



T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAYA HAREKETLERİ VE MEKÂN İLİŞKİLERİNİN İRDELENMESİ:
SAMSUN KURTULUŞ YOLU ve YAKIN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

HAZIRLAYAN

Neşe DEMİRALP İŞİT

DANIŞMAN

DOÇ. DR. CANAN CENGİZ

BARTIN-2019



T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

YAYA HAREKETLERİ VE MEKÂN İLİŞKİLERİNİN İRDELENMESİ: SAMSUN
KURTULUŞ YOLU ve YAKIN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

Neşe DEMİRALP İŞİT

JÜRİ ÜYELERİ

- | | | |
|----------|------------------------------|----------------------------------|
| Danışman | : Doç. Dr. Canan CENGİZ | - Bartın Üniversitesi |
| Üye | : Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY | - Bartın Üniversitesi |
| Üye | : Doç. Dr. Nazan KUTER | - Çankırı Karatekin Üniversitesi |

BARTIN-2019

KABUL VE ONAY

Neşe DEMİRALP İŞİT tarafından hazırlanan “YAYA HEREKETLERİ VE MEKÂN İLİŞKİLERİNİN İRDELENMESİ: SAMSUN KURTULUŞ YOLU ve YAKIN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ” başlıklı bu çalışma, 23.10.2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Canan CENGİZ (Danışman)

Üye : Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAYAY

Üye : Doç. Dr. Nazan KUTER

Bu tezin kabulü Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20... tarih ve 20...../.....-..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAYAY
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Doç. Dr. Canan CENGİZ danışmanlığında hazırlamış olduğum “YAYA HAREKETLERİ VE MEKÂN İLİŞKİLERİNİN İRDELENMESİ: SAMSUN KURTULUŞ YOLU ve YAKIN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ” başlıklı yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

23.10.2019

Neşe DEMİRALP İŞİT

ÖNSÖZ

“Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkilerin İrdelenmesi: Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresi Örneği” konulu çalışmamda araştırmaların yönlendirilmesinde yardımlarını esirgemeyen, her türlü anlayış ve desteği sağlayarak her daim yanımda olan, lisans ve yüksek lisans öğrencisi olmaktan büyük gurur duyduğum tez danışmanım ve çok değerli hocam Doç. Dr. Canan CENGİZ’e, bu tezde jüri üyesi olma nezaketini gösteren ve değerli vakitlerini ayıran, değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY ve Doç. Dr. Nazan KUTER’e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmalarım süresince her konuda yardımlarını ve desteklerini hissettiğim, her zaman yanımda olan, sevgili arkadaşlarım Gülşah YÜCEKAYA, Hande Kübra AKPINAR ve Hilal ÇİM’e sonsuz teşekkür ediyorum. Araştırmalarım ve incelemelerimde bana olanak sağlayan, her konuda desteklerini esirgemeyerek çalışma ortamı sağlayan Samsun İlkadım Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü değerli personellerine ve çalışma arkadaşlarıma, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSTON A.Ş. Satış ve Pazarlama Müdürlüğü mesai arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Çalışma kapsamındaki bilgi, evrak ve dokümanların teminini sağlayan Samsun Büyükşehir Belediyesi çalışanlarına, Samsun halkına anket çalışmalarında gösterdikleri ilgi ve sabırdan dolayı ayrıca teşekkür ederim.

Hayatımın her safhasında olduğu gibi tez çalışmam süresince de verdikleri moral ve destek ile beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan kıymetli aileme, canım annem, kıymetli babam, değerli ağabeyim, sevgili kardeşim ve eşim Gökay İŞİT’e çalışmam süresince gösterdikleri yakın ilgi ve destek için teşekkürlerimi bir borç bilir, minnetlerimi sunarım.

Neşe DEMİRALP İŞİT

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

YAYA HAREKETLERİ VE MEKÂN İLİŞKİLERİNİN İRDELENMESİ: SAMSUN KURTULUŞ YOLU ve YAKIN ÇEVRESİ ÖRNEĞİ

Neşe DEMİRALP İŞİT

Bartın Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Canan CENGİZ

Bartın-2019, sayfa: 139

Kentsel mekânlar toplumsal ve kamusal kullanımlar ile insanları bir araya getirerek birbirleri ile iletişim ve etkileşim halinde olmalarına olanak sağlamaktadır. Kentsel mekânda yaya hareketleri, sosyalleşebilme potansiyeline katkıları ile tasarımda yönlendirici role sahiptir. Yaya ve yaya mekânları ise, yaya hareketliliğine etkileri, yaya mekân ilişkileri ve çevresel değerlerin etkileşmesi açısından önem taşımaktadır. Yayaların mekânlarda yarattığı hareketlilik, yaya aksların belirginleşmesi, mekânsal özelliklerin tanımlanmasına katkı sağlamaktadır.

Tez çalışmasında araştırma alanı olarak tarihi öneme sahip Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi seçilmiştir. Kentsel kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi öncelikle yaya hareketleri, mekân ilişkisi ve kentsel kamusal mekânları temel alan kavramsal yapılar açısından ele alınmıştır. Çalışmanın amacı, araştırma alanındaki yaya hareketleri ve mekân ilişkilerini tanımlamak, bu kapsam da kentsel mekânda yaşanan hareketlilik içerisinde yayanın önemini vurgulamaktır. Ayrıca, yaya hareketlerinin mekânla ilişkisinin sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi için yaya hareketlerini yönlendiren etmenler ortaya koyulmuştur. Bu bağlamda tez çalışmasında Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ilişkin yerinde gözlemler ve incelemeler yapılarak mekânsal analizler

gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında 400 kişiye anket çalışması uygulanmıştır. Anket çalışması ile kullanıcıların mekân için algısı, memnuniyeti, beklenti ve istekleri belirlenmeye çalışılmıştır. Elde edilen veriler SPSS 22 (Statistical Package for the Social Science) programı ile değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi kentsel peyzaj tasarım açısından değerlendirilerek, kentsel kamusal mekânlarda yaya hareketlerinin yaşam kalitesine olan katkısı ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Samsun Kurtuluş Yolu, Yaya, Yaya Hareketleri, Kentsel Kamusal Mekân, Yayalaştırma, Kentsel Yaşam Kalitesi.

Bilim Alan Kodu: 120602

ABSTRACT

M. Sc. Thesis

INVESTIGATION OF PEDESTRIAN MOVEMENTS AND SPACE RELATIONS: SAMSUN KURTULUŞ ROAD AND NEAR ENVIRONMENT EXAMPLE

Neşe DEMİRALP İŞİT

Bartın University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Thesis Advisor: Assoc. Prof Canan CENGİZ

Bartın-2019, pp: 139

Urban spaces bring people together with social and public uses, enabling them to communicate and interact with one another. Pedestrian movements in urban space have a guiding role in design with their contribution to socialization potential. Pedestrian and pedestrian spaces, on the other hand, are important in terms of the effects on pedestrian mobility, pedestrian space relations and interaction of environmental values. Thus, the mobility created by the pedestrians to be emphasized, the pedestrian axes become clearer, contribute to the definition of spatial features.

In this thesis, Samsun Kurtuluş Road, which has a historical importance, and its close environs have been chosen. Samsun Kurtuluş Road, which has the characteristics of urban public space, and its close environment, firstly the conceptual structures based on pedestrian movements, space relation and urban public spaces are discussed. The aim of the study is to define pedestrian movements and space relations in the research area and to emphasize the importance of pedestrian movements in urban space. In addition, the factors that guide pedestrian movements are examined in order to ensure that pedestrian movements take place in a healthy way. In this context, spatial analyzes were carried out by observing and observing on-site observations of Samsun Kurtuluş Road and its immediate surroundings. The survey aimed to determine the perception, satisfaction, expectations and requests of the users for

the space. 400 people were surveyed. The data were analyzed with SPSS 22 (Statistical Package for the Social Science) program.

As a result, the contribution of pedestrian movements in urban public spaces to the quality of life has been demonstrated by evaluating Samsun Kurtuluş Road and its immediate surroundings in terms of urban landscape desing.

Keywords: Samsun Kurtuluş Road, Pedestrian, Pedestrian Movements, Urban Public Space, Pedestrianization, Urban Life, Quality,

Science Code: 120602

İÇİNDEKİLER

| | <u>Sayfa</u> |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| KABUL VE ONAY | ii |
| BEYANNAME..... | iii |
| ÖNSÖZ..... | iv |
| ÖZET | v |
| ABSTRACT | vii |
| İÇİNDEKİLER..... | ix |
| ŞEKİLLER DİZİNİ | xii |
| TABLolar DİZİNİ..... | xiv |
| EKLER DİZİNİ | xv |
| SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ..... | xvi |
| KISALTMALAR | xvi |
| BÖLÜM 1..... | 1 |
| GİRİŞ..... | 1 |
| 1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı..... | 2 |
| 1.2 Kentsel Mekân ve Kamusal Alana İlişkin Kavramlar | 3 |
| 1.2.1 Kentsel Mekân, Kentsel Mekân Çeşitleri ve Elemanları | 3 |
| 1.2.2 Kamusal Alanları Oluşturan Temel Mekânlar | 4 |
| 1.2.3 Kamusal Mekânda Yaya Hareketleri ve Temel Kavramlar | 5 |
| 1.2.4 Yaya Hareketlerinin Oluşum ve Gelişimi | 11 |
| 2.1.4.1 Yurt Dışındaki Yaya Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi..... | 11 |
| 2.1.4.2 Yurtiçindeki Yaya Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi | 14 |
| 2.1.4.3 Yaya Alanlarının İşlevleri | 15 |
| 1.2.5 Kentsel Yaya Mekânları..... | 18 |
| 2.1.5.1 Yayalaştırmayı Gerektiren Koşullar ve Amaçlar | 18 |
| 2.1.5.2 Yaya Hareketlerini Etkileyen Faktörler ve Yönlendiren Etmenler | 21 |
| 1.2.6 Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri ve Kullanıcı İlişkisi..... | 23 |
| 1.2.7 Kentsel Yaya Mekânlarında Tasarımı Yönlendiren Etmenler | 24 |
| 1.2.7.1 Fiziksel Etmenler..... | 24 |
| 1.2.7.2 Duyusal Etmenler | 27 |
| 1.2.7.3 Psikolojik ve Sosyal Etmenler..... | 28 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.7.4 Teknik Özellikler..... | 29 |
| 1.2.8 Kentsel Yaya Mekânlarına İlişkin Uluslararası ve Ulusal Örnekler..... | 30 |
| 1.2.8.1 Dünya'dan Örnekler..... | 31 |
| 1.1.8.2 Türkiye'den Örnekler..... | 35 |
| BÖLÜM 2..... | 38 |
| LİTERATÜR ÖZETİ..... | 38 |
| 2.2.1 Konuya İlişkin Literatür Özeti..... | 38 |
| 2.2.2 Alana İlişkin Literatür Özeti..... | 47 |
| 2.2.3 Yönteme İlişkin Literatür Özeti..... | 49 |
| BÖLÜM 3..... | 55 |
| MATERYAL VE METOT..... | 55 |
| 3.1 Materyal..... | 55 |
| 3.2 Metot..... | 55 |
| BÖLÜM 4..... | 58 |
| ARAŞTIRMA BULGULARI..... | 58 |
| 4.1 Araştırma Alanının Coğrafi Konumu..... | 58 |
| 4.2 Araştırma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri..... | 60 |
| 4.2.1 Topografya..... | 60 |
| 4.2.2 Hidroloji..... | 60 |
| 4.2.3 Jeolojik Yapı..... | 61 |
| 4.2.4 İklim Özellikleri..... | 62 |
| 4.2.5 Bitki Örtüsü..... | 62 |
| 4.3 Araştırma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri..... | 63 |
| 4.3.1 Araştırma Alanının Tarihçesi..... | 63 |
| 4.3.2 Demografik Yapı..... | 64 |
| 4.3.2.1 Ekonomik Yapı..... | 66 |
| 4.3.2.2 Eğitim Durumu..... | 68 |
| 4.3.2.3 Ulaşım Durumu..... | 68 |
| 4.3.2.4 Altyapı..... | 69 |
| 4.4 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Mekânsal Özellikleri..... | 71 |
| 4.5 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Kentsel Kamusal Mekân Özellikleri..... | 72 |
| 4.5.1 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Kentsel Kimlik Öğeleri..... | 72 |
| 4.5.2 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Mekânsal Organizasyonu..... | 73 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.5.3 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Araç Trafığı ve Yoğunluk..... | 73 |
| 4.5.4 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Güvenlik Algısı | 74 |
| 4.5.5 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Görsel Açıdan Değerlendirilmesi | 74 |
| 4.6 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresi Yaya Hareketlerinin Belirlenmesine Yönelik Analizler..... | 75 |
| 4.6.1 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresine İlişkin Mekânsal Analizler..... | 75 |
| 4.6.1.1 Yakın İlişki Analizi | 75 |
| 4.6.1.2 Ulaşım Analizi..... | 77 |
| 4.6.1.3 Açık -Yeşil Alan Analizi..... | 78 |
| 4.6.1.4 Sert Zemin Analizi | 80 |
| 4.6.1.5 Kentsel Donatı Elemanları ve Sosyal Donatı Alanlarına İlişkin Analiz ... | 81 |
| 4.6.1.6 Ticaret Analiz | 85 |
| BÖLÜM 5..... | 87 |
| SONUÇ VE ÖNERİLER | 87 |
| 5.1 Anket Çalışmasına İlişkin Değerlendirme ve Sonuçlar | 87 |
| 5.2 Yaya Hareketleri, Mekânsal Özellikler ve Kullanıcı Algısı Etkileşimi Çerçevesinde Değerlendirme ve Öneriler | 99 |
| KAYNAKLAR..... | 103 |
| BİBLİYOGRAFYA | 113 |
| EKLER | 114 |
| ÖZGEÇMİŞ..... | 120 |

ŞEKİLLER DİZİNİ

| Şekil No | Sayfa No |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Şekil 2.1: Meydanın biçimleri (Cemali, 2011)..... | 6 |
| Şekil 2.2: Kent odağı örneği (Cemali, 2011)..... | 6 |
| Şekil 2.3: Kent aksları ve meydanlar arasındaki birleşme ve keşişme ilişkisi (Giritoğlu, 1991). | 7 |
| Şekil 2.4: Doğrusal-çizgisel, ağ örüntülü ve radyal sistemdeki aks görüntü biçimleri (Giritoğlu, 1991). | 7 |
| Şekil 2.5: Caddeleri oluşturan öğeler (Marshall, 2005)..... | 8 |
| Şekil 2.6: Tarihi ve modern kentte ortaya çıkan kent merkezi ve ulaşım ağları (Marshall, 2005). | 9 |
| Şekil 2.7: İnsan ve çevre ilişkisi tanımı(Ünal, 2008). | 10 |
| Şekil 2.8: İnsan kent ilişkisi (Ünal, 2008). | 10 |
| Şekil 2.9: Kıyı kent ilişkisi (Ünal, 2008)..... | 11 |
| Şekil 2.10: Yunan Agorası (Url-2, 2019). | 12 |
| Şekil 2.11: İtalya Verona'daki Erbe Meydanı (Url-3, 2019). | 13 |
| Şekil 2.12: Yaya hareketlerinin oluşum süreci (Özcan, 2013)..... | 15 |
| Şekil 2.13: Yaya alanlarında oluşturulacak kentsel donatı alanı (Özcan, 2013). | 25 |
| Şekil 2.14: Tesis önlerinde oluşturulması gereken alanlar (Özcan, 2013). | 25 |
| Şekil 2.15: Orta şeritte oluşturulacak donatı alanı (Özcan, 2013)..... | 26 |
| Şekil 2.16: Yaya yoğunluğunun metrekareye düşen miktarı (Kuntay 2008). | 30 |
| Şekil 2.17: Siena Piazza Del Campo Meydanı (Url-7, 2019)..... | 31 |
| Şekil 2.18: Hollanda Amsterdam Dam Meydanı (Url-8, 2019). | 32 |
| Şekil 2.19: Fransa Strazburg Noel Pazarı (Url-9, 2019)..... | 33 |
| Şekil 2:20: İsveç Stockholm meydanı (Url-10, 2019)..... | 34 |
| Şekil 2.21: Almanya Nürnberg Dr. Kurt Schumacher Strabe sokağı (Orjinal, 2017)..... | 34 |
| Şekil 2.22: Samsun İli İlkadım İlçesi Bulvar Samsun AVM meydanı (Url-4, 2019). | 35 |
| Şekil 2.23: Zonguldak İli Çaycuma İlçesi Cumhuriyet Meydanı (Url-5, 2019)..... | 36 |
| Şekil 2.24: İstanbul İli Beyoğlu İlçesi İstiklal Caddesi (Url-6, 2019)..... | 37 |
| Şekil 3.1: Tez akış şeması (Orjinal, 2018). | 57 |
| Şekil 4.1: Çalışma alanı (Url-12, 2019)..... | 59 |
| Şekil 4.2: Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi genel görünümü (Url-15, 2019),..... | 59 |
| Şekil 4.3: Deprem kuşakları jeolojik yapı ve harita (Sarı,2008). | 62 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 4.4: 2018 yılı nüfus yoğunluğu ve grafiği (OKA, 2017)..... | 65 |
| Şekil 4.5: Samsun nüfus artış hız grafiği (OKA, 2017)..... | 65 |
| Şekil 4.6: İlçelerin gelişmişlik derecesi (OKA,2014)..... | 67 |
| Şekil 4.7: İlçelerin gelişmişlik derecesi ve nüfus verileri (OKA,2014). | 67 |
| Şekil 4.8: Samsun İli devlet ve il yolları (Samsun ili Kuraklık Eylem Planı Raporu, 2013). | 69 |
| Şekil 4.9: Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ait yakınlık ilişkisi (Orijinal, 2018). | 76 |
| Şekil 4.10: Yakın ilişki analizi (Orijinal, 2018). | 77 |
| Şekil 4.11: Ulaşım Analizi (Orijinal, 2018). | 78 |
| Şekil 4.12: Açık yeşil alan analizi (Orijinal, 2018). | 79 |
| Şekil 4.13: Alanda kullanılan bitkisel tasarımdan bir görünüm (Orijinal, 2018). | 79 |
| Şekil 4.14: Sert zemin analizi (Orijinal, 2018). | 80 |
| Şekil 4.15: Alanda kullanılan döşeme çeşitliliklerinden bir görünüm (Orijinal, 2018). | 81 |
| Şekil 4.16: Sert zeminden bir görünüm (Orijinal, 2018). | 81 |
| Şekil 4.17: Kentsel donatı elemanları analizi (Orijinal, 2018). | 84 |
| Şekil 4.18: Sosyal donatı alanlarına ilişkin analiz (Orijinal, 2018). | 84 |
| Şekil 4.19: Alana ilişkin kentsel donatı elemanları ve sosyal donatı alanlarından bir görünüm (Url-14, 2018). | 85 |
| Şekil 4.20: Ticaret analizi (Orijinal, 2018). | 86 |
| Şekil 5.1: Aktiviteleri olumsuz etkileyecek çevre faktörleri için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 89 |
| Şekil 5.2: Kullanıcıların olumsuz çevre faktörleri için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 90 |
| Şekil 5.3: Kullanıcıların donatı elemanlarının malzeme ve tasarımı için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 93 |
| Şekil 5.4: Kullanıcıların alanda rahatsız eden durumla karşılaşma oranı ve dağılımı (Orijinal, 2019). | 95 |
| Şekil 5.5: Kullanıcıların alana geldiklerinde rahatsız oldukları durumlar ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 96 |

TABLolar DİZİNİ

| Tablo No | Sayfa No |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Tablo 4.1: Yıllara göre Samsun nüfusu (Url-32,2019)..... | 64 |
| Tablo 4.2: Kilometrekareye düşen kişi sayısı (Url-32, 2019). | 64 |
| Tablo 4.3: Samsun'nun aldığı-verdiği göç rakamları (Url-24, 2019). | 66 |
| Tablo 5.1: Kullanıcıların sosyo-ekonomik özelliklerinin dağılımı. | 88 |
| Tablo 5.2: Kullanıcıların Kurtuluş Yolu'nu tercih amacı için seçimleri ve dağılımları..... | 89 |
| Tablo 5.3: Kent donatılarının yeterliliği için kullanıcı tercihleri ve dağılımı (Orijinal, 2019). | 91 |
| Tablo 5.4: Hizmetlerin yeterliliği için kullanıcı tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 92 |
| Tablo 5.5: Kullanıcıların ulaşım aracı tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 93 |
| Tablo 5.6: Kullanıcıların alana kiminle birlikte gelirsiniz sorusu için tercih ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 94 |
| Tablo 5.7: Kullanıcıların alana kiminle gelirsiniz ve ne ile gelirsiniz sorularının karşılaştırılması ve dağılımı (Orijinal, 2019). | 94 |
| Tablo 5.8: Kullanıcıların alan için hangi düzenlemeler yapılmalı sorusu için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 96 |
| Tablo 5.9: Kullanıcıların sıfat çiftleri sorusu için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019). | 97 |

EKLER DİZİNİ

| Ek No | Sayfa No |
|----------------------------------|---------------------|
| EK 1: Anket..... | 114 |
| EK 2: Anket (devam ediyor). | 115 |
| EK 3: Anket (devam ediyor). | 116 |
| EK 4: Anket (devam ediyor). | 117 |
| EK 5: Anket (devam ediyor). | 118 |
| EK 6: Anket (devam ediyor). | 119 |

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

| | |
|-----------------|-----------------|
| km ² | : kilometrekare |
| m ² | : metrekare |
| cm | : santimetre |
| m | : metre |

KISALTMALAR

| | |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------|
| BDT | : Bağımsız Devletler Topluluğu |
| BREEAM | : Sürdürülebilir Yeşil ve Akıllı Bina Sistemi |
| ÇED | : Çevresel Etki Değerlendirmesi |
| DGNB | : Planlama İnşa ve Yapı Yönetimi |
| LEED | : Sürdürülebilir Yeşil Bina Sertifikasyonu |
| MÖ | :Milattan Önce |
| MS | : Milattan Sonra |
| OKA | : Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı |
| SPSS | : İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Sciences) |
| TDK | : Türk Dil Kurumu |
| TCK | : Türk Ceza Kurumu |

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Yaşanabilir kentsel çevreler, mekânsal özellikler ile değer kazanmıştır. Uyumlu, erişilebilir, dengeli ve algılanabilir bir çevre organizasyonu kamusal alanların ve yaya mekânlarının başarılı bir şekilde planlama, tasarım ve uygulama süreçleriyle gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda kentsel kamusal alanlar, kentlilerin toplumsallaşma ve sosyalleşme alanlardır. Kullanıcıların kendilerini rahat ve güvende hissettikleri, bu alanlarda ekonomik ve sosyal yaşama uygun, kullanıcı isteklerine cevap verebilen bir yaşam ortamının sağlanması önem taşımaktadır (Çelikyay, 2017). Ayrıca bu alanlar yoğun aktivite alanları olarak, mekâna canlılık verirken, kentliye çeşitli olanaklar sunmaktadırlar (Kurt, 2010).

Kentsel mekânlar dinamik bir yapıya sahiptir. Değişim halinde olan insan ilişkileri, mekânları tanımlama ve üretim gereklilikleri ile ortaya koyarak mekânsal özellikler oluşturmaktadır (Akı ve Erdönmez, 2005). Mekânsal kullanımlar yayalar, araçlar ve diğer hareket eden nesnelere göre çeşitlenerek yaya hareketlerini etkilemekte, kentler ve yerleşimler için farklılıklar yaratmaktadır. Bu sebeple fiziksel, sosyal, psikolojik ve estetik yaklaşımlar ortaya çıkmıştır (Özer, 2006). Kentsel kamusal mekânda yaşanan hareketlilik içerisinde yayanın önemi büyüktür, bu hareketlilik kent mekânı ile mekânsal özellik ilişkilerini birbirine bağlayan, yaya hareketlerini yönlendiren etmenleri ortaya çıkaran bir yöntemdir (Özübal, 2009). Kentsel mekânda yaya hareketleri ekonomik canlılığa ve sosyal etkileşime sebep olmaktadır. Yaya alanlarının, insanlara rahat ve özgürce hareket imkânı sağlayan, kentsel kullanım ihtiyaçlarına cevap veren bir anlayışla tasarlanması önem taşımaktadır (Bakan ve Konuk, 1987).

Çalışmada, kentsel kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ilişkin yaya hareketleri ve mekân ilişkisi ile yaya hareketlerini yönlendiren etmenler ele alınmıştır.

Öncelikle, Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ilişkin yerinde gözlemler ve incelemeler yapılarak mekânsal analizler gerçekleştirilmiştir. Kullanıcılara yapılan anket çalışması, oluşturulan analizler ile kentsel kamusal mekânlarda yaya hareketlerinin yaşam kalitesine olan katkısı ortaya konularak Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi kentsel peyzaj tasarımı açısından değerlendirilmiştir.

1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Samsun Kurtuluş Yolu olarak adlandırılan mekân Mustafa Kemal Atatürk'ün kurtuluş mücadelesini başlatmak üzere 19 Mayıs 1919 sabahı 18 arkadaşı ile birlikte Samsun'a ayak basarak mücadeleyi başlattığı iskeledir. Tarihi iskele aslına uygun nitelik taşıyan özellikleri ile yeniden yapılmıştır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarının iskeleye çıkış anları balmumu heykelleri ile birebir ölçüler kullanarak sergilenmiştir. Kurtuluş Yolu 236 metre uzunluğunda 43 metre genişliğinde olup, 10.148 m²'lik alana sahiptir. Yol üzerinde süs havuzları, balmumu heykeller ve sağ kenarda rölyefler sergilenmektedir. Yol sonunda bulunan Tütün İskelesi 345 m²'lik alan kaplamaktadır (Samsun İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

Çalışma alanı olarak Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinin seçilmesinin nedenleri;

1. Tarihi ve kültürel öneme sahip miras envanter içerisinde yer alması,
2. Samsun kentinin 19 Mayıs 1919 Kurtuluş Mücadelesi Dönemi'nden bugüne kadar süregelen Atatürk ve 18 arkadaşının Samsun'a ayak bastığı tarihi alan özelliğine sahip olması,
3. Yaya hareketi mekân ilişkisi açısından önemli bir kentsel kamusal alan olması,
4. Yaya potansiyeli yaratan önemli aktivite ve sosyal alanların yer alması,
5. Uluslararası tanınırlık ve kültür turizmi açısından öneme sahip olmasıdır.

1.2 Kentsel Mekân ve Kamusal Alana İlişkin Kavramlar

1.2.1 Kentsel Mekân, Kentsel Mekân Çeşitleri ve Elemanları

Kent, gelişim sürecindeki toplumun yerleşme, barınma, iş yaşamı, dinlenme ve eğlenme gibi faaliyetlerini geçirdiği birimdir. Kent ayrıca, içinde bulunduğu sosyal, kültürel ve ekonomik hayatı yansıtan, mekânların niteliğiyle ölçülüp değerlendirilen kentsel mekânlardır (Özsel, 2009).

Mekân; çevresinden, duyuyla fark edilebilen ve algılanabilen ortam olup zaman içinde gelişmiş, farklı türleriyle zengin boyutlara ulaşmıştır (Kahvecioğlu, 1998). Mekânlar kullanım amaçları ve teknolojik bilgilere göre farklı biçim ve boyutlarla çeşitlilik kazanmaktadırlar. Mekân kavramları pozitif, negatif, modern, kentsel, mimari, kamusal, iç ve dış mekân, dinsel mekân, durum ve ölçüm mekân sıfatlarını içermektedir. Ayrıca psikolojik, denetçi, kişisel ve sosyal mekân olarak da sıfat kavramlarını almaktadır (Dağ, 2005).

Kentsel mekânlar dış mekânlar içinde binalarla çevrilip binaların dışında kalan kısımlar şeklinde tanımlanırken, kentlerdeki toplu yaşamı içeren ortak yâda kişisel ihtiyaçların karşılandığı alanlardır (Özsel, 2009). Baykal (1996); kentsel mekânı dört ana başlık altında toplamak istemiş; barınma, çalışma, ulaşım, eğlence-dinlenme olarak işlevlendirmiştir.

Ayrıca kentsel mekânlar, toplumsal ve kamusal alan kullanımlarıyla insanları bir araya getirmekte, birbirleri ile iletişim kurup, sosyalleşmelerine olanak sunmaktadırlar. Kentsel mekânlar, kentlileri bir araya getirebilmek için sokaklar, meydanlar, parklar ve açık alan olanağı sağlamaktadır (Döllük, 2005).

Özel mekânlar ve kamusal mekânlar, kentsel mekân çeşitlerini oluşturmaktadırlar. Özel mekânlar; kişiye özel mülkiyet ve kontrolün sağlandığı, belirli kişilerin kullanıp özel yaşam sürdürdükleri sınırlı alanlardır. Bu mekânlar, dışarıyla görsel bağlantı içerisinde olup, belli miktarda biçimleme ile karakter kazanarak kullanıcılarının kontrolü altındadır (Dağ, 2005).

İnsanların bireysel ve toplumsal gereksinimlerine cevap verip, herkese hitap eden kamuya

ait açık alanlar ise kamusal alanlardır. Caddeler, meydanlar, sokaklar kamusal alan örnekleridir (Atabek, 2002).

Özel ve kamusal mekânlar arasında geçişi sağlayıp tam özel ve tam kamusal alan olmayan mekânlar ise yarı özel mekân, yarı kamusal mekân olarak isimlendirilmektedirler. Çevresinde yaşayanlarla ortaklaşa kullanılan fiziksel mekânlar, yarı özel mekân olarak tanımlanmaktadır. Bahçeli konutlardaki ön bahçeler, apartmandaki balkonlar örnek olarak verilmektedir. Yarı kamusal mekânlar ise, kişilere ortak işlevler sunarak, mülkiyetleri kentliye ait olabildiği gibi, kamu yönetimine de ait olabilen sosyal ilişkilerin çeşitlendiği mekânlardır. Örnek olarak ise; avlular, otoparklar, merdivenler verilebilmektedir (Özsel, 2009).

Kentsel mekân elemanları kentleri işlevlendirerek kentsel yaşayışa önem katan sokak ve meydanlardır. Ayrıca, sokak ve meydanlar kentsel mekânların kalitesini artırmakta ve fiziksel karakter kazandırmaktadırlar (Yılmaz Atabek, 2009).

Kentsel mekânlarda sokaklar yolları, iletişim ağlarını, hareketliliği yansıtmakta, meydanlar ise; odak noktalarını, merkezi toplanmaları yansıtmaktadırlar. Böylece, hareketlilik ve bağlayıcılıkta mekânlaşmaya imkân sunan sokaklarda devamlılık duygusu oluşturularak, süreklilik sağlanmakta, toplayıcı özelliğe sahip meydanlar oluşturulmaktadır. Bu da mekânın kapalılık duygusunun hâkimiyetini yaratmaktadır (Özsel, 2009).

1.2.2 Kamusal Alanları Oluşturan Temel Mekânlar

Kamusal alanlar toplum ve toplumu yönlendiren hem mekânsal hem sosyal açıdan anlam kazandıran alanlardır. Kamusal alan fiziksel ve sembolik olarak irdelenmektedir. Bu ifadeler, kenti yeniden biçimlendirmek için bir araç olarak kullanılmaktadır (Aygün Öztürk, 2009).

Kamusal mekânlar tüm yaşayanlara açık olmalı, kamu yaşamına, toplumsal iletişime imkân sağlamalıdır. Kent aksları, caddeler, meydanlar sosyal ve fiziksel özelliklerinden dolayı kamusal kavram içerisinde yer almaktadır. Sosyal aktivitelere olanak sağlayan, kamusal yaşamın yoğunluğu içinde yayaya doğrusal hareket fırsatı tanıyan caddeler kamusal alan kullanımlarını doğrudan etkilemektedir (Cemali, 2011).

Ayrıca, bir kamusal alanın en önemli özelliklerinden biri ulaşılabilir olmasıdır. Bu nedenle, meydanlar, sokaklar, park alanları fiziksel ve doğrudan ulaşılabilir ve güvenli olmalıdır. Kapı, duvar ve geçitler fiziksel olarak mekânın ulaşılabilirliğini engelleyen öğelerdir. Ayrıca, ulaşılabilirlik sosyal erişilebilirlik açısından da dezavantajlı grupların erişebileceği biçimde olmalıdır. Kentliler herhangi bir kamusal alana istediği zaman istediği şekilde engeller olmaksızın erişebiliyorsa o alan görsel olarak ulaşılabilir ve güvenilir demektir (Yılmaz Karaslan, 2010).

1.2.3 Kamusal Mekânda Yaya Hareketleri ve Temel Kavramlar

- **Kentsel Kamusal Mekânlarda Yaya Hareketleri; Meydanlar, Akslar ve Caddeler**

Yaya ve hareket kavramı kent mekânlarının düzenlenmesinde ve kentsel kamusal mekânların kullanılmasında önemlidir. Yürümek kentsel alanlarda görülen en temel harekettir. Bir kent mekânı tasarımında en belirleyici etken yürünebilirliktir (Cemali, 2011).

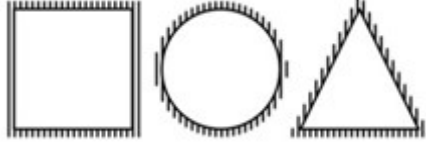
Hoogstad (1990)'a göre; mekân kavramları çizgisel-doğrusal (linear), merkezi (concentric) ve ikisi bir arada olmak üzere üç başlıkta toplanmaktadır. Çizgisel mekânlar, belirli bir aks sistemi üzerinde görülmektedir. Bir hareketliliğin olduğu sokaklar ve caddeler; durma, bir araya gelme, oturma eylemlerini içererek, yönlendirme olmadan hareketin toplandığı ve ölçek oluşturduğu mekânların karşılığını oluşturmaktadır (Cemali, 2011).

- **Kent Meydanı, Kentsel Akslar ve Yaya Hareketi İlişkileri**

Meydanlar; mimari öğelerle oluşturulan, kamusal işleve cevap veren diğer kamusal ve özel alanlarla ilişki kuran açık kamusal mekânlardır (Erdönmez ve Akı, 2005).

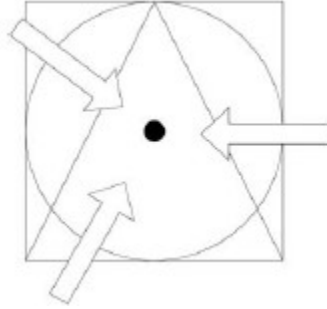
Meydanlar; yaya hareketliliği açısından irdelendiğinde, insanları yönlendirmeden, hareketliliğe zorlamadan oluşan toplanma ve birleşme mekânlarıdır. Yaya hareketi meydana statik bir mekân özelliği katarken, dinamiklik sokaklara ve caddelere akışkanlık özelliği katmaktadır (Cemali, 2011).

Rob Krier (1988), kentsel mekânı detaylandırırken, meydanı kare, daire ve üçgen meydan olarak üç temel geometrik biçimde sınıflandırmaktadır (Şekil 2.1).



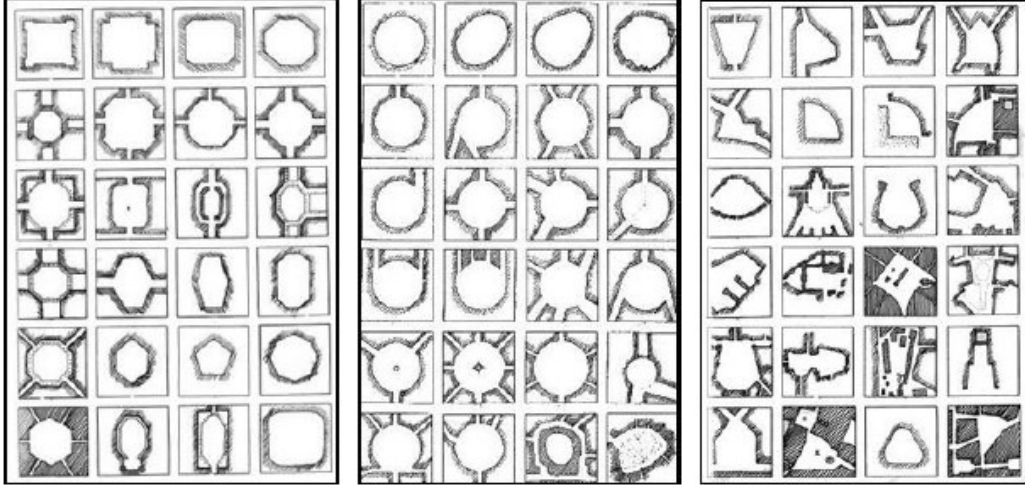
Şekil 2.1: Meydanın biçimleri (Cemali, 2011).

Bir başlangıç ve bitiş noktası olmayan, özel bir yönlendirme yapmayan merkezi bir mekân düzenlemesine sahip meydanlar, kamusal hareketin toplandığı, yapı ya da donatı elemanlarının bütünleşmesiyle kent odağı görevini üstlenmektedir. Şekil 2.2’de basit bir şema ile bu odaklanma durumu gösterilmektedir.



Şekil 2.2: Kent odağı örneği (Cemali, 2011).

Yayayı kent meydanları ile birleştiren ve kamusal hareketi sağlayan öge ise kent akslarıdır. Kent aksları başlangıca ve sona sahip olan, yönlendirme ve sürekliliği ifade eden hareketliliğin olduğu doğrusal bir formdur. Kentsel mekânlarda hareketin başlayıp durduğu alanlar meydanlar iken, hareketin görüldüğü mekânlar ise akslardır. Şekil 2.3’de kent aksları ve meydanlar arasındaki birleşme ve kesişme ilişkisinden bahsedilmektedir.

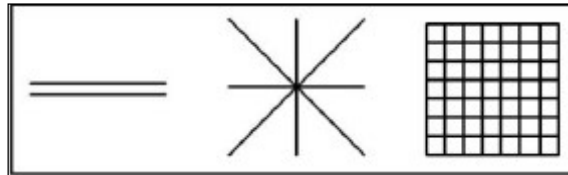


Şekil 2.3: Kent aksları ve meydanlar arasındaki birleşme ve keşişme ilişkisi (Giritoğlu, 1991).

Kent bilimci Kevin Lynch, Kent İmgesi adlı kitabında yolları şöyle tanımlamıştır (Lynch, 1990);

“Yollar, gözlemcilerin alışkanlık ve olanaklara bağlı olarak, ara sıra kullandıkları alanlardır. Bunlar; sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları, kanallar ve demiryolları olabilir. Bu öğeler pek çok kişinin imgesinde baskındır. İnsanlar hareket halindeyken kenti gözlemler ve bu yollar üzerinde diğer çevresel öğeleri algılayabilir ve bütünle ilişkisini kurarlar”

Kentsel akslar; uzunluk, kısalık, genişlik ve darlık gibi iki yâda daha fazla noktayı birleştirerek bağlanma noktalarına göre farklı biçimlerde incelenmektedir. Trafik tipi, yük bilgilerine göre de başlangıç ve bitiş kategorilerine göre ayırmaktadır. Şekil 2.4’de Simonds’ın (1961), aksları iki ya da daha fazla noktayı birbirine bağlanma durumuna göre üç farklı biçimde inceleyerek bunları doğrusal-çizgisel, radyal ve ağ örüntüdür (grid) olarak değerlendirmektedir.

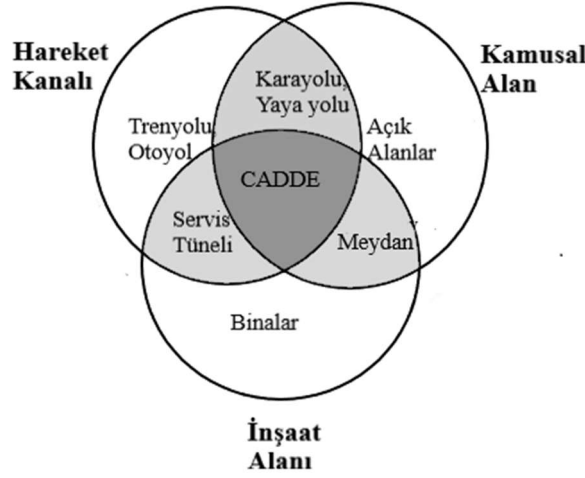


Şekil 2.4: Doğrusal-çizgisel, ağ örüntülü ve radyal sistemdeki aks görüntü biçimleri (Giritoğlu, 1991).

- **Caddeler ve Yaya Hareketi İlişkileri**

Caddeler, doğrusal çizgiler yapılar ile çevrelenen sokağın ölçeğinin büyümesiyle oluşan dinamik bir kent ögesi olarak tanımlanmaktadır. Caddeler, aksa bağlılığı ve sürekliliği ile sosyal ilişkilere zemin hazırlayan, kentsel bütünlüğün ortaya çıkmasında ve kent imgesinin oluşmasında etkili öğelerdir (Cemali, 2011).

Genellikle kentlerde caddenin üç fiziksel rolü bulunmaktadır. Bunlar; ulaşımı oluşturan hareketin içerisinde bulunması, kamusal hayatı içine alan kentsel bir mekân olması ve mimari öğelerin ara yüzü olması şeklinde özetlenmiştir (Şekil 2.5). Bu özellikler caddenin farklılaşmasına ve düzenlenmesine neden olmaktadır. Bu durum disiplinler arasında (ulaştırma mühendisleri, mimarlar, şehir plancılar, peyzaj mimarları) birlikte çalışmayı gerektirmektedir (Marshall, 2005).

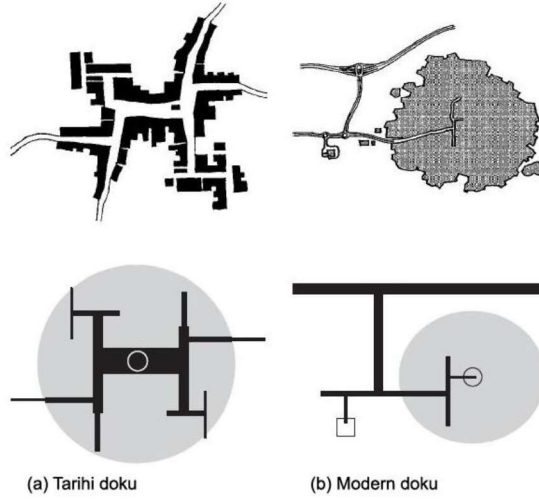


Şekil 2.5: Caddeleri oluşturan öğeler (Marshall, 2005).

- **Yaya Kullanımındaki Akslarda Yaya-Araç Trafığı İlişkileri**

Büyüyen kentin kamusal mekânlar üzerindeki etkisi, merkezden uzak alanlarda kapalı kamusal alanları alışveriş amaçlı kullanmaya yönlendirmektedir. Hedef ve durak noktaları halini almış kent merkezlerindeki, taşıt trafiği yaya hareketlerinin sınırlandırılmasına ve azalmasına neden olmaktadır. Kent içerisinde ulaşım sağlayan yollar; taşıt ağırlıklı yollar, taşıt-yaya birliktelikle yollar ve sadece yaya ağırlıklı yollar olarak sınıflandırmaktadır (Cemali, 2011).

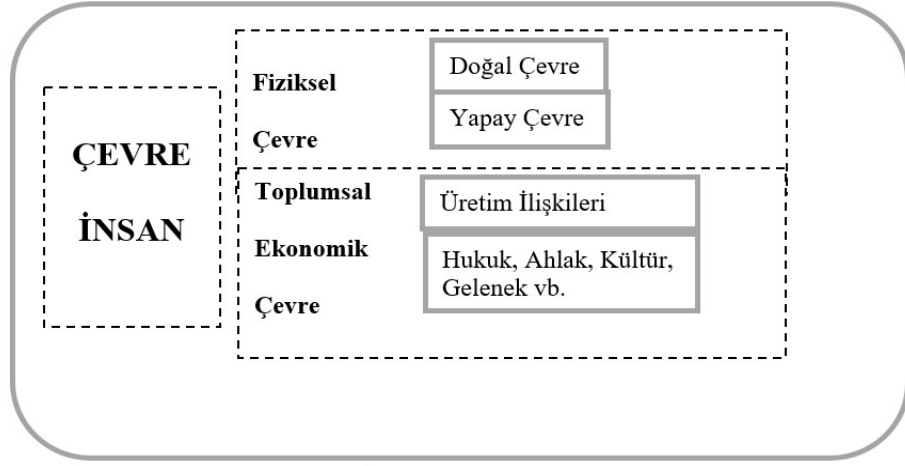
Taşıt ile yayanın birlikte kullandıkları yollar, genellikle cadde çatısı altında toplanarak hem ulaşım ağı hem de kamusal alan bölgelerini oluşturmaktadır. Bunlar genel olarak kent merkezlerinde bulunarak, kentin arterlerini oluşturmakta kentin büyümesine ve farklı özellikler kazanmasına neden olmaktadır. Şekil 2.6’ da görüldüğü gibi kent büyüdükçe yollar farklı özellik kazanmaktadır. Tarihi özellikli kentler de ana ulaşım ağı kent merkezine odaklıyken, modern kentlerde tam tersi hali almaktadır (Marshall, 2005).



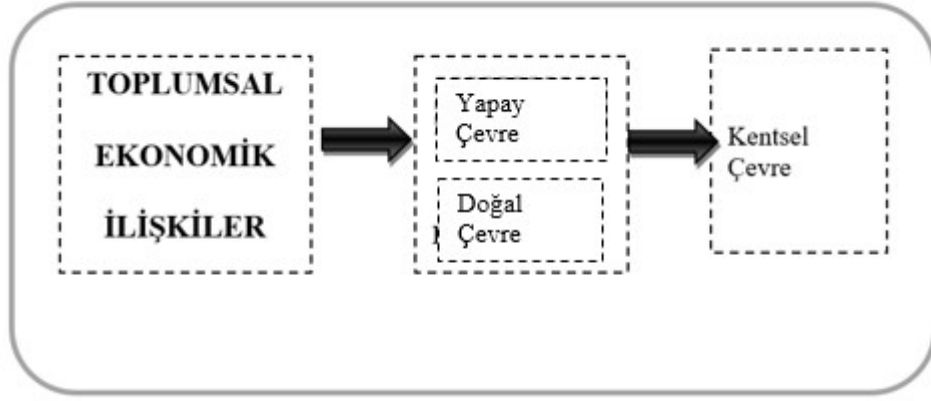
Şekil 2.6: Tarihi ve modern kentte ortaya çıkan kent merkezi ve ulaşım ağları (Marshall, 2005).

- **Kıyı Mekân İlişkisi**

Sosyal-kültürel yapı, coğrafi, ekonomik ve teknolojik özellikler kentlerin gelişmesine ve biçimlenmesine etki etmektedir (Şekil 2.7). Şekil 2.8’ de insan kent ilişkisini gösteren şema yer almaktadır (Kılıç, 1999).



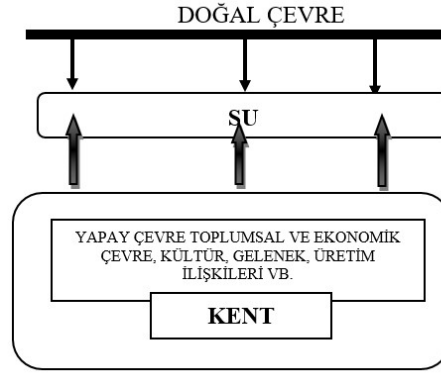
Şekil 2.7: İnsan ve çevre ilişkisi tanımı(Ünal, 2008).



Şekil 2.8: İnsan kent ilişkisi (Ünal, 2008).

Kıyısal bölgeler deniz ve kara ile ilişki birçok işleve olanak sağlamaktadır. Bu bağlamda çok yönlü ve çeşitli mekânsal kullanımlara sahip kıyılar önemli etkileşim alanlarıdır (Kılıç, 1999).

Kıyı bölgeleri, mekânlar, kentler, kamusal alanlar, çevre ve toplum arasındaki ilişki modelleri sosyal ve mekânsal içeriklerde önemli değişikliklere sebep olmaktadır. Tarihi süreçte mekânsal yöntemler sosyal yaklaşımlar arasındaki ilişki tanımları ve bunların kıyılardaki değişikliklere olan etkisi, toplum tarihini ve kültürünü biçimlendiren davranış ilişkilerine modelleme olarak sunmaktadır. Bu sebeple kıyıların gelişimi ve değişimi kıyı kent ilişkisinin oluşumundan ortaya çıkan ifadeleri meydana getirmektedir. Kıyı kent ilişkisinin doğan ifadeler, ekonomik, sosyal ve toplumsal yöntemleri içeren aşamalar Şekil 2,9'da gösterilmektedir (Ünal, 2008).



Şekil 2.9: Kıyı kent ilişkisi (Ünal, 2008).

Su, kentlerin oluşmasında coğrafi, savunma, ekonomik, teknolojik, ulaşım, ekoloji, sosyal ve kültürel yaşam vb gelişme sürecinde etkili olmaktadır. Kara ve deniz ilişkisine bakılarak farklı aktivitelerin geliştiği ve bunların farklı alternatifler oluşturması ile kentin daha da geliştiği ve büyüdüğü ortaya çıkmaktadır. Bu da kente kimlik kazandırmada öncülük etmektedir. Rekreasyon, dinlenme, yeme-içme, otopark ve spor vb gibi aktivitelerin gerçekleştirilebileceği alanlara olanak sağlanması nedeniyle bu alanlara tercihleri artırmıştır (Yakan, 2018). Oluşturulan alternatif alanlar insanları sosyal ve psikolojik anlamda olumlu yönde etkilemektedir. Kıyı mekân ilişkilerinin kurulmasında etkili olan bu kullanımlar kentte ve kullanıcılara sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan yeni fırsatlar sunmuştur. Kıyı mekân ilişkisinde doğal ve kültürel mekân algısının oluşmasında önem taşımaktadır (Ünal, 2008).

1.2.4 Yaya Hareketlerinin Oluşum ve Gelişimi

2.1.4.1 Yurt Dışındaki Yaya Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi

Agora veya Forum olarak eski çağlarda tanımlanan meydanlar insanların sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerini gerçekleştirdikleri mekânlardır. Birlikte zaman geçirmelerine imkân sağlayan sokaklar ve meydanlar olarak da tanımlanır.

Agora, kent meydanı olarak açık havada yürüyen yâda ayakta duran insanlar tarafından kullanılmaktaydı. Yunan kentlerinde, kent aksları kent meydanı ile ilişkilidir ve agorayı bölmez yâda birleştirmez konumdadır (Şekil 2.10) toplanma alanı olarak kullanılmaktadır (Cemali, 2011).



Şekil 2.10: Yunan Agorası (Url-2, 2019).

Ortaçağ ulaşım sisteminde de yaya trafiği hâkim olmaktadır. Rönesans ve Barok zamanlarında yayaların güvenliği ve rahatı düşünülmüştür. Fransa’da yayalara göre oluşturulan üstü kapalı olarak ifade edilen geçiş yolları Avrupa’da da yaygınlaşmaya başlamıştır. Olumsuz hava koşullarından korumak ve trafikten ayırmak amacıyla üstü kapalı geçitler yapılmış ve bunların kurulup alışveriş amaçlı kurulan yerler de halkın birbiriyle etkileşim halinde bulunabilmelerini sağlamıştır. Araç sayısının artması ve endüstrinin hızla gelişmesi ile ulaşımda büyük sorunlar oluşmaya başlamış böylelikle 19. yüzyılda kaldırım ve yol ağları oluşturularak yayaların kentlerde rahat ve güvenli dolaşabilmeleri sağlanmıştır (Döllük, 2005).

Taşıtların kent merkezlerinde oluşturdukları sorunların önüne geçilmesi için 20. yüzyılda şehirlerde taşıtlar için tamamen kapalı, kısmen kapalı yollar planlanarak taşıtların kent merkezlerinden geçişleri engellenmiştir. Yayalar için planlanan bu yollar taşıt trafiğinden arındırılarak yayalara güvenli bir ortam sağlanmıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra Avrupa kentlerinde yaya taşıt ayrımı hızlandırılarak yayalaştırma çalışmaları artırılmış ve kentsel tasarım da yeni bir kavram oluşmasına sebep olmuştur. Böylelikle bu çalışmalarla trafik yoğunluğunun azaltılarak, kent merkezlerinin araç trafiğinden arındırıldığı yayalaştırılmanın yoğun olması gerekliliği ortaya çıkmıştır (Özsel, 2009).

Avrupa’da, II. Dünya Savaşı sonrasında kent merkezlerinde yenilenme çalışmaları

başlamıştır. Avrupa'da 1940'lı yıllarda Hollanda ve Batı Almanya'nın öncülüğü ile Fransa, ABD, İngiltere, İsviçre, Avusturya, İtalya gibi gelişmiş ülkelerde yayalaştırma çalışmaları başlatmıştır. Bu çalışmalar tarihi kent dokusunun korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekânların yeniden yaşatılması amacıyla gerçekleştirilmiştir (Şekil 2.11). Yayalaştırma çalışmaları ise 1950 yılından sonra hızla artış göstermiştir. Kentlerde ki dar sokaklarda yaya sirkülasyonu oluşturulmuş, mekânlarda ticaret artışı, sosyal yaşam ve kültürel dokunun yeniden canlanmasına katkı sağlanmıştır (Erdönmez ve Akı, 2005).



Şekil 2.11: İtalya Verona'daki Erbe Meydanı (Url-3, 2019).

1950 yılından sonra da Amerika'da yayalaştırma çalışmaları başlamış ve kent merkezlerinde yoğun kullanılan mekânlarda yaya bölgeleri oluşturularak alışveriş amaçlı alanlar meydana getirilmiştir. Bu çalışmada Avrupa ülkelerine göre Amerika'da ki yayalaştırmanın farklı amacı olduğunu ortaya koymaktadır. Avrupa da kent merkezini koruma, iyileştirme amaçlı olurken Amerika ekonomik açıdan kalkınmayı amaçlamıştır ve gerileyen ticaret merkezleri yerini alışveriş merkezlerine bırakmaya başlamıştır (Özsel, 2009).

1960 yıllarında ise yayalaştırma çalışmaları başarılı sonuçlar vermeye başlayınca diğer kentlerde fark edilip yayalaştırma uygulamalarına önem verilmeye başlamıştır. 1970 yılından sonra yayalaştırılmış bölgelerin sayısı hızla artmaya başlamıştır. 1980'li yıllarda ise birçok kentte yayalaştırmalar gerçekleştirilmiştir (Döllük, 2005).

2.1.4.2 Yurtiçindeki Yaya Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi

1978 yıllarında Türkiye'de ilk kez Ankara Belediyesi'nin öncülüğü ile yayalaştırma çalışmaları başlamış, kent merkezlerinde kent içi gezinti alanları oluşturulmuş ve yeşil alanların sayısı artırılarak gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirme çabaları içerisine girilmiştir (Cengiz, 2011).

Yaya hareketlerinin oluşum süreci dört temel süreçten meydana gelmektedir (Özübal, 2009).

1. Bilgi edinme
2. Varış Noktası Seçimi
3. Rota Seçimi,
4. Yerel Hareketlilik

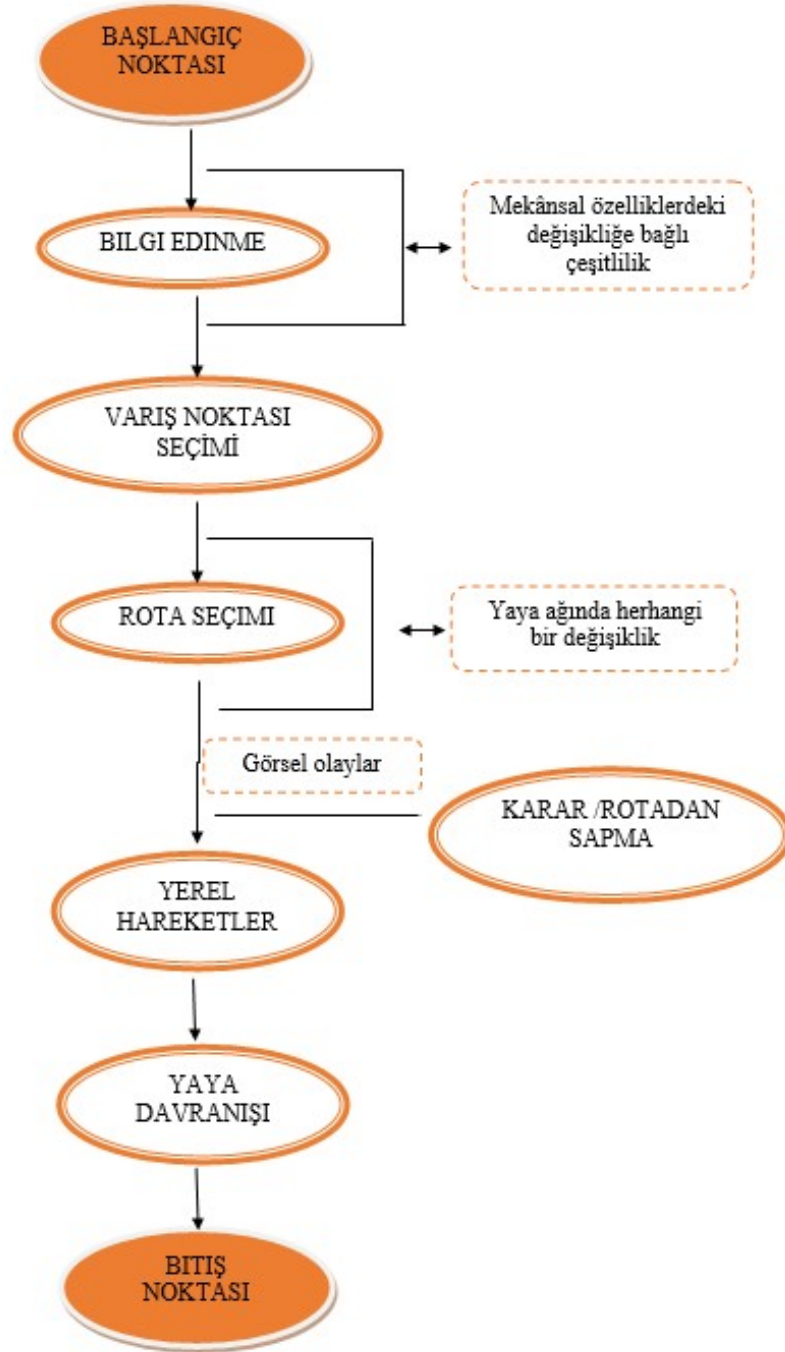
Bilgi edinme ilk süreçtir. Her yaya gideceği yere varan yol ağı hakkında bilgi edinmekte ve ilk önce bunun planlanmasını yapmaya başlamaktadır. Örneğin alışveriş merkezine gidecekse o yer hakkında bilgi edinmelidir. Bu bilgilerden bir tanesi o yerin hangi saatler arasında açık olduğu olabilir. Bu da yayanın yola çıkış saati, kent mekânında geçireceği ve oraya varacağı zaman hakkında bilgi edinilmesini sağlamaktadır (Özcan, 2013).

İkinci süreç, bilgiler elde edildikten sonra, değerlendirilip varış noktası için karar verilen aşamadır. Ulaşılabilirlik, uzaklık, zaman yayanın gideceği noktanın neresi olduğuna karar vermektedir (Özübal, 2009).

Rota seçimi ise üçüncü süreçtir. Bu sürecin oluşması için ilk önce varılacak noktaya giden yaya yolu ağlarının karşılaştırılması gerekmektedir. Daha sonra varış noktasına ulaşan en kısa yol (en az dönüş, en uzundoğrusal yol), o yere varan yaya yollarının konfor düzeyi ve o yere varan yaya yollarını tanımlayan cephelerde yer alan çekici öğelerin çokluğu gibi çeşitli seçenekler arasından bir rota seçilmekte ve süreç tamamlanmaktadır (Özübal, 2009).

Son süreç, bitiş noktasına varış aşamasıdır. Yayanın bilgi edinme aşamasından bitiş noktasını kadar yarattığı hareketlilik olarak tanımlanmaktadır. Mekânda küçük ölçekte

hareketlilik oluşturmaktadır. Şekil 2.12’de yaya hareketlerinin oluşum süreci ifade edilmektedir (Özcan, 2013).



Şekil 2.12: Yaya hareketlerinin oluşum süreci (Özcan, 2013).

2.1.4.3 Yaya Alanlarının İşlevleri

Araç trafiğinin olmadığı yaya alanları; ticaret, eğlence gibi kentsel işlevlerle kent

ekonomisinin canlandırılmasına, mekânsal kalitenin artmasına ve sosyal güvenliğin oluşmasına katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte; yaya alanları çevre kirliliği, gürültü gibi kentsel sorunları ve trafik kazalarının neden olduğu can ve mal kayıplarını azaltmak gibi işlemlere de sahiptirler.

Yaya alanları boş zamanları değerlendirme, tarihi çevreyi koruma, çevre kirliliğini önleme, insan sağlığını koruma, çevresel iyileştirmeyi sağlama, konutun çevresiyle ilişkisini güçlendirme, trafik yönetimini kontrolde tutma, toplumsal, kültürel kaynaşma ve bütünleşmeyi sağlayarak ekonominin canlanmasına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca yaya alanları toplumsal, kentsel ve alt yapı açısından birçok fonksiyonlara da sahiptirler (Özcan, 2013).

Toplumsal açıdan incelendiğinde yaya alanları (Ayoğlu, 2010);

1. Kentte, kentliyi birbiriyle buluşturma, karşılaştırma mekânı yaratmak,
2. Toplum yaşantısında odak noktaları oluşmasını sağlamak,
3. Açık hava sergileri için mekân oluşturmak,
4. Tarihsel dokuyu korumak,
5. Kentin niteliğini yükseltmek.

Şehircilik açısından incelendiğinde (Ayoğlu, 2010);

1. Belediye, sosyal toplanma alanları gibi donatılarla toplumsal hayatta yeni bir odak noktası yaratmak,
2. Şehir merkezini daha cazibeli hale getirmek için eskimiş şehir görüntüsünü yenilemeyi sağlamak.
3. Kişinin boş zamanlarını geçireceği gezinti alanları ile yaya yolları için mekânlar yaratmak.

Altyapı açısından ise (Ayoğlu, 2010);

1. Alışveriş olanaklarını ve ticareti genel anlamda düzenlemek,
2. Boş zamanların daha iyi değerlendirilebilmesi için alternatifler sağlamak,

3. Eğlence aktiviteleri ile burada geçirilen zamanı değerli ve renkli hale getirmek,
4. Sosyal işlevleri düzeltmek,
5. Trafik fonksiyonları düzeltmek,
6. Yaya ve bisiklet trafiğini teşvik etmek,
7. Motorlu taşıtlardan uzak emniyetli yaya trafiğini sağlamak,
8. Yayayı engelleyen kaldırım taşları, bordür taşları, araba stop taşları gibi engelleri yok ederek rahat yürümeyi sağlamak,
9. Kısa ve uzun süreli park etme olanakları sağlamaktır.

Yaya bölgesi oluşumu tespit, analiz, planlama, uygulama ve işletme aşamalarından oluşmaktadır. Yayalaştırmada iki yöntemden bahsedilmektedir. Bunlar kentlerdeki var olan yayalaştırmadır; yakın çevrenin yeniden tasarımının revize edilmesi yâda trafiğin azaltılarak yeniden düzeltilmesidir, ikincisi ise yeni planlamalar ile yayalaştırılmış yeni kentsel sokakların oluşturulmasıdır (Cengiz, 2011). Yayalaştırılacak alana ilişkin verilerin belirlenmesinde ise fiziksel, sosyo-ekonomik veriler ve nüfus dikkate alınmaktadır (Kaplan ve Acuner, 2005)

Yaya-Araç Ayrımı Açısından Yayalaştırma Biçimleri

Yayalaştırma biçimleri üç başlık altında değerlendirilmektedir. Sadece yaya kullandığı mekânları oluşturan tamamen yayalaştırma alanları, araç trafiği kısıtlandırılarak kısmen yayalaştırma alanları, araç trafiğinin devamlılığı sağlanıp hızının kısıtlandığı ve araç ile yayanın beraber kullandığı yayalaştırma şeklindedir (Özsel, 2009).

Tamamen Yayalaştırma

Yollar araç trafiğine kapalıdır. Yaya mekânına araç girişi sadece acil durumlarda gerçekleştirilmektedir. Bazen de servis ihtiyaçları için belirli zaman aralıklarında gerçekleşmektedir. Bu mekânlar doğrusal meydan olarak nitelendirilmekte olup yer döşemeleri yenilenmekte, ağaçlandırma çalışmaları yapılmakta, kentsel donatılar eklenmekte, objeler, su öğeleri gibi unsurlar ile desteklenerek kaliteli ve nitelikli bir yaya bölgesi ortaya çıkmaktadır (Çınaroğlu, 2005).

Kısmen Yayalaştırma

Mevcut yolların yer yer kapatıldığı veya tamamının belirli sürelerle araç trafiğine kapatılarak oluşturulan yayalaştırma biçimidir. Fakat bu uygulamaların yaya ve araç trafiği yoğunluğunun az olduğu yollarda akışı bozmayacak şekilde yapılması uygun görülmektedir. Bu ve bunun gibi alanlarda taşıt yolları daraltılmakta, yaya yolu ve kaldırımlar genişletilerek planlama ve tasarım yapılmaktadır. Kısmen yayalaştırılmış mekânlarda, kentsel donatılarla alanlar nitelendirilerek uygulama yapılmaktadır (Çınaroğlu, 2005).

Araç ve Yayanın Birlikte Olduğu Yayalaştırma

Yayalaştırılacak yolun bir bölümünün yayalaştırıldığı yaya ve araçların kontrollü kullandığı yayalaştırma biçimidir. Güvenliğin sağlanması için, taşıtların hız düşürmesi, zemin çizgilerinin olması, yol boyu daralma ve genişlemelerin yapılması, ağaçlandırma çalışmalarının gerçekleştirilmesi ile yaya araç yol ayrımı sağlanmaktadır. Oluşturulan yollarda trafik tek şerit ilerlerken yayaya da imkân sağlanmaktadır (Çınaroğlu, 2005).

1.2.5 Kentsel Yaya Mekânları

2.1.5.1 Yayalaştırmayı Gerektiren Koşullar ve Amaçlar

Kent merkezlerindeki yoğunluk, taşıtların neden olduğu gürültü araçsız yayalara ayrılan bölgelerin planlaması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (Gültiken, 2010).

Yayaların taşıtlarla birlikte hareketleri fiziksel ve ruhsal yönlerden sorunlar çıkmaktadır. Taşıtların oluşturduğu gürültü, hızlı taşıt tehlikesi ve çevre kirliliği yayaların paylaştığı ortam açısından sorun olmaktadır ve yaya yaşamını güçleştirmektedir. Yayalar dinlenme amaçlı, bir araya gelme ve çeşitli aktivitelerini gerçekleştirmek için taşıtlardan arındırılmış mekânlara ihtiyaç duymaktadır. Böylece mekânlarda yayalaştırma, ticaret ilişkilerinin yaygınlaşması, konutların iyileştirilmesi, çevrenin görsel açıdan estetik kazanması, tarihi mekânların ve binaların kent dokusu açısından korunması ve sosyal hayata canlılık kazanmasına olanak sağlamaktadır (Kuntay, 2008).

Yayalaştırma Amaçları:

- Çevreyi Koruma Amaçlı Yayalaştırma

Trafik yoğunluğunun artmasıyla geniş yol çözümlenmeleri ortaya çıkmış ve yayalara yer kalmamıştır. Şehirlerde bu yoğunluğa çözüm bulabilmek için otoparklar oluşturulmaya başlanmıştır. Kentlerin dokusu bozulmaya başlamış tarihi değerler zarar görmüştür (Çınarlıoğlu, 2002).

Koruma amaçlı yapılan yayalaştırmada çalışmaları; kültür varlıklarını trafiğin olumsuz etkilerinden korumak için olumlu bir uygulama olmuştur. Bu kapsamda tarihi özelliklerin korunması, çevreye zarar verici ses, gürültü vb. gibi etkilerin azaltılması, çevreye zarar verebilecek büyük donatıların ve işlevlerin değişikliği tarihi alanların kaybettikleri canlılıklarını yeniden kazanmalarına katkı sağlamaktadır (Gültekin, 2010).

- Konut Çevresi ve Yaya Mekânı İlişkilerini Güçlendirme Amaçlı Yayalaştırma

Yaya mekânlarının özünü konutlar ve çevresindeki yaya mekânı oluşturmaktadır. Yaya mekânına geçişte öncelikle konut içi mekândan hareket ederek yaya mekânına geçiş sağlanmaktadır. Konut içi mekânın konut çevresiyle ilişkisi için incelenerek konut içi özel iç mekândan hareket etmek gerekmektedir. Buna göre; ailenin iç mekânı mutfaktır, yaya yolu ile alış-veriş malzemesi eve taşınmaktadır. Özel dış mekân kapsamında dış bahçe özel olmasına karşın yine de yaya mekânı ile bütünleşmiştir. Konutlarda oturanlar yaşamları boyunca yaya yolunu günün her saatinde kullanılmaktadır (Kuntay, 2008).

- Boş Zamanları Değerlendirme Amaçlı Yayalaştırma

Kentlerde insanlar yoğun bir tempo içinde çalışmaktadırlar. İnsanların yeniden canlanması beden ve ruh sağlığını koruması için dinlenmeye ihtiyaçları vardır. Kişiler ev yaşantısında dinlenme olanağı bulurken dış mekânda da bir takım eylemlere ihtiyaç duymaktadır. (Gültiken, 2010).

- Toplumsal Amaçlı Yayalaştırma

Yayalaştırma, iletişim içinde olmaya bilgi alışverişini artırmaya toplumsal ilişkilerin gelişimine ve yenilenmesine olanak sağlamaktadır. Toplumsal amaçlı yayalaştırma çalışmaları, toplumsallık ve ruhsallık ilişkilerini geliştirmek, toplumsal ve kültürel ilişkileri artırmak, karşılıklı sevgi saygı yaratmak, küçükten büyüğe her türlü bireylerin cinsiyet ayrımı yapmadan güçlü güçsüz yâda sağlıklı engelli bireylerin toplumsal yaşama ortaklığını, beraberliğini kolaylaştırmak hedefli yapılmaktadır. Toplumsal ve kültürel ilişkiler insanların ihtiyaçlarına göre; alışveriş, sembolik, yönetsel ve sosyal mekân kurgusu olarak sınıflandırılmaktadır (Özsel, 2009).

Yayalaştırma (Gültekin, 2010);

1. Toplumu geliştirir,
2. İletişim ve bilgi alışverişi artırır,
3. Toplumsal yaşama canlılık kazandırır,
4. Tanıma ve tanıtma olanaklarını geliştirir,
5. İnsan ilişkilerini olumlu yönde etkiler.

- Ekonomik Amaçlı Yayalaştırma.

Toplu taşımanın artmasıyla yol yapımındaki alt yapı maliyeti artmaktadır. İnsanların yaya gitmeyi tercih etmeleri alt yapı maliyeti açısından ekonomiyi olumlu yönde etkileyebilir. Böylelikle kentin tüm yollarını taşıtlara göre döşemek yerine taşıma gücü ve yaya yoğunluğu ile orantılı genişlikte yaya yolu oluşturmak yatırımda büyük ekonomik yarar sağlamaktadır. Bu durum bakım ve işletme maliyetinde de yarar sağlamaktadır. Ticaret merkezlerinde yaya mekânlarının oluşturulması ile ekonomik gücün gelişmesine katkı sağlanmaktadır. Yayalaştırılmış alanlar yeni yatırımların ve yatırımcıların bölgeye çekilmesinde önemli rol oynamaktadır. Ayrıca, tarihi alanlarda yaya mekânlarının düzenlenmesiyle de turistin ilgisi çekilerek turizmin canlanması ile ekonomik güç artmaktadır (Döllük, 2005).

Yayalaştırmanın Yararları (Sarıemir, 2005) :

1. Gürültü ve kirlenme oranının azalmasına katkıda bulunarak doğal çevre açısından fayda sağlamaktadır.
2. İnsan ve toplum üzerinde etki ederek beşeri çevre yönünden fayda sağlamaktadır.
3. Taşınmaz kültür varlıklarının korunması yönünden destekleyici, düzenleyici ve yenileyicidir. Korunacak çevredeki mekânları araç trafiğine kapatarak, doğacak zararlanmalar açısından kültürel çevreye fayda sağlamaktadır.

2.1.5.2 Yaya Hareketlerini Etkileyen Faktörler ve Yönlendiren Etmenler

- Yaya Hareketlerini Etkileyen Faktörler

Yayanın varış noktasına karar verdikten sonraki tüm hareketlerini yönlendiren temel unsurlar içsel ve dışsal açıdan değerlendirmektir. İçsellik, yayanın kişisel özellik çeşitlenmesiyle, dışsallık ise kent mekânının fiziksel parametrelerinin çeşitlenmesi ile oluşmaktadır (Özübal, 2009).

İçsellik yaya davranışını yönlendirmektedir. Dışsallık ise yayalar üzerinde bıraktığı etkiyi tetiklemektedir. Genellikle yaya üzerinde aynı etkiyi bırakmaktadır. Dışsal etmenler insanın duyu organları ile algılayabileceği, yaya hareketlerini yönlendirici etkilere sahiptir. Bunlar; boyut, işlev, simgesel öğeler, orantı, etkinlik, ses, ışık, renk, ritim, doğal ve yapay unsurlardır (Erdönmez ve Akı, 2005).

- Yaya Hareketlerini Etkileyen Faktörlerin Değerlendirilmesi

Çevresel algının şekillenmesi ile kentsel tasarım elemanları ortaya çıkmaktadır. Bu da hareket halindeki bir yaya için değişken pozisyonlar ve bu pozisyonların yarattığı kişisel algıların etkilerini oluşturmaktadır (Özer, 2014).

- Yaya Mekânında Görsel Kalite ve Karakterin Sağlanması

İnsanlar kentsel çevrenin algılanmasında kentle ve kentsel çevreyle ilişkilerini görsel olarak kurmaktadır. Mekânın yaşanabilirliği için kentsel mekânlardaki görsel kalite önem oluşturmaktadır. İnsanların yaşamı algılamasında önemli etkenlerden biri olarak tanımlanan görsel kalite, kentsel alanların yaşanabilirliği ve algılanması için gereklidir. Kentsel mekânlardaki görsel kalite, alan kullanımına ve estetiğine, çekiciliğine, özgünlüğüne katkı sağlayarak bu mekânlarda daha uzun süre geçirilmesinde önem taşımaktadır. Bu kapsamda görsel kalitenin ana unsuru olarak mimari yapılar, kentsel yaya mekânlarındaki görsel algılamada etkili olmaktadır (Özsel, 2009).

- Yaya Mekânında Görsel Çeşitliliğin ve Hareketin Sağlanması

Çeşitlilik, yayaların görsel deneyimlerinde ve yaya mekânının görsel çeşitliliğinde önemli bir unsurdur. Yaya alanlarının görselliğinin zenginleştirilmesinde çeşitlilik etki ederek alana canlılık ve hareket kazandırmaktadır. Yaya mekânında görsel çeşitlilik sürekliliğe katkı sağlayarak yaya algısını artırmakta ve mekânda zenginlik ortaya çıkararak görsel kaliteyi güçlendirmektedir (Döllük, 2005).

- Yaya Mekânında Kapalılığın ve Ölçeğin Sağlanması

Kentsel mekânların sürekliliğinde sınırlılık ve tanımlı olma etki etmektedir. Mimari öğeler yayalaştırılmış alanlarda kentsel mekânları sınırlandırarak alanı mekânsal olarak tanımlamaktadır. Velioğlu (2002), binalarla sınırlandırılmış kentsel mekânlarda, yayaların çevreyi benimseyip daha fazla vakit geçirdiklerini belirtmektedir. Sınırlılık hissi ve mekân algısının gerçekleşmesi çevreyle ölçülü ilişkiler kurulmasına, kapalılık hissinin oluşmasına neden olmaktadır (Özsel, 2009). Böylelikle sınırlayıcı öğeler mekânda tanımlanabilirliği sağlayarak fiziksel kapalılığın ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kapalılık duygusu da kullanıcıları rahat ve daha güvenli hissetmelerini sağlamaktadır. Yaya mekânlarında insan karakter ve ölçek oluşturarak yaya mekânlarında kullanıcıların etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum fiziksellik ve oransallık oluşturarak kullanıcıların mekânla ilişki kurabilmesine ve kendini oraya ait hissedebilmesine, mekânsal algıda memnuniyete ve güvenli bir şekilde mekânı kullanabilmesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca kapalılık, insan ölçeğini, yayalar için güvenli ortam oluşturmayı, koruma hissini artırmakta ve yayanın bu mekânlardaki kullanımını yönlendirmektedir (Döllük, 2005).

- Yaya Mekânında Şeffaflık ve Görülebilirliğin Sağlanması

Yaya mekânlarının şeffaf ve görünür oluşu mekânın görsel karakterini etkilemektedir. Sınırlayıcı etki veren şeffaflık, iç ve dış mekânlardaki görsel geçirgenliği artırarak yaya mekânlarının genişlemesine katkı sağlamaktadır. Oluşan algı, mekânda genişliği sağlarken yürümeyi daha zevkli ve konforlu kılarak iç-dış mekân arasındaki görsel etkileşim geçirgenliği artırmakta ve yayanın kendini güvende hissetmesini sağlamaktadır (Özsel, 2009).

1.2.6 Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri ve Kullanıcı İlişkisi

- Kentsel Mekân Kullanıcı İlişkisi

Kullanıcı; kullanmak kelimesinden türetilen, herhangi bir şeyi belirli bir amaçla yararlanan kimsedir (TDK, 2018).

Mekân düzenlemesinin en önemli belirleyici etkenlerinden biri kullanıcı gereksinimleridir. Mekânların meydana gelmesinde ilk önce fiziksel, daha sonra ise sosyal ve psikolojik gereksinimlerinin oluşturulması gerekmektedir. Mekân tasarımı kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerini karşılamak, onların mutlu, huzurlu ve güvenilir hissetmesini sağlamak için yapılmaktadır. Tüm bu isteklerin oluşturulmasında çevresel şartların elverişliliği ve uygunluğunu bilmek ve yapmak plancının görevidir (Sarı, 2008).

- Kullanıcının Kentsel Mekân Algısı

İnsan, yaşadığı çevreden yararlanmak, faydalanmak, çevreye uymak veya çevreyi kendine uyarlamak için, içinde bulunduğu çevreyi tanımak zorundadır. Bunu algı ile çevreden bilgiler alarak gerçekleştirebilmekte ve bu bilgileri yorumlayarak yapabilmektedir (Kurt, 2010). Böylelikle algı ile mekân ve kullanıcı arasındaki ilişkiyi kurmaktadır. Mekân da tasarım ve planlama kurgusu ile kullanıcılarla iletişim sağlamaktadır (Cüceloğlu, 2000).

Kullanıcıların mekânı algılamalarını sağlayan birtakım etmenler bulunmaktadır. Bunlar; renk, biçim, doku, ölçü gibi fiziksel özellikler ve koku, ses, ışık, gibi etmenlerdir. Tüm bu

etmenler kullanıcılar üzerinde psikolojik etkiler yaratarak ve mekânın farklı algılanmasına katkı sağlamaktadırlar (Kurt, 2010).

- Kullanıcı Gereksinimleri

Mekânda faaliyetlere uygun koşulların sağlanması, fiziksel ihtiyaçları doğururken; kişisel ilişkilere bağlı olarak bir aktivitenin gerçekleştirilen türüne ve mekâna göre rahatsızlığın hissedilmemesi için gerekli koşulların sağlanması da psiko-sosyal ihtiyaçları doğurmaktadır. Yani fiziksel ihtiyaçlar mekânın fiziksel çevre şartları ile sağlık ve güvenlik konularından psiko-sosyal ihtiyaçlar ise; mahremiyet, davranışsal boyutlar ve estetik ile ilgili konulardan oluşmaktadır. Ayrıca, kullanıcının yaşına, cinsiyetine ve kültür grubuna göre de farklılık göstermektedir (Ayık, 2016).

1.2.7 Kentsel Yaya Mekânlarında Tasarımı Yönlendiren Etmenler

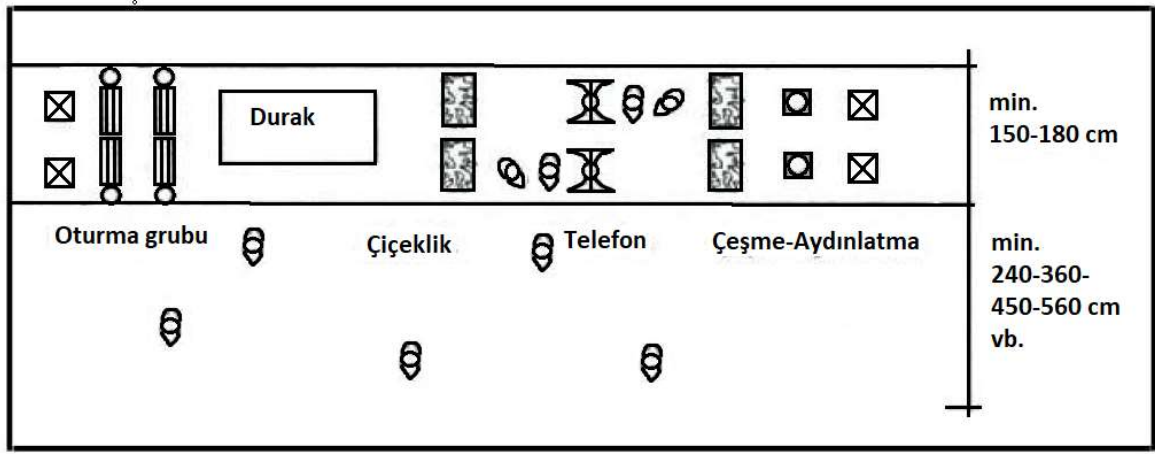
Kentsel yaya mekânlarında tasarımı yönlendiren etmenler; fiziksel etmenler, duyuşsal etmenler, psikolojik ve sosyal etmenler ile teknik özellikler başlıkları altında incelenmiştir.

1.2.7.1 Fiziksel Etmenler

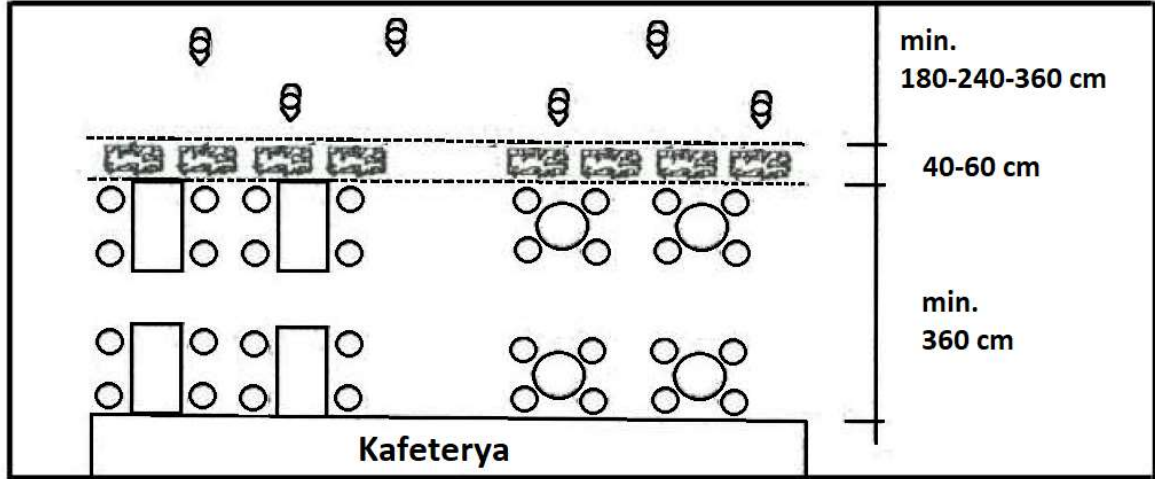
Yaya yolları, hareketi kolaylaştıran, kullanıcılar tarafından kolay benimsenebilen yollardır ve yayayı yönlendiren mekânsal düzenlemelere olanak sağlamaktadır. Yaya yolları tasarlanırken dik ve kesin köşelerden kaçılmalı, yumuşak dönüşler yapılmalıdır (Çermikli, 2009). Yollarda rahatlık ön plana çıkarılarak, mümkün olduğunca geniş tutulmalı, bağlantı eksiklikleri, yol ayrımları, yapı ve donatı elemanlarının geçişi yol sınırlamasına engel olmamalıdır. Yolun kullanım amaçları ve yoğunluğuna bağlı yaya yollarının genişliği değişkenlik göstermektedir. Bu genişlik, bebek arabaları, ellerinde paket taşıyan iki ve daha fazla kişinin yanyana ya da karşılıklı geçişine, üç ve daha fazla kişinin yanyana gidiş gelişine, engelli kullanıcıların tekerlekli sandalye yâda baston kullanımı ile karşılıklı geçişine yeterli alan sağlamalıdır. Yaya yolu sadece direk geçişler için, dinlenmeden, bekleme olmadan geçiş yapmak için kullanılıyorsa 180 cm, 240 cm ve 360 cm asgari ölçülerde tutulmaktadır (Ayık, 2016).

Yayaların yoğunlaştığı mekânlarda ise bu genişlikler artırılmaktadır (Ökten ve Sancar,

2004). Çeşitli işlevler için kullanılan yaya yollarında kentsel donatı elemanları olan çöp kutusu, aydınlatma birimleri vb. kullanılması gerekirse yol genişliklerine minimum 150 cm ile 180 cm bir donatı alanı şeridi eklenmesi gerekmektedir (Şekil 2.13). Yol kenarında bulunan kafeler veya restoranlar gibi işletmeler için tesislerin önünde, dinlenme, yeme içme alanı için en az 360 cm bir alan tasarlanmalıdır. Bu alanların yol ile ilişkisi sınırlandırılmak istenirse, bariyer, çiçeklik vb. kentsel donatı elemanları kullanılarak 40 cm ile 60 cm bir alanda çözümlenmelidir (Özcan, 2013). Şekil 2.14’ te tesis önünde oluşturulması gereken ölçüler gösterilmektedir.



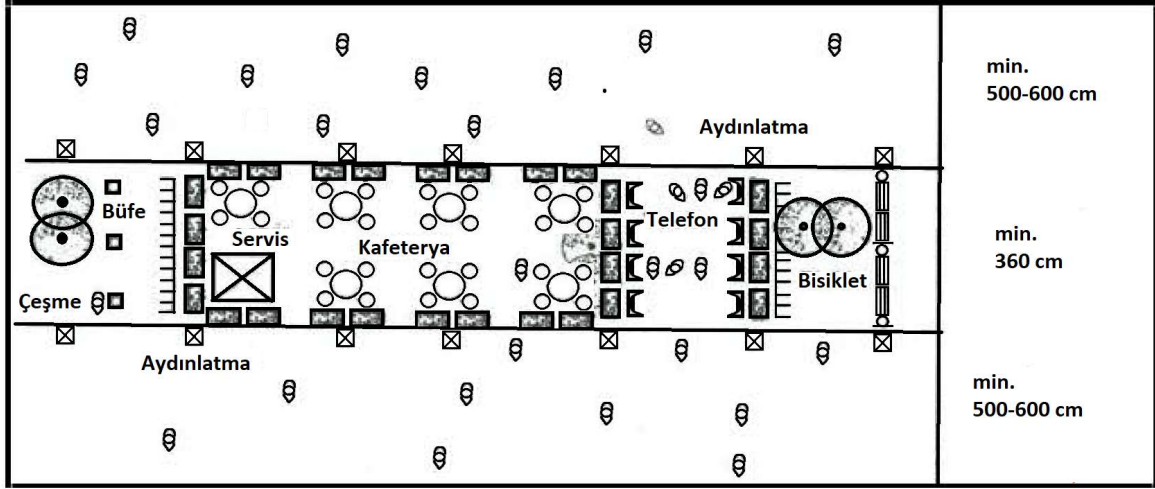
Şekil 2.13: Yaya alanlarında oluşturulacak kentsel donatı alanı (Özcan, 2013).



Şekil 2.14: Tesis önlerinde oluşturulması gereken alanlar (Özcan, 2013).

Geniş bulvar, cadde ya da meydanların yayalaştırıldığı uygulamalarda ise, sosyal donatı alanları olan kafeterya, lokanta, restoran vb tesisler yayalar için kullanılan yolunun ortasında tasarlanmaktadır. Bu alanlar için orta alan kullanımında, orta alanın minimum ölçüsünün 360 cm, yol genişlikleri ise minimum 500 cm ya da 600 cm (Şekil 2.15) olması

gerekmektedir (Özcan, 2013).



Şekil 2.15: Orta şeritte oluşturulacak donatı alanı (Özcan, 2013).

İdeal eğim yaya yollarında % 1-3 arasındadır. Bu alanlar için eğim ise %7-8'i aşmamalı ve maksimum eğim %5-10 olduğuna dikkat edilmelidir.

Yaya bölgelerinde zorunlu olmadıkça merdiven kullanılmamalıdır. Merdiven kullanımının bulunduğu durumlar rampa çözümlenmeleri ile giderilmeli, eğimi ise %5-8 arasında olmalıdır. 125 cm merdiven genişliği en az iki kişinin geçebileceği düşünülerek yapılırken rampa genişliği ise bunun için minimum 90 cm olmalıdır (Gülgün ve Altuğ, 2006).

Yaya yolu tasarımlarında engelliler de göz önünde bulundurulmalıdır. Görme engelliler için zeminde hissedilebilir yüzeyli yürüme bantları yapılmalıdır. Bu bantlarda, engelliler ayakları ve bastonları ile hissederek istedikleri yönü seçmeli ve yaya alanını rahatça kullanmalıdır. Ayrıca, tekerlekli sandalye kullanıcılarının görme yüksekliğinin 110-130 santimetre olduğu da unutulmamalıdır. Bunun için alanda çok yüksek duvar, parmaklık, bitki toplulukları ile görüş alanının kısıtlanmaması gerekmektedir. İşitme engelliler için ise, ışıklı sistem kurulmalı ve sesli anonsların yapılması önem taşımaktadır (Pakdil, 2001).

Yaya yolları bisiklet yolları ile bütünleştirilmeli ve minimum genişliği 2.00 metre ile 2.50 metre olmalıdır. Ayrıca bisikletliler için güvenli bisiklet otoparkları tasarlanmalıdır (Uz ve Kardeş, 2004).

Yayalaştırılmış mekânlarda kullanıcıları hava koşullarından korumak için kapalı çarşılar, tenteler, kapalı mekânlar, arkadlar, pergolalar gibi üstü kapalı alanlar yapılmalıdır (Kuntay, 2008). Aydınlatma sistemi gece güvenliği için önem arz ederken, kör noktalar, engel yaratan kısımlar ve çukurlar dikkate alınarak aydınlatma sistemleri kurulmalıdır (Akanoglu ve Önder, 2002).

Oluşturulan yaya mekânlarında yapay ve doğal donatı elemanlarının kullanımına olanak sağlanmalıdır. Ölçek, oran, form, ritim, denge, doku, devamlılık gibi tasarım ilkeleri yapay donatı elemanlarının oluşumunda etkili olup, malzeme seçimi renk dokusu açısından çevreyle uyumlu olması ve görünebilirlik, ulaşılabilirlik, kullanım ve bakım kolaylığı özelliklerinin bulunması gerekmektedir (Yıldız, 2007). Ayrıca sadece estetik değil, belirli işlevleri yerine getirebilen, konforlu, kullanışlı ve kullanıcıların fizyolojik ve psikolojik ihtiyaçlarını da karşılayacak öğeler tercih edilmelidir. Materyallerin bütünlük oluşturması ve yer seçimlerinin doğru yapılmasına dikkat edilmeli, tekdüze kullanımdan kaçınılmalı, çok çeşitlilik ile oluşabilecek kargaşa ve görsel kirliliğe dikkat edilmelidir (Yıldızcı, 2002). Ayrıca, tercih edilen malzemelerin dayanıklılığı, düşük maliyetli oluşu, bakım ve onarım kolaylığı olan ürünleri tercih edilmesine dikkat edilmelidir (Dülger Türkoğlu, 2002).

Yaya bölgelerinde girişlerin kolayca bulunmasını sağlayacak yönlendirme ve bilgilendirme levhaları yerleştirilmelidir. Yaya kullanımını tehdit edecek, güvenliğini tehlikeye düşürecek yönlendirme tabelaları, donatı elemanları sabit ya da değişkenlik yaratan hiçbir kullanıma yer verilmemelidir. Ayrıca yaya mekânları bitkisel materyal ile donatılmalı, ağaçlar, çalılar, çiçek kasaları ve yeşil alanlarla zenginleştirilmelidir. Tercih edilen bitkiler ortamın ekolojik koşullarına, kullanıcıların isteklerine ve bitkinin nerede nasıl hangi işlevle kullanılacağına bakılarak seçilmeli ve değerlendirilmelidir (Akman Çınar, 2012).

1.2.7.2 Duyusal Etmenler

İnsan yaşadığı mekânı ve onu meydana getiren öğeleri duyularla algılamakta, kavramakta ve değiştirmektedir. Mekânsal hareket, insanın çevreden gelen uyarıları algılaması ile gerçekleşmektedir. Çevreyi algılayan ve hisseden en önemli dört duyu; görme, duyma, koklama ve dokunmadır. En önemli işlevi yüklenen duyu organı ise gözdür (Kayalar, 2006).

Bakılan uzaklık, görünen nesne büyüklüğü, görüş açısı, yayanın hızı, renk, aydınlık ve gözlem süresi kullanıcının görme duyusuyla mekânın algılanmasında önem teşkil etmektedir. Yaya hızı arttıkça, algı süresi ve görüş açısı azalmaktadır (Kuntay, 2008). Yayaların görme, işitme ve algılama özelliklerini belirli uzaklık sınırları dikkate alınarak Kuntay (2008) aşağıdaki gibi sıralamaktadır;

1. Karşılıklı konuşma içerisinde olan iki kişi arasındaki maksimum uzaklık: 2.1 metre ile 3.6 metre,
2. Kişisel ilişkinin kesildiği uzaklık mesafesi 9.0 metre,
3. Yüz tanımını kavrayabilmede maksimum uzaklık 12.0 metre,
4. Yüzün tanınmasında ise maksimum uzaklık 24.0 metre,
5. Belirsiz bir eylemi ayırabilmede gerekli uzaklık sınırı ise 135.0 metre olmalıdır.

Bir diğer özellik ise, yayaların işitme duyusudur. İnsanın rahatını bozan gürültü kirliliğinin yanında; kuş cıvıltıları, yaprak kıpırdamasının oluşturduğu ses, suyun sesi, müziğin oluşturduğu ses gibi sesler de yayalaştırılmış mekânlarda ki yaşamı olumlu etkilemektedir (Kuntay, 2008).

1.2.7.3 Psikolojik ve Sosyal Etmenler

İnsan, mekân içerisinde; mekânı kavrama, algılama ve mekânsal davranıştan oluşan üç temel psikolojik süreç geçirmektedir. Davranışlar çevreyi biçimlendirmekte ve fiziksel çevre de kişinin davranışları üzerinde etki etmektedir. İnsan farkında olmasa da çevresi ile iletişim ve etkileşim halindedir. Mekânlar psikolojik açıdan incelendikten sonra algılanmaya başlamaktadır. Bunu ise kullanım, rahatlık, güvenlik, estetik açısından değerlendirerek insan ile çevre, çevre ile insan arasındaki ilişki ile kurmaktadır (Koç, 2001).

Algılama, kişilerin düşünce yapısına, yaşadığı sosyal gruba, kültürüne ve çevresine göre değişkenlik göstermektedir. Ayrıca, oturma süresi, hareketlilik, ulaşım tarzı, kültürel öğeler, doğum yeri, eğitim, yaş, cinsiyet kişinin o mekânı algılamasında etkili olmaktadır. Kişisel karakteristik özellikler, psikolojik ve sosyal koşullar, gürültü, ışık, sıcaklık, gibi faktörler mekânın algı seviyesini artırmaktadır. Çevresel etkenler de kişisel algılamayı tetiklemektedir.

Mekânın boyut ve biçimi, ulaşılabilir ve tanınabilirliğini, estetik açısı ve rekreasyon faaliyetlerine sağladığı olanaklar kişisel algıda etkilidir (Çermikli, 2009).

Kişinin algıladığı bilgileri değerlendirmesi ise kavramdır. Değerlendirme sonrasında kişinin gösterdiği eylemler ve tepkiler mekânsal davranışa dönüşmektedir. Bu da kişinin çevre ile ilişkisini açıklamaktadır.

Kentsel mekânda gerçekleşen yaya davranışları zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç başlık altında incelenmekte ve tasarım sürecine yön vermektedir. Bunlar (Özüer, 2004):

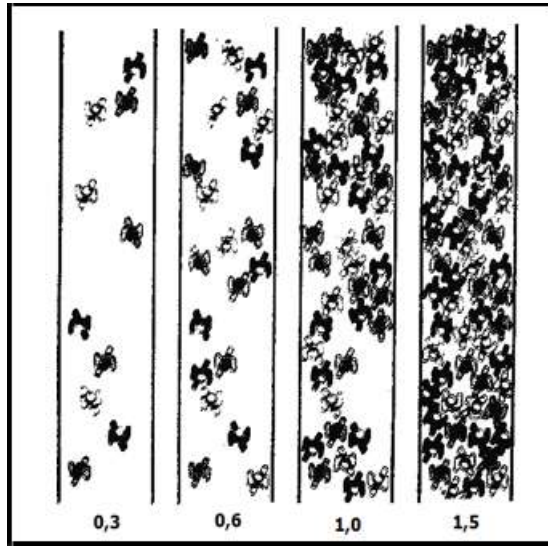
1. Zorunlu aktiviteler: İşe gitmek, otobüs beklemek gibi az ya da çok yapmak zorunda olduğumuz eylemleri içermektedir.
2. İsteğe bağlı aktiviteler: Yürüyüşe çıkmak, güneşlenmek, oturmak vb. aktivitelerdir. Aktiviteleri gerçekleştirmek için dış koşulların uygun olması, istek ve zaman olması gerekmektedir.
3. Sosyal aktiviteler: Oyun oynama, sohbet etme, dinlenme vb. aktivitelerin yer aldığı ve aynı zamanda insanları görme, duyma gibi iletişim etkinliklerinin gerçekleştiği, kamusal alanlarda insanları mutlu eden aktivitelerdir.

1.2.7.4 Teknik Özellikler

Boyut, hareket, hız, yaya yoğunluğu ve yaya sayısı gibi özellikler mekânsal düzenlemelerde sınırlamalar ortaya çıkarmaktadır (Koç, 2001).

Yaya, hareket etmek için belirli bir alana gereksinim duymaktadır. Dolaşma alanında ki yaya sayısı ve yayanın hızı yürüme hareketini belirlemektedir. Hareketin nedenine ve yürüme koşullarına göre de yürüme hızı değişkenlik göstermektedir. Yaya yoğunluğu ve hızı arttıkça yürüme hızı ile yaya yoğunluğu da doğru orantılı şekilde artmaktadır. Normal şartlarda iki yaya arasında ortalama 1 metre uzaklık varken metre kareye düşen yaya yoğunluğu 0.4 ile 0.7 arasındadır. Şekil 2.16 'da yaya yoğunluğunun metrekareye düşen miktarı gösterilmektedir. Kuntay (2008)'e göre; fonksiyon açısından bakıldığında bir alandaki yaya yoğunluğu:

1. Metre karede 0.3 yaya; amaçsız ve bağımsız yürümede,
2. Metre karede 0.3 ile 0.4 yaya; geçişlerin kolay olduğu alanlarda,
3. Metre karede 0.7 ile 1.0 yaya; karşılıklı kesişmelerin olduğu fakat yine de yürüyüş yapılabildiği yoğunlukta,
4. Metre karede 0.7 ile 1.0 yaya yoğunluğu; yürüyüşün zor olduğu zamanlarda,
5. Metre karede 1.00 ile 2.00 yaya yoğunluğu; yaya arasında kesişmelerin fazla olduğu, yürüyüşün etkilendiği ve zor olduğu zamanlarda,
6. Metre karede 2.0 ve üzeri yaya yoğunluğunda ise; yürümenin tamamen olanaksız olduğu zamanlar olarak açıklamaktadır.



Şekil 2.16: Yaya yoğunluğunun metrekareye düşen miktarı (Kuntay 2008).

Yaya hareketlerinde etkili diğer bir etken ise yaya akışıdır. Yaya akışı, yayaların ortalama yürüme hızına bağlı olarak ve yürüme hızında yapılan aktivite gibi faktörlerle değişkenlik göstermektedir. Bu da fiziksel özellikleri ifade etmektedir. Ayrıca, yürüyüş yapılan zeminin eğimi, boyutu ve diğer akslar da yaya hareketliliğine etki etmektedir (Özkal, 1990).

1.2.8 Kentsel Yaya Mekânlarına İlişkin Uluslararası ve Ulusal Örnekler

Yayalaştırma uygulamaları mekân özelliklerini korumak ve terk edilen alanları yaşatmak amaçlı oluşturulmaktadır (Acuner, 2005). Böylelikle yayalaştırma kent içi gezinti alanları ile yeşil alanların artırılmasına ve gerileyen sosyal yaşantının güçlendirilmesine katkı sağlamaktadır (Cengiz, 2011).

Aynı zamanda yaya mekânlarına sosyal, ticari ve kültürel donatıların eklenmesi ile kentsel mekânların sosyal ve ekonomik açıdan canlanması ve gelişmesini de sağlamaktadır (Özel, 2009).

1.2.8.1 Dünya'dan Örnekler

Dünya'dan örnekler kapsamında Siena Piazza Del Campo Meydanı, Hollanda Amsterdam Dam Meydanı, Fransa Stazburg Noel Pazarı, İsveç Stockholm Sergel Meydanı, Almanya Nürnberg Dr. Kurt Schumacher Strabe Sokak incelenmiştir.

Siena Piazza Del Campo Meydanı

Siena İtalya'nın ortasında bulunmakta olup karakterini ve değerlerini koruyan bir kenttir. Tarihi kent merkezi, UNESCO Dünya Miras Listesin'de yer almaktadır. Üç tepe üzerine kurulmuş Siena yedi kilometre uzunluğunda olup, kuleleri ve tabyalarla süslü surları ile eski kent merkezini sınırlandırmaktadır. Bu mekân aynı kottaki tepelerde yer alan çevre binalara yönlendirilen aksları, tiyatro amfisine benzerliği bu mekâna meydan kimliği kazandırmaktadır. Kahverengimsi kızıl taş evleri, parke taş döşeli dar ve uzun sokakları, insanların toplanma, buluşma alanı olarak kullanılan bölgesi, tuğla kaplama olarak tercih edilmektedir (Şekil 2.17). Meydan, insanların bir ara geldikleri, kafeterya, turistik eşya mağazaları, restoranlar ile çevrelenmektedir (Aykılıç, 2015).



Şekil 2.17: Siena Piazza Del Campo Meydanı (Url-7, 2019).

Hollanda Amsterdam Dam Meydanı

Dam Meydanı, 2000 m²'lik bir kent meydanı olup Hollanda'nın başkenti Amsterdam'da bulunmaktadır. Araç ve yaya yolunun bir arada kesiştiği akslarda yer alan bu mekân,

insanları bir araya toplamaktadır. Mekânda bulunan National Monument (Milli Anıt), Gothik Nieuwe Kerk (Yeni Kilise), Madame Tussaud's müzesi (balmumu heykellerinin sergilendiği) ile oteller alana hareketlilik ve canlılık katmaktadır. Geniş yürüyüş alanları çevresindeki sosyal donatı alanları, trafiğe kapalı yaya yolları, bisiklet ve araç trafiği sirkülasyonu ile meydan hareketlilik göstermektedir. Bu faktörler mekâna nitelik kazandırmakta ve yaya yoğunluğunu sağlamaktadır. Kiremit rengi duvarlı evleri, filmlere konu olan çatılar, müzeler, parklar, bisiklete binen insanlar, yeme içme alanları gibi birçok çeşitlilik sunan Dam Meydanı mimarisi, tarihi ile mekânsal özelliğini korumaktadır (Şekil 2.18).



Şekil 2.18: Hollanda Amsterdam Dam Meydanı (Url-8, 2019).

Fransa Strazburg Noel Pazarı

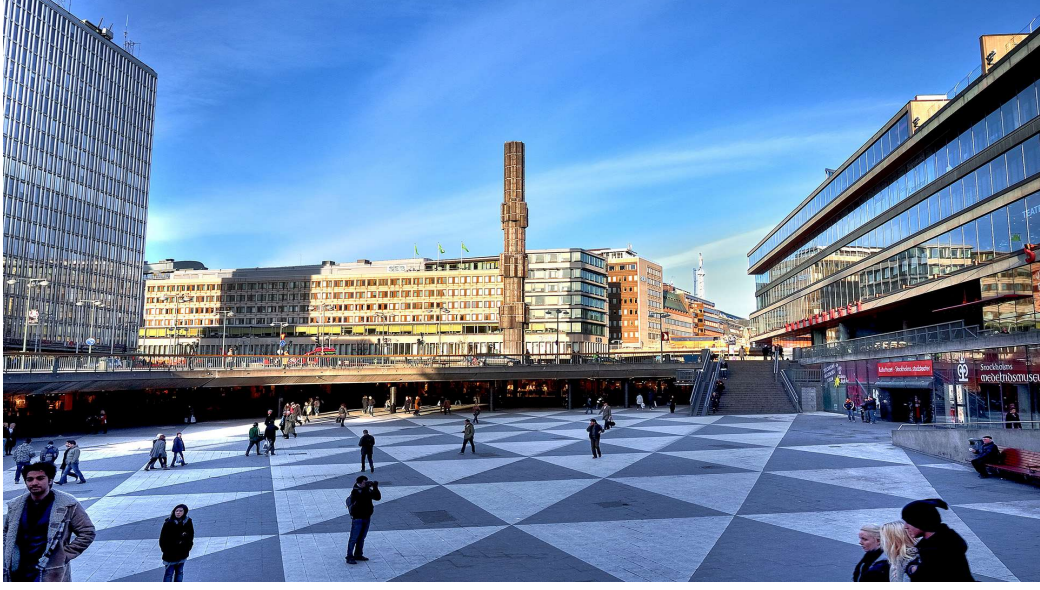
Fransa Strazburg Noel Pazarı, Avrupa'nın en eski Noel Pazarı olup, Noel başkenti olarak anılmaktadır. Mimarisi, tarihi ve birbirine açılan şehir sokakları ile açık hava müzesi halindedir (Şekil 2.19). Canlılığı, güvenilirliği, eğlencesi, hareketliliği alana mekân duygusu katması ile yaya hareketlerini temel alan unsurları kapsadığını göstermektedir. Yarattığı farklı kullanım ve aktiviteler ile kullanıcılara farklı imkânlar sunarken kullanıcıyı çeken bir yapısı vardır. Pazar alanı içerisinde 10 farklı yerde 300 tezgâh bulunmaktadır.



Şekil 2.19: Fransa Strazburg Noel Pazarı (Url-9, 2019).

İsveç Stockholm Sergel Meydanı

İsveç'te bulunan bu meydan yakınlarda yaşayan ve atölyesi bir zamanlar burada bulunan popüler bir İsveçli neoklasik heykeltıraş Johan Tobias Sergel'in adını almıştır. Kullanıcılar için tarihi ve kültürel önem taşıyan bu meydan hem turistik hem de buluşma noktası olarak kullanılmaktadır. Alan içerisinde kullanılan Arnavut kaldırım taşı, 37,5 m yüksekliğinde cam dikilitaşın görselliği ve aydınlatması ile kültür evi, şehir tiyatrosu gibi kültürel değerler taşıyan bu mekân kullanıcılara rahatlayabilecekleri bir ortam sunmaktadır (Şekil 2.20). Dinlenme, gezme, seyretme, yeme içme gibi farklı fonksiyonel özellikler ile kullanım kolaylığı alanın mekânsal özelliklerinin oluşmasında ve ulaşılabilir hale gelmesinde etkili olmuştur.



Şekil 2:20: İsveç Stockholm meydanı (Url-10, 2019).

Almanya Nürnberg Dr. Kurt Schumacher Strabe Sokak

Almanya'nın Nürnberg eyaletinde bulunan Dr. Kurt Schumacher Strabe Sokağında alışveriş yerleri, yeme içme alanları, bisiklet otoparkı gibi kullanımlar ile mekânın bütünleşmesi alanda hareketliği sağlamaktadır. Alan giriş ve çıkışlarında kullanılan yönlendirme tabelaları, sert zeminde kullanılan granit ve bazalt renkli kilitli parke taş döşemeleri, aydınlatma elemanları gibi donatılar alanın görsel etkisini ortaya çıkarmaktadır (Şekil 2.21). Yaya yolu ve araç yolları arasında kurulan aks bağlantıları mekânda ki geniş yaya yolları ile güçlendirilerek yaya hareketliğini sağlamaktadır (URL-11, 2019).



Şekil 2.21: Almanya Nürnberg Dr. Kurt Schumacher Strabe sokağı (Orjinal, 2017).

1.1.8.2 Türkiye’den Örnekler

Samsun İli İlkadım İlçesi Bulvar AVM Yaşam ve Eğlence Merkezi

Bulvar Alışveriş ve Yaşam Merkezi Samsun’daki eski tütün fabrikasının restore edilmesi ile yeni bir mekânsal kimlik kazanmıştır. Kamusal alan özelliği taşıyan bu mekân şehir merkezinin odak noktalarındandır. Konut ve ticari amaçlı binalarla alan ulaşım merkezlerine ve kent meydanına yakınlığı ve bütünleşen yol aksları ile dikkat çekmektedir. Bu alan tarihi mekân içerisinde alışveriş yapma, yeme içme, dinlenme gibi çeşitli kültürel ve sanatsal etkinliklere katılma olanağı sağlamaktadır. Kullanılan renkli plak taş ve küp taştan oluşan sert zemin çeşitliliği, aydınlatma elemanları, çiçeklik, çöp kutusu, oturma birimi gibi kentsel donatılar mekânın niteliğini artırarak alana hareketlilik ve mekânsal kimlik kazandırmaktadır. Çevresinde oluşan yaya aksları ile alan çevrelenmiştir. Daha önce araç trafiğine açılan sokaklar yayalaştırılarak yaşam merkezi ile bütünlük sağlanmıştır (Şekil 2.22).



Şekil 2.22: Samsun İli İlkadım İlçesi Bulvar Samsun AVM meydanı (Url-4, 2019).

Zonguldak İli Çaycuma İlçesi Cumhuriyet Meydanı

Zonguldak ili Çaycuma ilçe merkezinde bulunan Cumhuriyet Meydanı araç trafiğinden arındırılarak yayalaştırılan bir yaya bölgesidir. Bina arasına yerleşmiş olan bu sokak insanların bir araya gelerek iletişim kurmalarını sağlamaktadır. Mekânda kullanılan renkli parke taşlar, çiçeklikler, oturma bankları, saat ve su öğeleri gibi kentsel donatıların yoğunluğu alana hareketlilik katmaktadır. Sosyal donatı mekânları arasında kalan bu alan kullanılan soliter bitkiler ile gölge amaçlı desteklenmektedir. Araç trafiğine kapalı olan bu alan içinde ulaşım elektrikli golf arabalar ve mini tren ile sağlanmaktadır (Url-5). Şekil 2.23

'de Zonguldak ili Çaycuma ilçesi Cumhuriyet Meydanı fotoğrafları yer almaktadır.



Şekil 2.23: Zonguldak İli Çaycuma İlçesi Cumhuriyet Meydanı (Url-5, 2019).

İstanbul İli Beyoğlu İlçesi İstiklal Caddesi

İstiklal Caddesi fiziksel ve kültürel özellikleri ile İstanbul'un genel yapısını yansıtmaktadır. Araç trafiğinden arındırılmış yaya bölgesi olan bu mekân, tarihi, ticari ve sosyal özellikleri ile hareketliliğe sahiptir. Kamusal alanlarla, bulvar ve meydanların keşişim noktalarında bulunmasından dolayı yoğun kullanım alanıdır. Erişilebilirliği kolay olan ulaşım akslarına sahiptir. Yayalaştırılmış olan bu cadde sinema, tiyatro, sergi, sokak eğlenceleri gibi kültürel etkinlikler, alışveriş, yeme içme gibi işlevler ile kültür ve sanat yoğunluğu oranını artırarak mekân algısını oluşturmaktadır. Caddeyi çevreleyen dar sokak aksları, parke taş kullanılan sert zemini, kullanılan çöp kutusu, aydınlatma elemanları ile sadeliği ifade etmektedir. Araç trafiğine kapalı olan bu alan içerisinden geçen tramvay ile cadde içerisinde ulaşım ağı oluşturulmuştur (Şekil 2.24).



Şekil 2.24: İstanbul İli Beyoğlu İlçesi İstiklal Caddesi (Url-6, 2019).

BÖLÜM 2

LİTERATÜR ÖZETİ

Tarihi kimliği ile kentsel kamusal mekan özelliğine sahip Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ilişkin literatür taramasında kentsel ve kamusal alan, yaya ve yaya hareketleri, yayalaştırma, tasarımı yönlendiren etmenler konularında yerli ve yabancı kaynaklardan konuya, alana, ve yönetime ilişkin literatür özetleri gruplandırılarak aşağıdaki şekilde verilmiştir.

2.2.1 Konuya İlişkin Literatür Özeti

Polat (1998) “Özürülüler İçin Tasarımda Erişebilir ve Yaşanabilir Yaya Mekânları: Ankara Kızılay Merkez Yaya Bölgesi’nde Sakarya Caddesi Yaya Mekânı Örnekleme” başlıklı yüksek lisans tezinde; kent ve mekân, özür ve özürülü insan, kentsel kamu mekânları, yaya mekânları ve yaşanabilir kentsel mekânların yaratılmasında düzenleme ilkelerini açıklamıştır. Yaya mekânlarını engelliler için ele alarak kent içerisindeki yaşam zorlukları ve gereksinimlerinden bahsetmiştir. Sonuç olarak engellilerin problemleri araştırılarak mekânsal ölçekte öneriler vermeye çalışmıştır.

Kılıç (1999) “Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği” başlıklı doktora tezinde fiziksel, toplumsal ve ekonomik boyutlar ile çevre kavramı vurgulanmıştır. Kent-kıyı ilişkilerinin etkileri belirtilmiştir. Dünya’daki ve Türkiye’deki gelişmeler karşılaştırılarak İstanbul örneği planlama ve organizasyon boyut ile ele alınarak değerlendirilmiştir. Sonuçta, kentsel kıyı tanımını içeren kentsel kıyı gelişme stratejileri oluşturulmuştur.

Akanoğlu ve Önder (2002) “Kentsel Açık Mekân Olarak Meydanların İrdelenmesi” başlıklı makalesinde; kentsel mekânların, meydan biçimlerinin öneminden bahsedilmiştir. Kentsel açık mekânların tasarım, planlama, kent yaşamına kattıkları incelenmiş ve örnekler ile geçmiş ve günümüz arasındaki farklılıklara değinilmiştir.

Fırat (2002) ‘‘Kentsel Mekânlarda Kamusal Alan’’ başlıklı makalesinde; kent mekânı, kamusal mekânlar ve kentsel mekânları irdelemiştir. Sonuçta ise kamusal alanların yeniden canlandırılması ve kentsel mekânlardaki hareketliliğe ilişkin öneriler getirmiştir.

Velioğlu (2002) ‘‘Hareketin, Mekânın ve Kullanımın Organizasyonu’’ başlıklı makalesinde; hareketin, mekânın ve kullanım organizasyonunu üçlü formülasyon olarak ayrı başlıklar altında açıklamıştır. İrdelenen bulgular sonucunda, üçlü formülasyonun yaşantı ve mekânda temel değerler içererek mekânsal sorunların analizinde ve mimari tasarımda kullanılabilceğini önermiştir.

Atabek (2002) ‘‘Kamusal Mekanlarda Kalite: Yıldız Teknik Üniversitesi Kampüsü’nde Kullanıcı Görüşlerinde Dayalı Kalite Değerlendirmesi’’ başlıklı yüksek lisans tezinde; kent ve kentsel mekan, kamusal mekan gelişimi, türleri ve kamusal mekanda kaliteyi irdeleyerek literatür taramaları yapmıştır. Mekân algısında, insan ve çevre ilişkisinden bahsetmiştir. Sonuç olarak çalışma bulguları ve aktarılan veriler ışığında, kamusal mekân tasarımının kalite göstergesi ve tasarım ilkelerinin neler olduğu ve nasıl etki ettiğine ulaşmayı hedeflemiştir.

Öztürk (2004) ‘‘Kentsel Açık ve Yeşil Alan Sistemi Oluşturulması: Kayseri Kent Bütünü Örneği’’ başlıklı doktora tezinde; CBS’den yararlanarak yapılan araştırmada, açık ve yeşil alanların işlevleri, kent ve kentleşme, kentsel yaşam kalitesi ve önemi açıklanarak, kentsel alanlarda kullanımın nasıl olacağı ile açık yeşil alan sistemlerinin bu haritalar üzerinden entegresini irdelemiştir.

Öner Bilen (2004) ‘‘Kentsel Dış Mekânların Tasarımında Antropometrik Verilere Bağlı Olarak Peyzaj Elemanlarının Ankara Örneğinde Araştırılması’’ başlıklı doktora tezinde; Ankara Çankaya örneği peyzaj elemanlarını Peyzaj Mimarlığı ve tasarım ilkeleri açısından yorumlamıştır. Kent konforunun sağlanması, insan ilişkilerinin irdelenmesi ve her türlü malzeme ve donatıların tasarım uygunluğu kavramlarını açıklamıştır. Yapılan çalışmada; Türkiye, İsveç, Hollanda, Brezilya, Polonya, Amerika, İngiltere, Japonya ve Çin ülkelerine ilişkin antropometrik ölçüler karşılaştırılarak benzerlik ve farklıklar ortaya koymuştur. Yapılan istatikselsel analiz ve değerlendirmeler ile bu konuya yeteri kadar önem verilmediğini vurgulamıştır.

Akı ve Erdönmez (2005) “Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri” başlıklı makalelerinde; kentsel çevrenin kent mekânlarına etkilerini inceleyerek kamusal alanların toplum yapılanmasındaki rolünden bahsetmişlerdir. Kent, kültür ve toplum ilişkilerini irdelerek mekânsal biçimlemeler, kamusal alan ve çeşitlerini açıklamışlardır. Sonuçta ise kent mekanizmasının toplumsal yapı ve mekânsal biçimlemeleriyle devamlı etkileşim halinde olduğunu belirtmişlerdir.

Döllük (2005) “Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Etkisi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkısından bahsetmiştir. Kentsel mekân elemanları, yayalaştırılmış alanlar, yayalaştırma olgusunun ortaya çıkışı, yasal alanların işlevleri, yaya kavramları açıklanarak, yurt içi ve yurt dışı örnekler ile sokakların tasarımında etkili kriterler ile peyzaj tasarım elemanları ve kent peyzajına katkısı hakkında bilgiler vermiştir. Sonuçta, yayalaştırılmış sokakların rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliğinin, o sokakların rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğunu ortaya koymuş ve peyzaj tasarım kriterlerine göre değerlendirmeler yapmıştır.

Acuner (2005) “Kent Merkezlerinde Yayalaştırma: Yasal-Yönetmelik Mevzuatın İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yayalaştırma, yaya alanlarına ilişkin teknik araştırmalar, yayalaştırılmış alanların planlama ve tasarım standartlarına uygunluğunu tartışmış ve incelemiştir. Yayalaştırılmış mekânların erişilebilirliği, yaya güvenliği, sürekliliği, ulaşım ağı, nicel ve nitel işlevlerin mekâna sağladıklarını ve eksikliklerini ortaya koymuş planlama ve tasarıma ilişkin öneriler getirmiştir.

Marshall (2005) “Streets and Patterns, Spon” başlıklı makalesinde, kentsel tasarım, ulaşım planlaması, sokaklar ve ağ bağlantıları arasındaki ilişkiler ile kentsel tasarıma katkısı ve işlevlerinden bahsetmiştir.

Hoşgör (2005) “Kentsel Yeşil Yollar ve Yeşil Yolların Planlama Stratejisi: İstanbul – Haliç İçin Bir Öneri” başlıklı yüksek lisans tezinde; kent kavramı, kent için açık alan sınırları, alt yapı sistemleri, ulaşım sistemleri ve kenti oluşturan sistemler ile yeşil yollar ve peyzaj planlama hakkında literatür taraması yapmıştır. Rekreasyonel ve çevresel yarar sağlayan alanların insan psikolojisine etkilerinden ve açık alanların sürdürülebilirlik etkilerinden

bahsetmiştir. Örnek projeler ve alanlar incelenerek yeşil yol planlamasında kentin ve peyzajın etkilerini ve uygunluğu tespit etmiştir.

Altunbaş (2006) “Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; yayalaştırmanın, ortaya çıkışı, neden tercih edildiği, yarar ve amaçlarını açıklamıştır. Sonuçta ise yararlanılan haritalar, yapılan araştırmalar ve elde edilen bilgiler doğrultusunda ortaya çıkan sonuçları özetlemiştir.

Özer (2006) “Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi İstanbul, Galata Bölgesi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya hareketleri ve mekân arasındaki ilişkiyi açıklamıştır. Kentsel mekânda yaya hareketlerine yönelik kavramları incelemiş, mevcut yaya hareketlilik konusuna değinmiştir. Eğitim, arazi kullanımı, görsel kalite, konfor, güvenlik ve erişilebilirlik değişkenlerini belirlemiş ve Space Syntax yönteminde mekânsal biçimlemeleri değerlendirmiştir. Araştırma sonucunda bu değişkenlerin yaya hareketleri üzerinde etkili olduğu ve kentsel tasarım çalışmalarına yardımcı olarak kullanılmasının önemi vurgulanmıştır.

Kayalar (2006) “Kent ve Meydan Olgusu, Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırmalı Bir İrdeleme Trafalgar Meydanı, Eminönü Meydanı” başlıklı yüksek lisans tezinde, kent olgusu, kent içinde toplanma mekânı olan meydan ve caddeler ile kentlerin fiziksel karakterinden bahsedilmiştir. Kent meydan ilişkileri, mekânsal özellikler, yeniden canlandırma çalışmaları hakkında bilgi verilerek bulgular oluşturulmuştur. Örnek çalışmalar irdelenerek somut sonuçlara ulaşılmak istenmiştir.

Yıldız (2007) “Tarihsel Birikime Sahip Kentsel Açık Alanların Dinamizmi - İstanbul Kent Örneği; Beyazıt Meydanı, Sultanahmet Meydanı ve Taksim Meydanı” başlıklı yüksek lisans tezinde, literatür taramaları yapılmıştır. Kentsel açık alanların kent üzerindeki etkilerinden bahsedilmiştir. Örneklerle desteklenen çalışmada tarihsel özellikleri olan mekânların kullanımı, işlevleri ve fiziksel yapılanması irdelenmiştir.

Yıldırım (2007) “İstanbul’da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi” başlıklı yüksek lisans tezinde; insanların nefes alabilecekleri kamusal mekânlara ihtiyaçlarının olduğunu, bu nedenle yayalaştırma

uygulamalarının kamusal mekân yaratmada ki önemini vurgulamıştır. Yaya, kent mekânında taşıt yaya ayrımı, yayalaştırmanın amaç ve ilkeleri, yaya bölgeleri, tasarım ilkeleri, kavramları incelenmiş, yayalaştırmanın kente etkileri, planlama ve tasarım ilkeleri açısından değerlendirilmesi çeşitli örneklerle karşılaştırılarak kullanıcılar üzerindeki etkileri tespit edilmiştir.

Yalçınkaya (2007) “Ankara Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya yolu, yaya ve bölgeleri, yaya trafiği literatürleri incelenerek yayalaştırmanın kent için kaçınılmazlığı ve önemi vurgulanmıştır. Verilen örnekler ile karşılaşılan sorunlar ele alınmış, kentsel planlama ve kentsel tasarım ilkelerinden bahsedilmiştir. Sonuçta Ankara'nın tarihi dokusu ve kentin planlama yönü düşünülerek bugünkü halini nasıl aldığı anlatılmıştır.

Verdil (2007) “Mekân Davranış İlişkisinin Dönüşümü: Alışveriş Merkezlerinin Mekânsal Dizim Yöntemiyle İncelenmesi” isimli yüksek lisans tezinde; mekânla davranış biçimlerini ilişkilendirerek, fiziksel mekân üzerinden incelenmesini gerçekleştirilmiştir. Mekânların çevresinde bulunan sosyal donatı alanlarından alışveriş merkezlerinin mekânsal dizinim ile ortaya çıkarılmasını anlatmıştır. Mekan tanımı, algı, yön bulma, davranış tipleri kavramları ile ilgili literatür taramaları yapmıştır. Örneklerle desteklenen bu tezde mekânsal dizinimin (Space Syntax) geniş alanlarda kullanılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Ünal (2008) “Kıyı Bölgelerini Yeniden Canlandırılması, Haydarpaşa Limanı ve Çevresi Örnek Alanı” başlıklı yüksek lisans tezinde; kıyı bölgelerinin kullanımı ve bu bölgelere yüklenen işlevler, mekânsal potansiyellere çözüm ve öneriler getirilmesi konusu tartışılmıştır. Kentsel mekan yansımaları ve etkilerini irdeleyerek literatür araştırması yapmıştır. Arazi tespiti, görsel ve yazılı haberler, makaleler, projeler inceleyerek sonuçlara ulaşmayı hedeflemiştir.

Sarı (2008) “Kentsel Dış Mekân Tasarımına Kullanıcı Merkezli Bir Yaklaşım” başlıklı yüksek lisans tezinde; kıyı bölgelerinin kullanımı ve bu bölgelere yüklenen işlevler, mekân, mekân türleri, mekânsal tasarım, kullanıcı algısı ve mekân ilişkilerinden bahsetmiştir.

Kentsel mekan ile kullanıcı gereksinimleri irdelenerek literatür araştırması yapmıştır. Anket ve analiz çalışmaları ile sonuçlara ulaşmayı hedeflemiştir.

Özübal (2009) “Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesi Konusunda Bir Yöntem” başlıklı yüksek lisans tezinde; kent kullanıcısı olan insanların kentsel mekânda yarattığı hareketliliği ele almıştır. Yayanın önemi, yaya hareketliliği kent mekânı ile ilişkisi, kentsel açık alanlar ve yaya hareketlerini yönlendiren etmenlerin ortaya çıkarılmasına yönelik öneriler sunmuştur. Yaya hareketlerinin oluşum şeması, yaya ağlarının kent dağılımına etkisi ve çeşitliliğini ortaya koyarak yürünebilirlik kavramını etkileyen unsurları saptamıştır. Sonuçta yaya hareketlerini yönlendiren içsel ve dışsal etmenleri ortaya koymuştur. Bunun için sınır tespiti, fiziksel özelliklerin değerlendirilmesi ve alt ölçek çalışmalarının tespitini analiz çalışmaları ile ortaya koyarak, yaya hareketliliği üzerinde oluşturulacak kentsel tasarım çalışmalarına farklı bir bakış açısı getirmiştir.

Kır (2009) “Kent Meydanlarının Kent Kimliği Üzerine Etkileri, İzmir Örneği” başlıklı yüksek lisan tezinde; İzmir kent merkezi kentsel kimlik etkileri açısından irdelemiştir. Yapılan incelemeler sonucunda örnek verilen alanların kent kimliğine etkilerinin olumlu olduğunu ortaya koymuştur.

Göler (2009) “Biçim, Renk, Malzeme, Doku ve Işığın Mekân Algısına Etkisi” başlıklı yüksek lisans tezinde; mekân algısı, algısal değişkenler, ışık, renk, malzeme, biçim, doku düzenlemelerinin mekân ile etkileşimi, mekândan uyandırdıklarını açıklamıştır. Algının önemini artırmak için psikolojik, tıp ve tasarım konularında kaynakları irdeleyerek mekânda algının ışık, renk, malzeme, biçim, doku mekân algısına etkisine sistematik bir yaklaşımla açıklık kazandırmayı hedeflemiştir.

Özsel (2009) “Bina Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinden Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi” başlıklı araştırmasında; kentsel mekânla etkileşim, kentsel yaya mekânlarının kullanım ve kalitesi, yayalaştırmanın önemi ve gelişimini incelemiş, yayalaştırma uygulamalarına örnekler vererek analizler yapmış ve değerlendirmelerde bulunmuştur.

Aygün Öztürk (2009) “Kentsel Kamusal Alan Olarak Meydanlar: Mekân ve Yaşamla

Kurduğu İlişki” başlıklı yüksek lisans tezinde; kentsel kamusal mekân olarak meydanların sahip olması gereken nitelikleri ve somut analizlerin yapılmasını hedeflemiştir. Kamusal alan, kentsel mekân, kamusal alanların dönüşüm süreci gibi konularda literatür taraması yapılarak, kamusal alan olarak meydanları irdelenmiş, meydan biçimlerini ortaya koymuştur. Örnek incelemeler ile fiziksel ve işlevsel analizler yaparak, mekânsal kaliteleri ortaya çıkarmış, 3D Max programı ile incelemeler yapılmasını bir yöntem olarak göstermiş, önerilerde bulunmuştur.

Yalvaç (2009) “Kentsel Yaya Hareket Devamlılığın da Yaya Geçitleri” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya hareketi devamlılığı, kentsel yaya hareketleri literatür taramaları yapmıştır. Hareket bağlamında erişebilirlik, bağlantı noktaları ve yürünebilirlik, mekân açısından algılanabilirlik, mekânsal kimlik ve nitelik, kullanım açısından geçitler, mekân sürekliliği ve güvenliği, engelli ulaşımı kavramlarını açıklamıştır. Ulaşım ağı aksları analiz çalışması ve görsel analizlerle desteklenen çalışma sonucunda kentsel yaya hareketliği devamlılığında tasarımın yönlendirici etkide olduğu ortaya çıkmıştır.

Yılmaz Atabek (2009) “İstanbul Kıyılarında Mekansal Dönüşüm: Güncel Projelerden örnekler” başlıklı yüksek lisans tezinde; kent, kentsel yenilenme, yenileşme, kıyı mekanları, kent kimliği, kıyı kavramı, kentsel dönüşüm konularında literatür taramaları yapmıştır. Kamusal alanlarda, kıyı mekânlarında hazırlanan geri dönüşüm projelerinin sürdürülebilirliğinin önemini ortaya koymuştur.

Kurt (2010) “Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekânlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya mekânlarının kentsel tasarım açısından incelenmesi, yaya mekânlarında görsel algılama, kent kimliğinin oluşması, kentsel kalite, görsel algı ve uyum, yaya güvenliği açısından irdelenmesi, Kevin Lynch’in belirlediği görsel algılama kriterlerine göre ve dış mekân tasarım ilkelerine göre, kentsel imaj analizi yapmış ve zonlamalara yer vererek verileri analiz etmiştir.

Gültiken (2010) “Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; kentsel ulaşım sınıfları, yayalaştırma biçimleri ve uygulamalarını irdelenmiştir. Yayalaştırılan cadde ve sokakların kent mekânındaki dağılımına yer vererek kent genelinde nasıl

yoğunlaştığını ve bağlantı ilişkilerini incelemiştir. Makale ve örnek çalışmaları inceleyerek karşılaştırmalar yapılmış, başarı ölçütleri ortaya koyulmuştur.

Bağbaşı (2010) “İstanbul Kent Meydanlarının Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Açısından İrdelenmesi: Sultanahmet, Beyazıt, Taksim, Beşiktaş, Ortaköy Meydanı Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; kent anlamı, kent meydanın tanımı ve meydan mekânını oluşturan kavramlardan bahsetmiştir. Yazılı ve sözlü kaynaklar ile çalışma alanına ait veriler, harita ve planları inceleyerek, fotoğraflardan destek almış, değerlendirmeler yapmıştır. Sonuçta, kültürel ve doğal değerlere sahip bu mekânların korunması, geliştirilmesi ve kentsel mekân olarak gelecekte yerini almasına yönelik öneriler tartışmıştır.

Beyhan (2010) “İnsan, Moda ve Kentsel Mekân İlişkilerinin İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; tarihsel süreçte mekân ve toplum ilişkisinin önemini vurgulayarak kentsel mekâna etkilerini irdelemiştir. Kentsel mekân kimliği, mimari kimlik ve toplum kimliği açıklanarak mekânsal yapı ilişkileri belirtilmiştir.

Çağlın (2010) “Kamusal Sanat ve Kent İlişkisi” başlıklı yüksek lisans tezinde; kamusal sanat, kamusal mekân kavramlarını açıklayarak kent planlama ve tasarımın ilişkisini irdelemiştir. İncelenen örnekler ile uygulama çeşitleri, etkileri ve etkileşim ilişkilerini açıklamıştır. Ortaya çıkan etkileşim ve iletişim ilişkileri ile kamusal sanat ve kent ilişkisini ortaya koymuştur.

Ayık (2011) “Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Çerçevesinde Geleneksel ve Çağdaş Şehirlerde (Eko-Şehirler) Kamusal Mekânların Karşılaştırılması” başlıklı yüksek lisans tezinde; kamusal mekânla ilişkili kavramları açıklamıştır. BREEAM, LEED, DGNB sistemleri açıklanarak amaçlarından bahsetmiştir. Sonuçta sürdürülebilir ve yaşanabilir kent için kamusal alanlarda olması gerekenleri örneklerle ve sistemlerle açıklamıştır.

Aksu (2013) “Kentsel Yoksulluk Bağlamında Mekânsal Ayırışma Tokat Sulusokak Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; örnek alan için mekânsal ayırışma ve mekânın toplumsallığını açıklamıştır. Sonuçta toplum ve mekân arasındaki karşılıklı ilişkiden bahsetmiştir.

Çınar Altınçekiç, Ergin, Tanfer (2014) “Tarihsel Süreç İçinde Kent Kimliğinin Mekânsal

Kalite Değerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma (Taksim Meydanı)’’ başlıklı makalesinde; Taksim örneğinde meydan ve çevre kimliğini tarihsel değişim ile mekânsal kalite açısından irdeleyerek bugün için oluşturulan yenileme projesinin kent kimliğine etkilerini değerlendirmiştir. Literatür taramaları yaparak oluşturulan mekânsal kalite değişim analizleri işlevsel kalite kullanımlarından bahsetmiştir. Ulaşılabilirlik, erişilebilirlik, çeşitlilik, esneklik, güven, konfor, bütünlük, sürdürülebilirlik gibi eylemleri açıklamıştır. Sonuçta ise önceden yapılan yayalaştırma projelerini örnek alarak bu alanın tekrar kimliğine kavuşturulması gerektiğini vurgulamıştır.

Erdoğan (2014) ‘‘Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi’’ başlıklı makalesinde; yaya bölgesi, yaya mekanlarının planlama ve tasarım ilkeleri konularında literatür çalışması yapmıştır. Kent dokusunun yeniden canlandırılması, kültürel, fiziksel ve sosyal önemi olan mekânların bu değeri devam ettirebilmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Çalışılan örnekte yaya bölgesinin eksiklikleri, kullanıcıların neler istediği, kullanım amaçları nelerdir gibi soruların yanıtlarını yapmış olduğu anket çalışması ile dile getirmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda ise, yaşam kalitesinin artması için yayalaştırma çalışmalarının gerekliliğini, kent halkının yaya bölgelerine ihtiyacı olduğunu ortaya çıkarmıştır.

Kürkçüoğlu ve Ocağcı (2015) ‘‘Kentsel Dokuda Mekânsal Yönelme Üzerine Bir Algı Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşısı Bölgesi’’ başlıklı makalesinde; yaya hareket ve yönlendirmelerin kent dokusunu nasıl etkilediğinden bahsetmiştir. Yaya hareketlerini fiziksel, psikolojik ve davranışsal boyutta inceleyerek, analiz çalışmaları yapılmıştır. Yaya hareketler sürecini açıklamıştır. Elde edilen bulgular ile yaya hareketlerinin mekânsal algılamaya bağlılığını ortaya koymuştur.

Aytaç ve Uzun (2015) ‘‘Düzce Kent Merkezindeki Yaya Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Belirlenmesi’’ başlıklı makalesinde; yaya alanlarının görsel peyzaj kalitesini açıklamıştır. Düzce kent merkezindeki yaya alanlarını inceleyerek doğallık, yönetilebilirlik, tarihsellik gibi görsel peyzaj özelliklerini açıklamıştır. SPSS ve Pearson Korelasyon analiz programları ile veri sonuçlarını elde ederek, bu mekânın görsel peyzajının orta kalitede olduğunu tespit etmiştir. Planlama ve tasarım çalışmalarında görsel peyzajın dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır.

Erdönmez ve Çelik (2016) “Kentsel Mekânda Kamusal Alan İlişkileri” başlıklı makalesinde; kamusal alanlar, kentsel mekânlar açıklamıştır. Kentlilerin erişilebilirliği, sosyal ve kültürel hayat önemi, mekânsal çeşitlilikten bahsetmiştir. Hem kent hem kullanıcı için sosyal, ekonomik ve kültürel değerler göz önünde bulundurarak kentsel mekân kimliği kazandırmak için öneriler getirmiştir.

Kaplan ve Deniz (2016) “Yaya Yolu Sürekliliğinde Peyzaj Kalitesinin Artırılması: Ankara Yüksel Caddesi Örnekleme Alan Çalışması” başlıklı bildirisinde; yaya mekânı, yaya trafiği, erişilebilirlik kavramlarından bahsetmiştir. Kentsel mekân biçimlemesi ve kentsel peyzaj değerlerinin göz önünde bulundurularak sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik kavramsal algıları açıklanmıştır. Örnek çalışmalar irdelenerek çalışma alanının olumlu ve olumsuz yönlerini saptanmıştır.

Çelikyay (2017) “Kent İmgelerinin Kamusal Alanı Tariflemesindeki Rolü” başlıklı yayınında kent, kent mekânı, kentsel tasarım, kent imgesi, kamusal alanlar, yollar, odaklar hakkında açıklamalar yapmıştır. Kentin sadece yapılı çevreden oluşmadığı, mekânlara anlam katan yaşantıların olduğu, tasarıma yön veren unsurlar, sürdürülebilir şehirler, herkese hitap edebilecek, kent imgesini oluşturan kamusal yaşam alanları hakkında sonuçlar elde etmiştir.

2.2.2 Alana İlişkin Literatür Özeti

Duymaz (2006) “XIX. Yüzyılda Samsun'un Kentsel Gelişimine Dair Birkaç Mimari Örnek” başlıklı sempozyum çalışmasında; Samsun'un tarihsel süreçle demografik yapı, tarihi ve doğal mirasın sürdürülebilirliğine ilişkin kentsel gelişim unsurları, planlama ve yapılanmaya sebep olan unsurlardan bahsetmiştir. Kentsel gelişmenin önemli mimari örneklerine ve nasıl yapılandırıldığına örnek bir çalışma sunmuştur.

Karaçuha Yılmaz (2007) “Samsun Kenti Kıyı Dolgu Alanının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi ve Öneriler” başlıklı yüksek lisans tezinde; kıyı kenti olan Samsun'un değişimi, dolgu alanlarının yapılanması ve değişiminden bahsetmiştir. Rekreasyon amaçlı faaliyetlerin yer alması, kent halkına hizmet eden çalışmaların bulunması, kıyı mekânlarının ve dolgu sahalarının kent kullanıcı ilişkisine ilgisini Peyzaj Mimarlığı meslek disiplini açısından

değerlendirmeler yapmıştır. Samsun kenti kıyılarında yaşanan değişimlerin bugünkü durumu ile geçmişi karşılaştırılarak değerlendirilmiştir.

Sarısakal (2008) ‘‘Belge ve Tanıklarla Samsun’dan Ankara’ya’’ başlıklı kitabında Mustafa Kemal Atatürk’ün Samsun’dan Ankara’ya gidiş güzergahı ve yaşadıklarından bahsetmiştir. 19 Mayıs 1919 tarihinden 23 Mayıs 1920 tarihleri arasında geçen yol güzergahları, asker çıkarmaları, faaliyet bölgelerini açıklayarak Kurtuluş Yolu’na varışını anlatan örnek bir çalışma sunmuştur.

Akyol (2011) ‘‘Samsun Genelinde Müze ve Ören Yerlerinin İl Turizmine Katkısı’’ başlıklı bildirisinde; Samsun ilinde öneme sahip tarihi ve kültürel değerlerden ve bu mekanların il turizmine katkısından bahsetmiştir. Mekânların mimari özellikleri, sahil gezi yolunun orta kısmında yer alan Kurtuluş Yolu’nu (Tütün İskelesi) anlatmıştır. Mekânda bulunan iskelenin açık hava müzesine benzetildiği tarihi değer taşıdığı, kent merkezine uzanan yol akslarına sahip olduğu ve modern şehircilik anlayışı ile düzenlendiğini vurgulanmıştır.

Yazıcı (2013) ‘‘Resolving The Historic Urban Tissue By Tracing The Changes As A Basis For Its Conservation: Samsun From 20th Century Untill Today’’ başlıklı yüksek lisans tezinde; Samsun tarihi kent merkezinin gelişme ve koruma faaliyetlerinden bahsetmiştir. Gelişen tütün üretimi ile tütün fabrikalarının kurulmasının Samsun’un liman kenti özelliği kazanmasını, kültürel ve sosyal yapıdaki değişimler ile açıklamıştır.

Ayık (2016) ‘‘Samsun Kent Merkezi Yaya Mekânları Estetiği’’ başlıklı bildirisinde; yaya ve yaya mekânlarının kent kullanıcıları açısından önemini vurgulamıştır. Statik mekanların ve yolların kullanıcı konforuna yönelik tasarımların irdelenmesi için literatür çalışması yapmıştır. Sonuçta, yaya mekânları ve kent estetiğini, Samsun kent ölçeğinde inceleyerek tartışmıştır. Belirlenen örnekler ile kent merkezine yakın noktaları, kamusal rekreasyon varlığı, estetik ve fonksiyonel yaklaşımları bakımından planlama ve tasarım önerileri sunmuştur.

OKA (2017) ‘‘Karadeniz Kalkınma Ajansı, Samsun Mekânsal Gelişim Önerileri’’ başlıklı çalışmada; mekânsal organizasyon, ulaşım bağlantıları ve hareketlilik, kıyı kent ilişkisi kavramlarından bahsedilmiştir. Planlama ve tasarım stüdyosu tarafından 1/150.000 ölçekli

stratejik mekânsal planlama çalışması yapılmış, mevcut durum analizleri incelenmiştir.

2.2.3 Yönteme İlişkin Literatür Özeti

Dülger Türkoğlu (2002) ‘‘Kentsel İmge: İstanbul’dan Bulgular’’ başlıklı makalesinde; çevresel algı ve yapısal algının insan ve çevre ilişkilerine etkisinden bahsetmiştir.

Kavi (2003) ‘‘İstanbul’daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi’’ başlıklı yüksek lisans tezinde; örnek olarak seçilen caddelerin kente ve kent insanına ne derece olumlu katkı sağladığını açıklamıştır. Bu amaçla öncelikle kentsel mekân tanımı, yaya yolu, yayalaştırma, yaya yollarının tasarım eleman ve ilkeleri ile bitkilerin işlevsel kullanımı üzerinde durmuştur. Yapılan anket çalışmaları ile elde edilen bulguları açıklamış, istatistiksel tablo ve grafikler yardımı ile değerlendirmeler yapmıştır

Dağ (2005) ‘‘Mekânsal Dizim ve Görünür Alanın Mimari Mekân Algısına Etkisi’’ başlıklı yüksek lisans tezinde; mekân kavramı, mekânsal dizim ve görünür alan yöntemleri, dizim analizi, mekân algısı kavramlarını açıklamıştır. İnsan ve mekân ilişkisi arasındaki etkileşimden bahsetmiştir. Konut, sosyal mekân ve alışveriş merkezli üç farklı uygulama örneğini tercih etmiş ve bu örneklerde görünür alan analizleri yapmıştır. Bilgisayar ortamında geliştirdiği mekânsal analizler, mekânsal dizim parametreleri ve Space Syntax programını kullanarak sonuçlar incelemiş, öneriler sunmuştur.

Erdönmez (2005) ‘‘Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere, Levent, Maslak Aksı’’ başlıklı doktora tezinde; kavramsal ifadeleri açıklayarak örneklerde bulunmuştur. Kentsel mekânın yapılanmasında ki rolünden bahsederek anket ve gözlem tekniklerini analiz etmiştir. Sonuç olarak, açık kent mekânlarının kente kazandırdıkları ve ortaya çıkartılması için öneriler sunmuştur.

Gültekin (2007) ‘‘Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği’’ başlıklı yüksek lisans tezinde; kavramsal temelleri açıklayarak, anket yöntemi ile araştırmayı gerçekleştirmiştir. Sonuçta, yaya bölgelerinin kullanılabilirliği ve yaya bölgelerinin oluşumuna öneriler getirmiştir.

Beyazıt (2007) “Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekânlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaşanabilirlik, ulaşım planlaması, yaya ulaşımı, yürümenin faydaları açıklanarak Kabataş örneğinde yaya mekânları, mekânsal çözümleme, yaya güvenliği ve hareket dağılımını irdelemiştir. Yapılan fotoğraf çalışmaları ile mekândaki yaya hareketliliği dağılımını göstermektedir. Anket çalışması ile desteklenen bu tez çalışması sonucunda yaşanabilirlik kapsamında türlerarası ulaşım bağlantılarının sağlanması ve yaya mekânlarının sahip olduğu önemi ortaya koymuştur.

Çermikli (2009) “Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; yayalaştırılmış alanların kullanım amaçları, biçim ve yaya bölgelerinin tasarımını incelemiştir. Çalışmada; mekânsal davranışlar, kamusal ve kentsel mekanlar, yaya bölge tipleri kente kattıkları ile planlama ve tasarım konularında literatür araştırmaları incelemiştir. SPSS, Space Syntax (Mekânsal Dizin), gözlem ve anket yöntemlerinden yararlanmıştır.

Sözeri (2009) “Zafer Meydanı'nın Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Tasarım Kriterleri Açısından İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya bölgeleri, meydan, yayalaştırma, yaya taşıt ilişkisi kavramları açıklanmış, yayalaştırmanın kentler ve kentliler için önemini vurgulamıştır. Anket çalışması yaparak, yerinde gözlem ve arazi çalışmaları ile ortaya çıkan sonuçlar ile Zafer Meydanı'nın yayalaştırma açısından olumlu ve olumsuz özelliklerini Peyzaj Mimarlığı açısından irdelemiştir.

Akıncı (2010) “The Need For Evaluation In Urban Open Spaces A Case Study From The City Of Vienna” başlıklı yüksek lisans tezinde; kamusal alanların ihtiyacı, kamusal alan ve yaşam konularında literatür çalışması yapmıştır. Örnek çalışma alanı Viyana Rudolf Bednar Park'ını kentsel açık alan kullanımını açısından incelemiştir. Görsel ve yazılı dokümanları irdelemiş, gözlem ve davranışsal haritaları incelemiş ve anket çalışması yapmıştır. İrdelenilen çalışmalar sonucunda kamusal alanların tasarımı sosyal, kültürel ve çevresel özellikler göz önünde bulundurularak planlanması ve tasarlanması gerektiğini saptamıştır. Tasarlanan alanların sürdürülebilirliğinin önemi ortaya çıkmış ve bunun için POE yöntemi kullanmıştır.

Yazıcıoğlu Halu (2010) “Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği” başlıklı doktora tezinde; mekân tanımı ve mimari mekân, kent ve kentsel mekân, kentsel mekân özellikleri tanımlarını açıklamıştır. Kentsel mekan karakteri ve parametreleri, yürünebilirlik ve faydalarından bahsederek literatür taraması yapmıştır. Anket çalışması yapmıştır, elde edilen veriler ile mekânsal karakter değişimlerini belirlemiş, değerlendirmeler yapmıştır.

Aykurt (2010) “Planlama ve Uygulama Süreçlerinde Kent Meydanları: Antalya Cumhuriyet ve Konyaaltı Kent Meydanlarında Karşılaştırmalı Bir Araştırma” başlıklı yüksek lisans tezinde; literatür taramaları yaparak, kent kimliğini yansıtan meydanların planlama ve uygulama süreçlerinden bahsetmiştir. Mimari projeler, imar planları, eski ve yeni fotoğraflar ve uygu görüntüleri kullanılarak tez çalışmasını sürdürmüştür. Antalya’nın iki kent meydanı olan Cumhuriyet Meydanı ve Konyaaltı Kent Meydanı’nın karşılaştırmasını yaparak, analiz çalışmaları ve anket çalışması ile ortaya çıkan sonuçları irdelemiştir.

Ayoğlu (2010) “Zafer Anıtı, Güvenpark, TBMM Kent Aksının Var Olan Durumunun İrdelenmesi ve Cumhuriyet Aksı Olarak Yeniden Tasarımı” başlıklı yüksek lisans tezinde; seçilen alanlarda yaya alan ve yollarını inceleyerek kent kimliği, kentsel tasarım, yaya bölgeleri, yayalaştırma kavramları gibi literatür değerlendirmelerini yapmıştır. Bildiriler, tezler, makaleler, fotoğraflar ve yazılı ve görsel kaynakları incelemiş, elde ettiği bilgiler ile öneriler getirilerek değerlendirmelerde bulunmuştur.

Yılmaz, Karaaslan (2010) “İstanbul Metropolitan Alanında Hizmet Faaliyetlerinin Mekânsal Dağılımı Üzerine Analitik Çalışmalar” başlıklı makalesinde; mekânsal dağılımı ve hizmet faaliyetlerinin kentin gelişimini ne derece ve nasıl etkilediğinden bahsetmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu ve Türkiye Ticaret Odası kayıtları ele alınarak analizler gerçekleştirmiştir. Değerlendirmede SPSS bilgisayar programı kullanılarak değişimlere yol açtığını tespit etmiştir.

Cemali (2011) “Kentsel Kamusal Mekân da Yaya Hareketi: Bağdat Caddesi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; kentsel, kamusal mekân kullanımını, hareket akslarına ait verileri tespit etmiştir. Çalışmada, bu veriler doğrultusunda fiziksel ortam ve yaya hareketleri arasında ki ilişki ortaya çıkarmış, yaya kullanımı, yaya- araç trafiği ilişkisi irdelemiş ve elde

edilen tespitler ile mekânda tasarım ve planlamaya yönelik öneriler getirmiştir. Sonuçta, yapılan gözlem ve analizler ile elde edilen veriler ile çalışmada ortaya çıkan bilgileri değerlendirmiştir.

Cengiz (2011) “Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi” başlıklı makalesinde; kentsel alanlarda yaya bölgelerinin planlama ve tasarım sürecini incelemiştir. Seçilen alanda kentleşme hareketlerinin halkla ilişkisi, açık mekânlarda güven, konfor ve yaya ölçeğini irdelemiştir. 1/1000 ölçekli imar planı, arazi çalışmaları ve fotoğraflar ile elde edilen veriler, uygulanan anket çalışması sonucunda yaya bölgesinin tasarım kriterleri ile değerlendirilmesine yönelik öneriler getirmiştir.

Çalışkan (2011) “Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; planlama ve tasarımında kamu yararı, kentsel kamusal mekân kavramları, kalite ölçütleri, yayalaştırmanın hedef ve yararları kavramsal terimleri açıklamıştır. Örneklerle desteklenen bu çalışmada yapılan değerlendirme analiz ve anket sonuçları ile kamusal mekânların tasarlanması gerekliliğini, kente ve topluma fayda sağlayabileceğini vurgulanmıştır.

Akman Çınar (2012) “Fiziksel Mekân ve Güvenlik Algısı: İstanbul Boğaziçi Öngörünüm Alanı” başlıklı doktora tezinde; mekânın fiziksel özellikleri, mekânda güven duygusunu oluşturacak gerekli tasarım rehberinin oluşmasına yönelik bir çalışma yapmıştır. Anket çalışmasını, SPSS programı ile istatistiksel olarak değerlendirmiştir.. Sonuçta, yayalaştırılmış mekânlarda, kamu-özel mülkiyet arasındaki ilişki, bireysel, sosyal ve fiziksel çevre gibi planlama ve tasarım öğelerinin mekâna kattığı güven duygusunu, mekânda kapalılık, estetik, uyum, ölçek, bitki envanteri gibi ilkeler doğrultusunda değerlendirmiştir.

Özcan (2013) “Yaya Alanlarının İşlevsel Kullanımının Altındağ İlçesi’nde İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya alanlarının kullanım, biçim ve amaçları, yayalaştırmanın kazandırdığı işlevsellik, planlama ve tasarım kriterlerini incelemiştir. Gözlem ve anket çalışmasına yer verilmiştir. Yapılan gözlem ve anket çalışması sonucunda elde edilen bulgular ile yaya alanlarının işlevsel kullanım özelliklerini, oluşan sorun ve sorunlara dair çözüm önerilerini sunmuştur.

Aşılıoğlu ve Çay (2014) “Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya Tasarım Etkileşimi” başlıklı makalesinde; yayalaştırılmış sokakların, kentliler için önemini irdelenmiştir. Kamusal alanlarda yayalaştırmanın temel amaçları ortaya konularak amaca uygun hale getirilmesini değerlendirmiştir. Anket çalışması ve gözlem yapılarak veriler toplanmış, yayalaştırma çalışmalarının yaşam kalitesini artırdığı vurgulanmıştır.

Özer (2014) “Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Çevresel Algının Etkisi” başlıklı doktora tezinde; alışılmış çevresel özelliklerin yaya hareket seviyeleri, kentsel tasarımla kontrolü, kentsel tasarımın yaya hareketlerine yönelik önerileri, mekânsal yapı ve çevresel algıdan bahsetmiştir. Çalışmada, mekânsal yapıyı ölçmede kullanmak için mekân dizim (Space Syntax) yöntemi, yol ağı (Network) analizleri gözlemler ile hareket dokularının istatistiksel ilişkisini açıklamıştır. Çalışmada arazi kullanımı, ulaşım, yaya, deniz ile kurulan ilişkiler neticesinde kullanım düzeyleri ve mekânsal değerler ortaya koymuştur. Sonuçta ise; yaya hareketlerini etkileyen birincil etkenin mekânsal yapı olduğu, daha sonra mekânın sahip olduğu doğal hareket potansiyeli, yaya ulaşımı, konforu, okunabilirliği ve hareket düzeylerinin dağılımının önemli olduğu vurgulanmıştır. Çalışma, hem mekânsal yapıyı hem çevresel algının etkilerinin anlaşılmasına katkı sağlamaktadır.

Aykılıç (2015) “Kentsel Mekân Olarak Meydanlar” başlıklı yüksek lisans tezinde; kavramsal tanımları irdelenmiştir. Çeşitli meydan örnekleri üzerinde değerlendirmeler yapmış, yerinde gözlem ve fotoğraflara açıklamıştır.

Pehlivan (2015) “Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde; yaya bölgeleri, yaya, yaya yolu ve yaya trafiğinin literatür kavramlarını değerlendirerek yayalaştırmanın öneminden bahsetmiştir. Çalışmada; yaya bölgelerinde planlama ve tasarım ilkeleri belirtilmiş, yurt içi ve yurt dışı örnekler ile incelemelerde bulunmuştur. Yapılan gözlemler, çekilen fotoğraflar uygu görüntüleri ile boyutlandırma çalışması yapılarak anket sonuçları ile elde edilen veriler yayalaştırmanın Peyzaj Mimarlığı açısından irdelenerek öneriler getirilmiştir.

Çınar Altınçekiç ve Doktor (2017) “Yayalaştırılmış Bir Bölge: Antalya-Cumhuriyet

Caddesi” başlıklı makalesinde; güvenli, konforlu ve erişilebilir alanlar için yayalaştırmanın önemli olduğundan bahsetmiştir. Kentsel alanlarda yeniden yapılandırılan ya da mevcut olan yaya bölgelerinin sürdürülebilirliği için planlama ve tasarımın önemini vurgulamıştır. Antalya Cumhuriyet Caddesi’nde gözlemler yapmış, etüt, fotoğraf çekimi ve anket çalışması gerçekleştirmiştir. Kullanıcı görüşlerini değerlendirerek öneriler ve öneri projeler getirmiştir.

Yakan (2018) “Güzelcehisar (Bartın İli) Kıyı Yerleşiminde Görsel Peyzaj Değerlendirilmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde kırsal ve kıyı peyzajı, kıyı alanlarının önemi, görsel peyzaj konuları hakkında literatür kavramlarını açıklamıştır. Kıyı peyzajında kıyı alanlarının önemi, görsel peyzajda görsel algı ve kalitenin etkilerinden bahsetmiştir. Görsel peyzajın değerlendirilmesine ilişkin analiz çalışmaları yaparak görsel peyzaj alanlarını tanımlamıştır. Peyzaj değerlendirmesinde uzmanlara anket çalışması yaparak, bu çalışmaları fotoğraflar ile destekleyerek görsel peyzaj parametreleri belirlemiştir. Anket uygulamasının değerlendirilmesinde SPSS 16.0 bilgisayar programını kullanarak parametreler arasındaki ilişkinin korelasyon analizini ortaya koymuştur. Sonuçta, kırsal peyzajın sürdürülebilir gelişime katkısı açısından öneriler getirmiştir.

BÖLÜM 3

MATERYAL VE METOT

Bu bölümde araştırma alanı ile ilgili materyal ve araştırmada izlenen yönteme yer verilmiştir.

3.1 Materyal

Araştırma alanı olarak Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün, Kurtuluş mücadelesinin başlangıcının bir parçası olan Samsun'da yer alan Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi seçilmiştir. Kurtuluş yolu, Samsun'a bağlı olan İlkadım ilçesi'nde (Kale Mahallesi Fuar Cad. Kurtuluş Bulvarı) önemli bir mevkidir. Araştırma alanı güneyinde Cumhuriyet Meydanı, doğusunda ve batısında Yabancılar Pazarı ile yaya kullanım potansiyeli yüksek sosyal alanlar arasında yer almaktadır. Tez çalışmasında, Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ilişkin mekânsal analizler yapılarak, çalışma alanı içerisindeki yaya hareketleri ve mekân ilişkisi incelenmiştir.

Tez çalışmasında aşağıdaki veriler, araştırma alanının mevcut özelliklerinin tespitinde ve değerlendirilmesi aşamasında kullanılan materyaller oluşturulmaktadır.

1. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) araştırma alanına ilişkin güncel ve geçmişteki nüfus verileri,
2. İkonos uydu görüntüleri,
3. Arazide yerinde yapılan incelemeler, gözlemler ve bu gözlemler sırasında çekilen fotoğraflar,
4. Çeşitli yerli ve yabancı kaynaklar, makaleler, tezler, araştırmalar,
5. Resmi kurumlardan elde edilen veriler (alana ilişkin bilgiler, alan netcad ve autocad altlıkları),

3.2 Metot

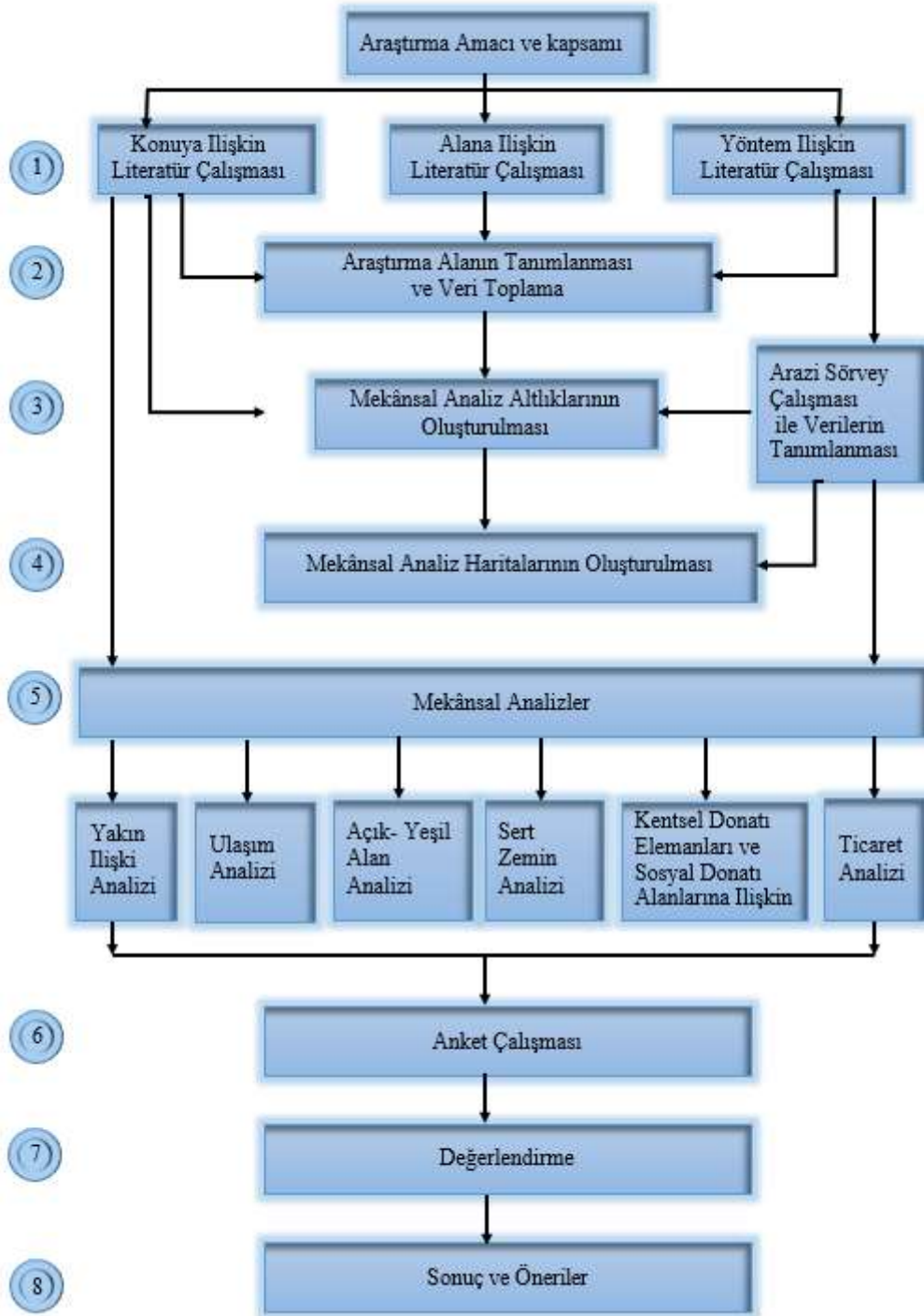
Çalışma kapsamında öncelikle yaya hareketleri ve mekan ilişkisini temel alan literatür araştırması yapılmıştır. Belirlenen amaç doğrultusunda öncelikle; kentsel ve kamusal mekân, yaya- mekân etkileşimi, yaya hareketliliği, kentsel yaşam kalitesi, yaşanabilir

kentler, yayalaştırmayı gerektiren koşullar, yaya alanlarının işlevleri Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi açısından irdelenerek değerlendirilmiştir. Yerinde gözlem ve incelemeler ve resmi kurumlardan bilgi edinilen bilgilerle arazi srvey çalışması yapılmıştır. Alana ilişkin çevre düzeni ve nazım imar planının işlenebilmesi için NETCAD 5.2 programı kullanılarak araştırma alanı için NCZ uzantılı Nazım imar planının DWG dosya uzantısına dönüşümü ile alan altlığı oluşturulmuştur. Alana ait haritaların görselleştirilmesi amacıyla Autocad 2018 programı ve Photoshop CS6 programı ile hali hazır paftaya Autocad ve Photoshop programları kullanılarak sistematik Şekilde işlenmesi, mekânsal analizlerin altlıklarının oluşturulması ve paftaların hazırlanmıştır. Elde edilen veriler ile mekânsal analizler oluşturulmuş, 400 kişi ile anket çalışması yapılmıştır. Anket, bilgisayar ortamında SPSS 22 İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science) kullanılarak değerlendirilmiştir. Veri girişleri yapılarak tek değişken, iki yada daha fazla değişkene ilişkin frekans analizlerinin oluşturulması, sonuçların N sayısı ve yüzde değerleriyle tablo ve grafiksellemiştir. Grafiksel veriler ile istatistiksel veri analizine yönelik sonuçlara ulaşılmıştır.

Kentsel kamusal mekânlarda yaya hareketleri ile kentsel mekân etkileşiminin ortaya koyulması açısından Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinin kentsel peyzaj tasarımı ve yaşam kalitesi açısından değerlendirilmesi yapılmıştır. Araştırmanın gerçekleştirilmesinde kullanılan yöntem;

1. Literatür taraması,
2. Arazi srvey çalışması ve yerinde gözlem,
3. Mekânsal analizler,
4. Anket alışması ve
5. Değerlendirme aşamalarından oluşmaktadır.

Araştırmada çalışılan yöntem Şekil 3.1’de akış Őemasında verilmiştir.



Şekil 3.1: Tez akış şeması (Orjinal, 2018).

BÖLÜM 4

ARAŞTIRMA BULGULARI

Bu bölümde; araştırma alanı olarak seçilen Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinin coğrafi konumu, doğal peyzaj özellikleri, kültürel peyzaj özellikleri, mekânsal özellikler, kamusal mekân özellikleri ile araştırma alanına ilişkin yaya hareketlerinin belirlenmesine yönelik başlıklar yer almaktadır.

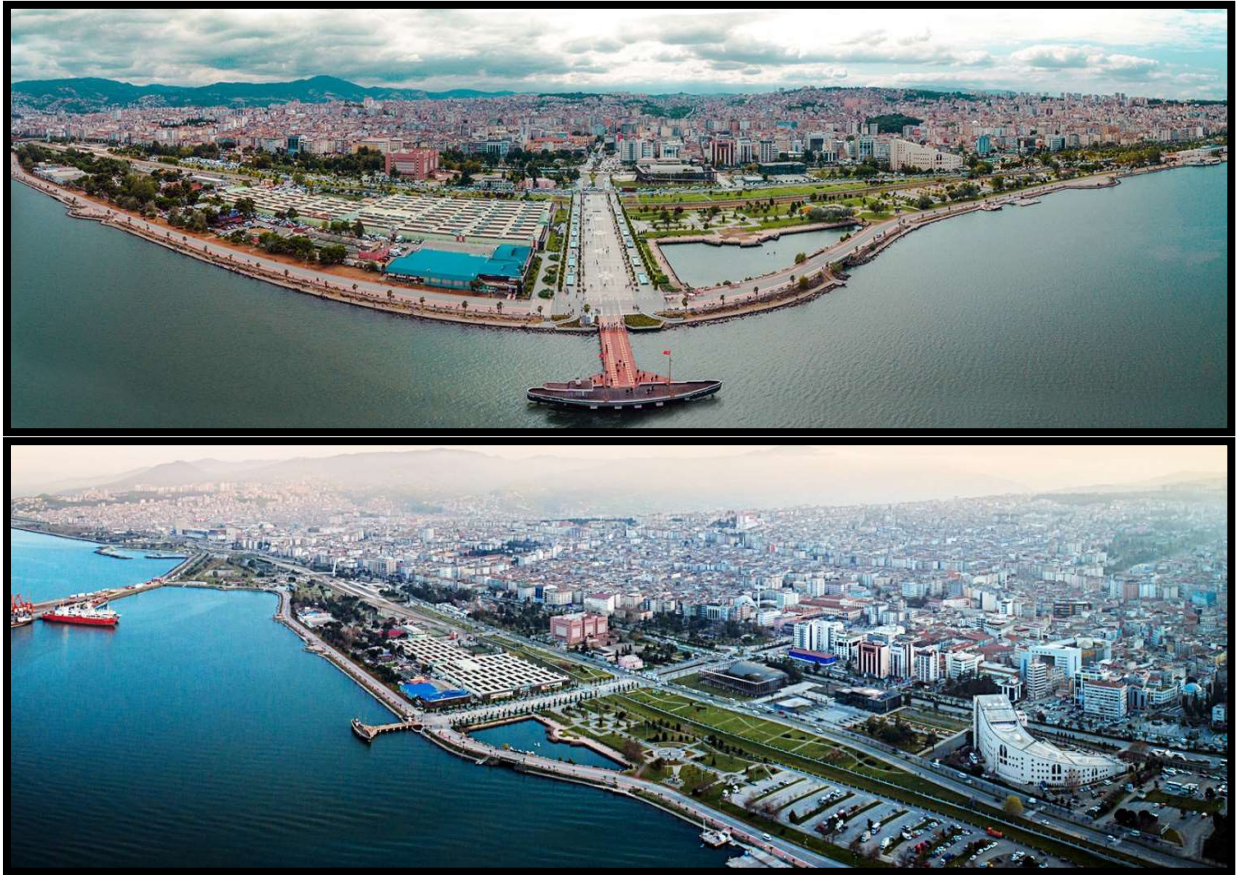
4.1 Araştırma Alanının Coğrafi Konumu

Araştırma alanı olarak seçilen Kurtuluş Yolu, Samsun il merkezine bağlı olan İlkadım ilçesi'nde (Kale Mahallesi Fuar Cad. Kurtuluş Bulvarı) çevresinde konumlanmış tarihi mekân ile bütünleşmiş önemli bir mevkiidir. Şekil 4.2'de Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinden genel görünüm gösterilmiştir.

Karadeniz Bölgesi'nde, Karadeniz sahil şeridinin orta kısımlarında, bulunan Samsun, 40° 50'- 41° 55' kuzey enlemleri, 37° 08'- 34° 25' doğu boylamların da yer almaktadır. Samsun doğuda Ordu, batıda Sinop, güneyde Tokat, Amasya ve Çorum ile çevrelenmiştir (Şekil 4.1) (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018).



Şekil 4.1: Çalışma alanı (Url-12, 2019).



Şekil 4.2: Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi genel görünümü (Url-15, 2019).

4.2 Araştırma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri

Araştırma alanının doğal peyzaj özellikleri topoğrafya, hidroloji, jeolojik yapı, iklim özellikleri ve bitki örtüsü başlıkları altında incelenmiştir.

4.2.1 Topografya

Samsun, dar kıyı şeridi hariç %10 - %12 eğime ulaşan engebeli bir topoğrafya üzerinde konumlanmıştır. Tekkeköy, Kutlukent, Atakum gibi kent merkezi dışındaki yerleşim birimleri oldukça düz bir topoğrafyaya sahiptir (Sarı, 2008).

Yeşilirmak ve Kızılırmak Nehirlerinin deltaları arasında yer alan Samsun, Orta Karadeniz Bölümünde yükseklikleri azalan dağları sahiptir. Kara ve demir yolu ile İç Anadolu bölgesine bağlanmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nin en kalabalık kenti olan Samsun 1993 yılında büyükşehir ünvanı almıştır (URL- 16, 2019).

Kent, yeryüzü şekilleri bakımından üç ayrı özelliğe sahiptir. Sırasıyla güneydeki dağlık kesim, dağlık kesimle kıyı şeridi arasında bulunan yaylalar ve yaylalarla Karadeniz arasında bulunan kıyı ovalarıdır (Şekil 4.8). Tarımsal verimliliği en yüksek ovalar Bafra ve Çarşamba ovalarıdır. İl alanının güneyi Canik dağları ile kaplı olup Kuzey Anadolu dağları sırasına göre az yükseltiye sahiptir (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018).

4.2.2 Hidroloji

Kızılırmak Kızıladağ'dan doğup, Nevşehir, Kırşehir, Sivas ve Kayseri illerinden Anadolu yaylasından bir yay çizerek Çorum'un kuzeyinden Samsun'a girererek denize dökülmektedir. Delice Suyu, Devrez Çayı, Gökırmak sahip olduğu başlıca kollarıdır. İkinci önemli nehri olan Yeşilirmak ise, Köse Dağ'ından doğarak Canik Dağını aşmakta ve Samsun Civa Burnu'ndan denize dökülmektedir. Tozanlı Irmağı 468 kilometre uzunluğunda olup, Tokat Çayı, Kelkit ve Çekerek Suyunun önemli kollarıdır. Ayrıca Terme Çayı, Mert Irmağı, Kürtün ve Abdal Deresi Samsun topraklarından çıkarak Karadeniz'e dökülmektedir. Samsun ili akarsu ve göl bakımından da oldukça zengin

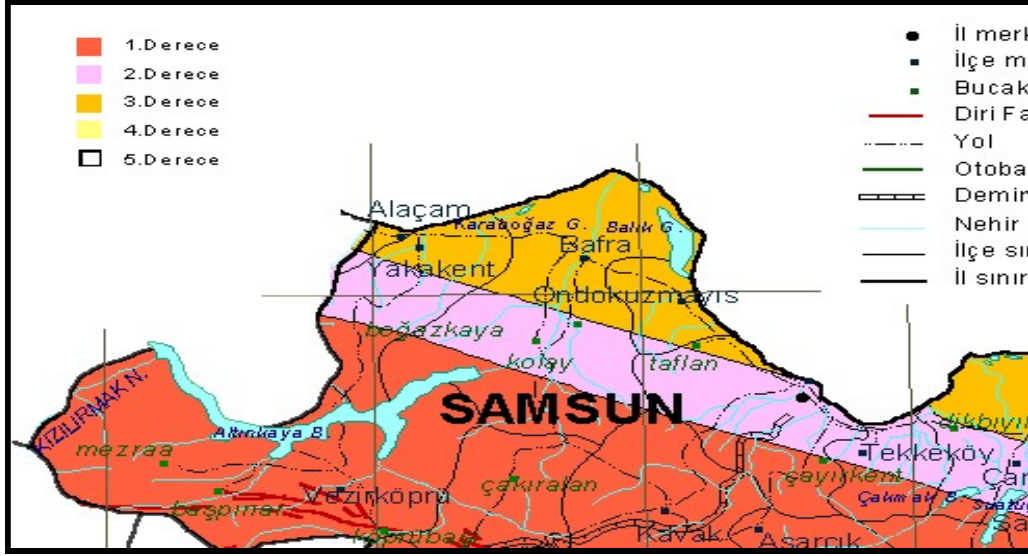
kaynaklara sahiptir (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018).

4.2.3 Jeolojik Yapı

Samsun ilinin genç delta ovaları alüvyonlarla çevrili olsa da dik alanlarında eski alüvyon topraklara sahiptir. Neojen yaşlı alüvyonlar güney dağlık kısımlarda, killi ve kireçli tortular kıyı dağlarda bulunup Kretase lavlarından meydana gelmektedir. Ayrıca iç kesimlerde killi, çakıllı tortular mevcuttur. İç kesimlerde neojen tortularla ve alüvyonlarla kaplı ovalar bulunur iken, güney kısımlarda birinci ve ikinci zaman yaşlı ve kıvrımlı kayalarla kretase ve eosenlere rastlanmaktadır. Ayrıca geniş alanlarda volkanik oluşumlarda görülebilmektedir. Günümüzde aktif olan Kuzey Anadolu Fayı ile Erikli ve Çarşamba ters fayları önemlidir (Sarı, 2008).

Göksu ve Yeşilırmağın güney sınırlarında yaşlı oluşumlara rastlanmakta ve Abdal Irmağı'nın doğusunda eosen oluşumlar bulunmaktadır. Bu oluşumlar Yeşilırmak havzasının doğusunda devam etmekte ve genellikle grey, marn, konglameradan oluşmaktadır. Samsun'un kuzeyinde tamamen halosen yaşlı yeni alüvyonlar ile kaplıdır ve Yeşilırmak'ta kum çakıl ve bloklar görülmektedir. Genellikle paleozoik varsayılsa da bunlar içinde mesozoik yaşlı tabakalarda mevcuttur (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018).

Samsun deprem bölgeleri haritasına göre 1. 2. ve 3. derece deprem bölge sınırları içerisinde kalmaktadır Şekil 4.3 'da deprem kuşaklarına ait harita gösterilmektedir (Sarı, 2008).



Şekil 4.3: Deprem kuşakları jeolojik yapı ve harita (Sarı,2008).

4.2.4 İklim Özellikleri

Ilıman iklime sahip Samsun, sahil şeridinde ve iç kesimlerde farklılıklar göstermektedir. Samsun'un denizden yüksekliği 4 metredir. Merkez ilçelerde yazlar sıcak, kışlar ılık ve yağışlı Karadeniz iklimi etkisindedir, iç kesimler ise dağların etkisinde kalarak kışlar soğuk, yağmur ve kar yağışlı, yazlar ise serin geçmektedir. En soğuk mevsimde ortalaması 5,9 °C en sıcak mevsimde sıcaklık ortalaması ise 23 °C'dir (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018).

Kuzey rüzgârlarına açık olan Samsun'da, en şiddetli esen rüzgâr güney ve güneybatı olup kible rüzgârdır ve aralık ayında esmektedir. Karayel, Yıldız ve Poyraz güneydoğudan esen keşişleme, güneyden esen Kible ve Lodos rüzgârlarıdır. En hızlı rüzgâr yönü ise kuzey batıdır ve hızı saniyede 31,2 metreye kadar ulaşabilmektedir (URL- 19, 2019).

4.2.5 Bitki Örtüsü

Araştırma alanı doğal bitki örtüsü bakımından zengindir. 1000 ile 1200 metre yükseklerde kışın yapraklarını döken *Carpinus* sp. (Gürgen), *Quercus* sp. (Meşe), *Castanea sativa* (Anadolu Kestanesi), *Tilia* sp. (Ihlamur), *Fagus* sp. (Kayın), 1200 ile 1800 metre yükseklikte iğne yapraklı *Pinus sylvestris* (Sarıçam), *Pinus nigra* (Karaçam) gibi ağaçlara hâkimdir. Kıyı kesimlerde ve akarsu boylarında *Populus* sp. (Kavak). ve *Salix* sp.(Söğüt) ağaçları

hakimdir. Samsun'un Çarşamba, Kavak, Alaçam ve Vezirköprü ilçeleri orman bakımından oldukça zengin olup kuzeydeki Bafra Ovasının büyük kısmı sulu ve kuru tarıma ayrılmıştır (Samsun Valiliği Tarım İl Müdürlüğü, 2007).

Ayrıca, Kızılırmak sulak alanı, biyolojik çeşitlilik açısından zengin olup deltada 312 kuş türü yer almaktadır. Kuş varlığı açısından uluslararası öneme sahiptir (URL- 20, 2019).

4.3 Araştırma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri

Araştırma alanına ilişkin kültürel peyzaj özellikleri başlığı altında tarihçe, demografik yapı, ekonomik yapı, eğitim, ulaşım ve alt yapı incelenmiştir.

4.3.1 Araştırma Alanın Tarihçesi

Samsun kent merkezi Kızılmak Vadisi, Kavak, Tekkeköy, Çarşamba Ovası eski çağlardan beri çeşitli insan topluluklarının ve kültürlerinin izlerini taşımaktadır (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2016).

M.Ö 3000-1100 yıllarında Proto, Hititler adı verilen topluluk kutsal kentlerini Samsun'da kurmuşlardır. MÖ 5000-3500 Gaşkalar Samsun ilinde devlet kurarak ilk yerleşik yaşamı başlatmışlardır. Frigyalılar, Kimmerler, Lidyalılar bugün Kara Samsun adıyla isimlendirilen yerde ENETE adında bir site meydana getirmişlerdir. İyonyalılar (Miletliler) Egeden Karadeniz yoluyla ENETE 'ye yerleşerek 'Amisus' yahut 'Amisos' ismini vermişlerdir (URL-21, 2019).

Samsun ili ve çevresi 4. yüzyıldan 9. yüzyılın sonuna kadar Bizanslılar ile Araplar arasında devamlı el değiştirmiş, 1072 yılında ise Türkmenlerin hâkimiyetine geçmiştir (URL-21, 2019).

1428 yılından sonra Osmanlı egemenliğine geçmiştir. Samsun'u sınırlayan kalenin surları günümüze taşınmamıştır. Surların kalıntıları 1870 yılında yenilenme inşasında yıkılmıştır (URL-32, 2019).

Çöküş Dönemi olarak adlandırılan son dönemlerinde Osmanlı Devletinin gücünü

kaybetmesiyle topraklar yabancıların egemenliğine geçmiştir (URL-32, 2019).

19 Mayıs 1919 yılında Samsun Mustafa Kemal Atatürk'ün milli mücadeleyi başlatmak için ilk adımı gerçekleştirdiği yer olarak tarihte ki yerini almıştır (Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2016).

4.3.2 Demografik Yapı

Samsun nüfusu 2018 yılına göre 1.335.716'dır (Tablo 4.1). İlin yüzölçümü 9.352 km² olup Samsun ilinde kilometrekareye 143 insan düşmekte olup, nüfus yoğunluğu ise 143/km²'dir Tablo 4.2 'de belirtilmiştir (Url-23, 2019).

Tablo 4.1: Yıllara göre Samsun nüfusu (Url-32,2019).

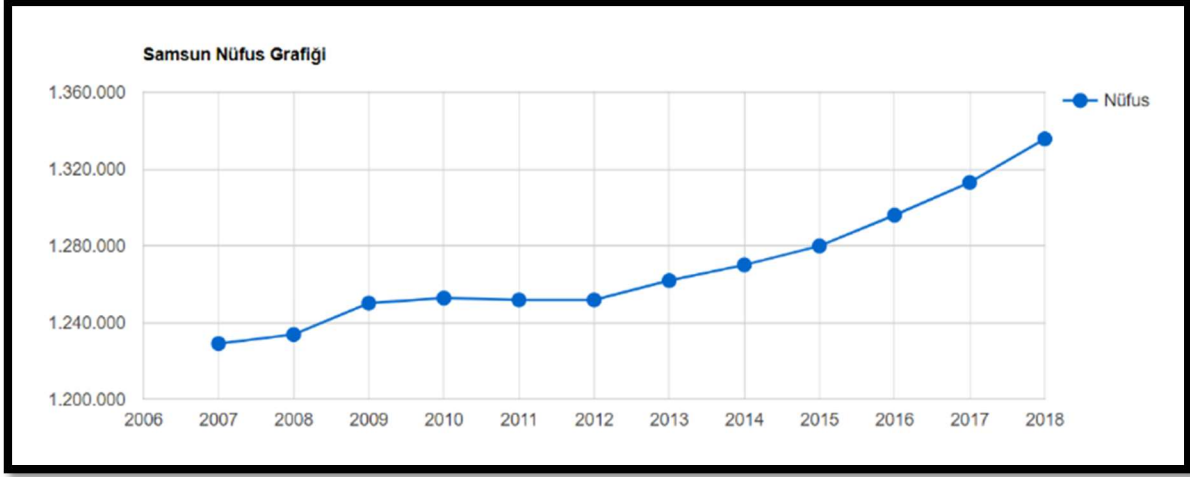
| YIL | SAMSUN NÜFUSU | ERKEK NÜFUSU | KADIN NÜFUSU |
|------|---------------|--------------|--------------|
| 2018 | 1.335.716 | 662.086 | 673.630 |
| 2017 | 1.312.990 | 649.524 | 663.466 |
| 2016 | 1.295.927 | 640.699 | 655.228 |
| 2015 | 1.279.884 | 632.014 | 647.870 |
| 2014 | 1.269.989 | 627.296 | 642.693 |
| 2013 | 1.261.810 | 623.434 | 638.375 |
| 2012 | 1.251.722 | 617.095 | 634.627 |
| 2011 | 1.251.729 | 617.701 | 634.028 |
| 2010 | 1.252.693 | 620.015 | 632.678 |
| 2009 | 1.250.076 | 618.849 | 631.227 |
| 2008 | 1.233.677 | 607.501 | 626.176 |
| 2007 | 1.228.959 | 606.187 | 622.772 |

Tablo 4.2: Kilometrekareye düşen kişi sayısı (Url-32, 2019).

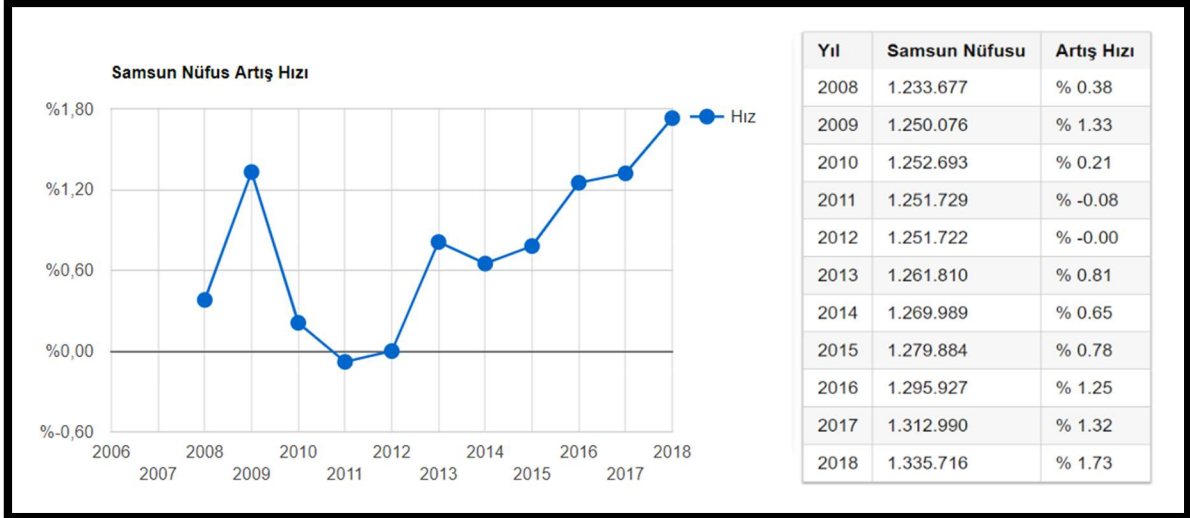
| YIL | SAMSUN NÜFUSU | NÜFUS YOĞUNLUĞU |
|------|---------------|---------------------|
| 2018 | 1.335.716 | 143/km ² |
| 2017 | 1.312.990 | 140/km ² |
| 2016 | 1.295.927 | 139/km ² |
| 2015 | 1.279.884 | 137/km ² |
| 2014 | 1.269.989 | 136/km ² |
| 2013 | 1.261.810 | 135/km ² |
| 2012 | 1.251.722 | 134/km ² |
| 2011 | 1.251.729 | 134/km ² |
| 2010 | 1.252.693 | 134/km ² |

| | | |
|------|-----------|---------|
| 2009 | 1.252.693 | 134/km2 |
| 2008 | 1.233.677 | 132/km2 |
| 2007 | 1.228.959 | 131/km2 |

Şekil 4.4'te Samsun ilinin 2018 yılı nüfus yoğunluğu ve grafiği, nüfus grafiği ve Şekil 4.5'te Samsun nüfus artış hız grafiği belirtilmektedir (OKA, 2017).



Şekil 4.4: 2018 yılı nüfus yoğunluğu ve grafiği (OKA, 2017).



Şekil 4.5: Samsun nüfus artış hız grafiği (OKA, 2017).

Nüfus hareketliliği ve yapısını tetikleyen en güçlü faktör göçtür (Tablo 4.3). İç ve dış göç olmak üzere kısa ve uzun süreli göçler olmak üzere çeşitlendirilmektedir (OKA, 2017).

Tablo 4.3: Samsun'nun aldığı-verdiği göç rakamları (Url-24, 2019).

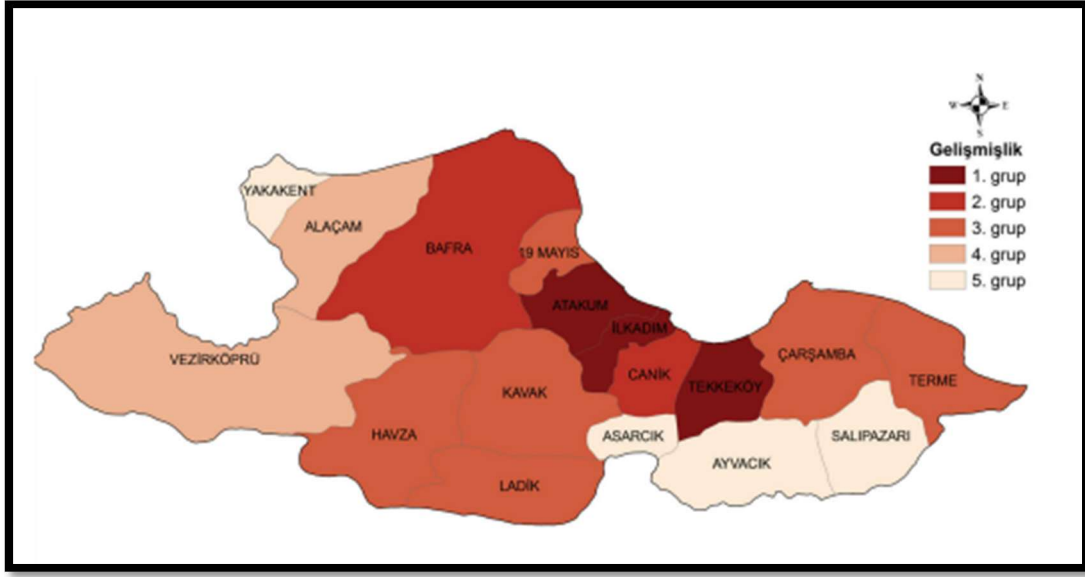
| YIL | ALDIĞI GÖÇ | VERDİĞİ GÖÇ | GÖÇ FARKI |
|------|------------|-------------|-----------|
| 2014 | 41.057 | 44.519 | -3.462 |
| 2013 | 38.644 | 42.504 | -3.860 |
| 2012 | 32.249 | 41.561 | -9.312 |
| 2011 | 35.103 | 43.408 | -8.305 |
| 2010 | 35.418 | 44.825 | -9.407 |
| 2009 | 38.874 | 39.581 | -707 |
| 2008 | 35.404 | 40.633 | -5.229 |

4.3.2.1 Ekonomik Yapı

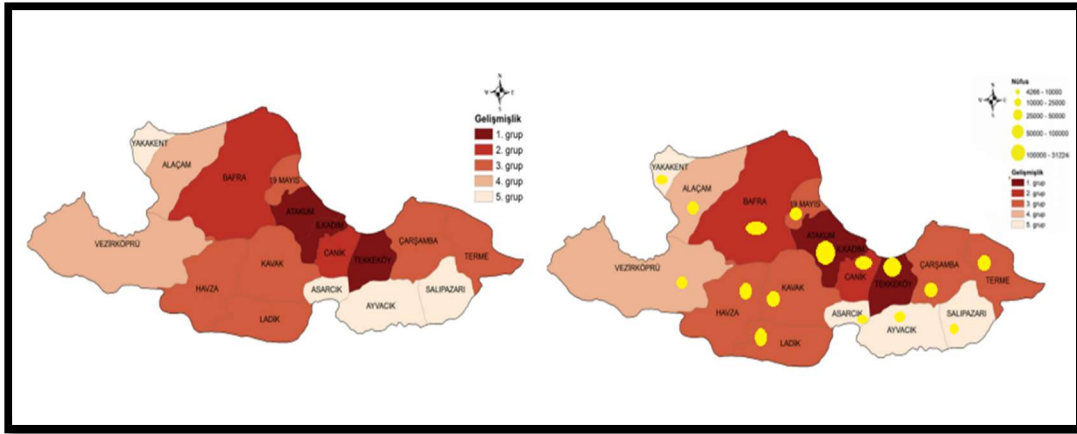
Coğrafi karakteristik özellikler ekonomik yapının gelişmesinde etkili olmaktadır. Bir mekânın, kıyı, dağ, tarihi yerler, vb. kaynaklara sahip olması turizm açısından değer kazanmasına sebep olmaktadır. Yeşilirmak ve Kızırmak akarsularının varlığı Çarşamba ve Bafra gibi önemli ovalara sahip olması ekonomik yapıyı tarımsal, ticari ve sanayi odaklı şekillendirilmiştir. Sanayinin gelişmesi, kara, deniz ve hava yolları ile ticaret ilişkilerinin artması ekonomiye canlılık getirmiştir. Samsun'da turizm kıyı–deniz ilişkisi bağlamında, kıyı–kültür turizmi ilişkilerini etkilemektedir (Bozoğlu, 2018).

İç Anadolu Bölgesi'nin Karadeniz'e bağlantı yolları üzerinde bulunması, zengin su ve maden kaynakları, deniz kıyısında olması, uygun iklim koşulları Samsun'un öne çıkan özellikleri arasındadır. Bölgeler arası bağlantı noktasında bulunması, ulaşım ağlarına sahip olması, konum avantajını oluşturmaktadır. Tarım, turizm ve ulaşım imkânları ile ticari potansiyel, mekânın ekonomik büyümeye katkı sağlamasına neden olmuştur.

Samsun ilçelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyleri (Şekil 4.6) nüfus yoğunluğu, nüfus artışı, göç durumuna ve eğitime göre gruplandırılmıştır. 1.gruptan 5. gruba gidildikçe kentleşme oranı azalmaktadır. Şekil 4.7'de ilçelerin gelişmişlik dereceleri ve nüfus verileri belirtilmektedir (OKA, 2014).



Şekil 4.6: İlçelerin gelişmişlik derecesi (OKA,2014).



Şekil 4.7: İlçelerin gelişmişlik derecesi ve nüfus verileri (OKA,2014).

Bafra ve Çarşamba ovaları, Türkiye'nin Çukurova'dan sonra en verimli ovalarıdır. Samsun tarım işlevlerinin çoğunluğunu bu ovalarda gerçekleştirmektedir. Tütün, buğday, pirinç, şekerpancarı, mısır, fındık, çavdar, sebze ve armut, şeftali, erik, ceviz, fındık, kiraz gibi çeşitli ürünler yetiştirilmekte olup mısır, fasulye ve tütünün en çok yetiştirildiği yerdir (Samsun Valiliği Tarım İl Müdürlüğü, 2007).

İlde sığır, koyun, kıl keçisi ve kümes hayvanları yetiştiriciliği mevcuttur (Samsun Valiliği Tarım İl Müdürlüğü, 2007).

Orman açısından zengin olan Samsun ise, yüzölçümü 460 bin hektarlık orman ve fundalık

alana sahiptir. Yılda 80 bin metreküp sanayi odunu elde edilmektedir (Bozoğlu, 2018).

Maden çeşitliliği ve rezervi bakımından kaynakları sınırlı olan Samsun, metalik madencilik ve endüstriyel hammadde kaynakları olan kurşun, çinko, manganez, tuğla kiremit, çimentoya sahiptir (URL-25, 2019).

4.3.2.2 Eğitim Durumu

Okuryazar oranı %80 i aşan ilde, anaokul, ilkokul, ortaokul, lise ve üniversite eğitimi verilmektedir. Bitirilen eğitim düzeyi oranları 15+ yaş için, ilçelere göre lise ve üniversite mezunları oranlarının Asarcık, Ayvacık, Salıpazarı, Alaçam ve Vezirköprü ilçelerinde düşük seviyede olduğu tespit edilmiştir. Okuryazarlık, nüfus yüzdesinin 94,97 oranını verirken kadın okuryazarlığı erkek oranının altındadır (OKA, 2017).

4.3.2.3 Ulaşım Durumu

Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına sahip Samsun, coğrafi konumu ve ekonomik potansiyeli ile Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler başta olmak üzere, tüm BDT ülkeleri, diğer birçok ülkeye kolay şekil de ulaşım sağlayarak ekonomik açıdan olumlu imkanlar sunmaktadır. Dış pazarlara yakınlığı kadar, Karadeniz otoyolu ile tüm Doğu Karadeniz illerine, demiryolu ve karayolu ile İç Anadolu'ya uzanan geniş bir hinterlanda sahiptir (Şekil 4.8). Ayrıca, 1957'den bu yana da aktif hava yolu ulaşımına sahiptir (Samsun ili Kuraklık Eylem Planı, 2013).

Doğu Karadeniz 'in en büyük limanı olan Samsun Limanı 1960 yıllarında açılarak ticaret ilişkilerinin gelişmesinde önem arz etmektedir. Liman ana rıhtım uzunluğu 770 metredir, büyük ve orta büyüklükte 4 gemi aynı anda yanaşabilir, böylece 180 metre uzunluktaki yardımcı rıhtıma 6 küçük gemi yanaşabilmektedir (Samsun ili Kuraklık Eylem Planı, 2013).



Şekil 4.8: Samsun İli devlet ve il yolları (Samsun ili Kuraklık Eylem Planı Raporu, 2013).

Samsun'da Karadeniz'e uzanan iki burun ve koy mevcuttur. Bunların kıyı girintileri ve çıkıntıları az olup Kızılırmak tarafında Bafra Burnu Yeşilirmak tarafında Civa Burnu bulunmaktadır. Orta ve doğu Karadeniz kıyılarında demiryolu ulaşımına sahip tek il dir. Ankara Kayseri ve Sivas demiryolu Sivas'ta ikiye ayrılarak Malatya ve Samsun'a ulaşmaktadır. 404 kilometre olan Sivas Samsun demiryolu, Havza, Kavak ve Çarşamba'ya uğramaktadır. Sinop ilinden Hopa ve Sarp sınır kapısına uzanan karayolu ise en işlek yoldur. Kastamonu, Bolu, Amasya, Çorum, Ankara karayolları, Amasya, Tokat, Sivas karayolları ile erişilebilirliği sağlamaktadır. 364 kilometre devlet yoluna, 437 kilometre il yoluna sahiptir. 300 kilometre devlet yolu ise asfalt ile kaplıdır (Samsun ili Kuraklık Eylem Planı Raporu, 2013).

4.3.2.4 Altyapı

Kentsel yaşamın temel gereksinimi olan ve kalkınmışlık düzeyinin önemli bileşeni olan altyapı tesisleri insanoğlunun önemli uğraşlarından biridir. Yerleşimlerde ilk olarak yol, su, kanalizasyon ve yağmur suyu olarak ortaya çıkan ilk ihtiyaçlara, sanayileşme, ekonomik ve teknolojik gelişimlere bağlı olarak katı atıklar, elektrik, iletişim, enerji vb. genel hizmetler

dâhil edilmiştir. Böylelikle, içme ve kullanma suyu, kanalizasyon, yağmur suyu kanalları ve atık su arıtma, doğalgaz, iletişim, yol bakım, elektrik, aydınlatma altyapı donanımlarıdır (URL-29, 2019).

Kentsel teknik altyapının sağlanması, sağlıklı ve güvenli bir kentsel yaşama ortamının oluşturulabilmesi için gerekli tüm yol, içme ve kullanma suyu, kanalizasyon, yağmur suyu drenajı, katı atık ve çöpler, elektrik, iletişim, enerji, ısıtma sistemleri gibi tüm tesisler, yaşanabilir ve sürdürülebilirliği sağlayarak yerin yüzeyinde, altında ve üzerinde konumlandırılmaktadır (URL-28, 2019).

Türkiye’de kırsal yerleşmelerin % 45.23’ünde asfalt yol bulunur iken Samsun’da bu oran % 28.76’dır. TCK tarafından yapılan asfalt yol oranı bakımından ise Samsun’un, Karadeniz Coğrafi Bölgesi’nde asfalt yol oranı % 89.90, ülke ortalaması % 91.28 iken, Samsun’da bu oran % 95.89 olarak tespit edilmiştir (Zeybek, 2006).

Temizliği ve devamlılığı ifade eden içme suyu şehrin en önemli altyapı göstergeleridir. Samsun’da nüfusun % 78.41’ine yeterli içme suyu ulaştırabilmektedir. Bu oran, % 83.73 olan bölge ortalamasının, %84.98 olan ülke ortalamasından düşüktür ve 81 il içerisinde 59. sırada yer almaktadır (Şişman, 2018).

Kablo altyapısı (fiber optik, koaksiyel kablo vb.) üzerinden kablo tv, geniş bant internet ve telefon kullanıcıya sunulması hizmetlerinin yerine getirilmesi Türksat Samsun İl Müdürlüğü kurumunun sorumluluğundadır. Hizmetlerin kablo alt yapısı üzerinden verilmesi ile yer altı, yer üstü (havai) güzergâhlar belirlenerek, hizmet verilecek son noktaya kadar gerekli alt yapının oluşturulması ve devamlılığın sağlanması ön görülmektedir (Zeybek, 2006).

Araştırma alanı içerisinde elektrik ve şebekeli içme suyu mevcuttur ve tamamı kadastroya işlenmiştir. 1/5000 ölçekli nazım imar planı değişikliği ile doğalgaz altyapı alan ve çevresinde mevcuttur. Çalışılan alan içerisinde elektrik, aydınlatma, iletişim altyapı çalışmaları mevcuttur ayrıca yakınlarında kanalizasyon ve yağmur suyu kanalları ve arıtma su tesisi bulunmaktadır (URL-28, 2019).

4.4 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Mekânsal Özellikleri

Kentsel alanlarda yaya mekânları, hem bireysel hem de toplumsal gereksinimleri karşılamak için kentsel yaşam kalitesini ve konforunu öne çıkarmak zorundadır. Mekânsal yapının, hareket dağılımında belirleyici etken olmasında yaya akslarının belirleyiciliği mekânsal özelliklerin tanımlanmasında sağlıklı yaya-mekân ilişkisinin kurulmasında önem teşkil etmektedir. Böylelikle kullanıcıların mekânlarda ki hareketi ve sürekliliği kentsel mekânlarda yaya hareketlerini olumlu yönde etkilemektedir.

Mekânlarda oluşturulan farklılıklar, mekânlar arasındaki geçişi kolaylaştırılarak ve mekân duygusu güçlendirilmektedir. Mekânlara ses, doku ve koku duyguları katılarak mekân farklılığı ile yerel kimlik vurgulanmaktadır. Mekânsal farklılıklar peyzaj, kent mobilyaları, sosyal donatı gibi yaşam konforunu sağlayan öğelerle desteklenerek güvenlik ve güven ortamı her daim önem taşımaktadır. Bu kapsamda; kimlik ve kalitenin kazandırılması, mekân kalitesinin devamlılığının sağlanması, detaylara değer katılması gibi farklılıkların sağlanması gerekmektedir. Böylelikle yaşanabilirlik, canlılık, doğa, donatı, kültür, tarih yaşam ve kullanım seçenekleri artırılarak alanın kullanılabilirliği, toplumsal birlikteliğin devamlılığı sağlanmaktadır.

Kentsel kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi kapsamında Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından 2008 -2009 yılını kapsayan çalışmalar ile Kurtuluş Yolu, yıllar içerisinde özelliğini kaybeden tütün iskelesi orijinal ölçüleriyle yeniden inşa edilmiştir. Bu alan, yaya aktivitelerine olanak sağlaması nedeniyle ilin önemli merkezlerinden biridir. Alanda, Atatürk'ün 19 Mayıs 1919' da Samsun'a çıkışını simgeleyen vapur, iskele ve heykeller yer almaktadır (URL-27, 2019).

Kurtuluş Yolu'nun mekân algısını etkileyen sosyo-kültürel ve mekânsal özellikler alanın işlevsel kullanımını belirlemekte ve desteklemektedir. Alanın kentsel peyzaj elemanları ve mekânsal organizasyon ile vurgusu kullanıcıların kamusal alan içerisindeki hareketlerinin kalitesi açısından önem taşımakta ve mekânı tercih edilebilir kılmaktadır.

4.5 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Kentsel Kamusal Mekân Özellikleri

Mekânların kalitesinin ölçümünde kullanılan canlılık, duyu, uygunluk, erişim kolaylığı, konforlu ve bakımlı olması yaya alanlarına mekânsal fonksiyon kazandırmaktadır. Kamusal mekân olan Samsun Kurtuluş Yolu'nun ve yakın çevresinin mekânsal kalitesinin ölçülmesinde fiziksel, sosyal ve psikolojik gereksinimler göz önünde bulundurularak fonksiyon kazandırılmıştır. Alanda gerçekleştirilen aktiviteler, sosyo ekonomik ve sosyo kültürel fonksiyonlardır.

Alan içerisinde ki erişim noktaları, aks bağlantıları, konfor, kullanım alanları, aktivite mekânları tüm kullanıcılara hitap ederek mekân içinde ki sirkülasyonda önem teşkil etmektedir. Kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, sert zemin farklılıkları, bitkilendirme, aydınlatma, yönlendirme elemanları, sınırlar, kent mobilyası, işaretler gibi kent donatılarını barındırması kentsel ve kalitede önemli rol oynayarak kamusal alanlarda mekânsal özelliklerin yaya hareketlerini yönlendirici bir etkiye sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

4.5.1 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Kentsel Kimlik Öğeleri

Kentin doğal ve yapay elemanları, sosyo-kültürel özellikleri kentsel kimliği yansıtmaktadır. Coğrafi özellikler, bitki örtüsü iklim, topografya doğal çevreyi kapsarken, yapılar, tarihsel objeler, yollar, meydanlar, kent mobilyaları yapay çevreyi kapsayan kentsel kimlik öğeleridir.

Kentsel mekânların geçmişle bağlantısı kimliğin ve yer duygusunun artırılmasında önemli bir etken olmaktadır. Bu nedenle, tarihi özellikler kent peyzajının tanımlanmasında, koruma ve canlandırma çalışmalarında, sosyo-ekonomik ve kültürel yapıların uyumluluğunda sürdürülebilirliği açısından önem taşımaktadır.

Kamusal alan olan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi sahip olduğu tarihi özellikler ile önemli bir kimlik ögesi konumundadır.

4.5.2 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Mekânsal Organizasyonu

Yaya hareketliliği ve çevresel etkenler mekânsal biçimlemede önemli bir etkidir. Dolayısıyla mekânların planlama, tasarım ve yönetiminde yol gösterici olmakla birlikte, insan faktörü çevre ve mekân ilişkilerini oluşturmaktadır. Mekânların içerisinde ki fiziksel ve estetik öğeler tasarım ilkelerine uygun olması önemlidir. Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi mekânsal tasarım açısından incelendiğinde; geniş bir yaya bölgesine sahip olup, alanı tanımlayan sınırlayıcıların bulunması (bitkisel tasarım, korkuluk, zemin farklılığı) ile sınırların sürekliliği sağlanmıştır. Alanda bulunan objeler, yapılar, bitkiler insan ölçeğinde olmamasına karşın algılanmada bir sorun oluşturmamaktadır. Alan içerisinden demir yolu geçmesine karşın yaya dolaşımını ve tasarımını olumsuz etkileyen hareketliliği zorlaştıran bir durum söz konusu olmamaktadır. Alan içerisinde bulunan yer döşemeleri, bitkisel tasarımlar, oturma birimleri, aydınlatma elemanları, sanatsal objeler, su öğeleri ve diğer donatı elemanları gibi mekânlara estetik özellik katan tasarım öğeleri, alanın tarihi ve kültür değerleri de düşünülerek konumlandırılmıştır.

4.5.3 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Araç Trafığı ve Yoğunluk

Kamusal alanların devamlılığında araç trafiğine kapatılan, yayalaştırılan alanlar, kullanıcıların yaşam kalitesine katkı sağlamaktadır. Bu mekânlar aktivite alanı olarak, alana canlılık, hareket ve çeşitli alternatifler sunmaktadır. Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, kente her zaman hareketli bir ortam sunmuştur.

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi yaya trafiğinden arındırılmış, sahil yolu, yürüyüş yolları ile sınırlandırılmış bir alandır. Kent merkezine yakın yaya erişimine ve araç trafiğine bağlı olarak akslar boyunca oluşturulan mekânlar parklar, alışveriş yerleri, düğün salonları ve diğer yaya yolları ile bağlantıları kurularak sürekliliği sağlanan kent ölçeğinde kapsamlı ağlar oluşturularak sirkülasyon sağlanmıştır. Alan sınırları dışında yoğun bir araç trafiğine sahip olan Samsun Kurtuluş Yolu etrafında oluşturulan aktif ve pasif bitkisel alanlar ile sınırlandırılmıştır. Kullanıcıların bir yere ulaşmak, dinlenme ve hareket etmeleri için kullandıkları ana yollar ve tali akslar ile yakınlığı mekânın bağlantılı durumunu olumlu etkilemektedir.

4.5.4 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Güvenlik Algısı

Mekân ile güvenlik duygusunun ilişkilendirilemesinde mekâna yönelik güven algısının hissedilmesi o mekânı daha kullanılır kılmaktadır. Güvenlik yaya-taşıt ilişkisinin ötesinde mekânda bulunan sert zeminlerin, kaldırımların, çöp kutusu, bank, aydınlatma gibi donatıların, sosyal yapıların, bitkisel tasarımın mekânda oluşturduğu rahatlık, konfor ve huzurun oluşmasına da katkı sağlamaktadır. Yayalaştırılmış mekânlarda güvenlik algısı bireysel, sosyal çevre ve fiziksel çevre açısından değerlendirilebilmektedir.

İnsanların bir araya gelmesi, birleşip bütünleşmesi yani sosyal uyumu sağlaması yâda sağlayamaması o mekânda sosyal çevrenin güven duygusuna olan etkisini artırır yâda azaltır. Görüş açısını engelleyen, arazi kullanımını etkileyen faktörler fiziksel çevreyi oluşturmaktadır. Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi içerisinde bulunan donatılar, kullanım alanları görüş açısı, zaman zaman alan içerisinde oluşan kalabalık, yaya hareketliliği kullanıcılar da güven algısını olumlu yönde etkilemektedir. Mekânda ki yaya hareketliliğinin dağılımı, yoğunluğu, yaya- taşıt ilişkisi, kullanıcılarda güven algısının meydana gelmesinde etkilidir.

4.5.5 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresinin Görsel Açından Değerlendirilmesi

Görsel değerlendirme, fiziksel ve mekânı organize eden değişkenlere bağlıdır. Mekânı organize eden değişkenler, psikofiziksel değişkenler, ekoloji/memnuniyet ve uzamsal değişkenlerdir değişkenler, karmaşıklık, alışılmışın dışında ve durumun net olmamasını ifade etmektedir (Ayık, 2011).

Mekânda düzensizlik, eşitsizlik, uygunluk, netlik gibi değerler görsel değerlendirme değişkenlerini etkileyen faktörlerdir. Boyut, parlaklık, renk, karşıtlık gibi değişkenler psikofiziksel değişkenleri etkilemektedir. Doğallık, mimari, stil ve çevresel etki gibi değişkenler ise ekolojik memnuniyet değişkenlerine tetiklemektedir. Uzamsal değişkenler ise açıklık, gizem gibi değişkenlerle ortaya çıkmaktadır. Açıklık, eski kent dokusu ile tarihi, mimari değeri olan yapıları koruma gibi özelliklerin irdelenmesi görsel kalite ve kentsel yaşam kalite iyileştirilmesinde önemlidir (Yakan, 2018).

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi bu değişkenlere bakılarak incelendiğinde; bu alan

açıklık durumu; tarihi yapısı ile dikkat çekmektedir. Alanın tarihi dokusu ile değeri bu mekânın görsel kalitesinde etkili olmaktadır. Alanın doğallığı, netliği ve sakinliği psikofiziksel, memnuniyet gibi değişkenlerle ilişkisini göstermektedir.

Arazi kullanımı, konfor, ekonomik ve sosyal koşullar, sirkülasyon ve trafik, hizmet ve tesisler, tarihi ve kültürel koşullar, görsel ölçek görsel kalitenin oluşmasında irdelenen özellikler arasındadır. Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresindeki doğallık, arazi kullanımına uyum, okunabilirlik, arazi şekli, rekreasyonel değerler, tutarlılık, yol akslarının mekâna dağılımı, çevresel komplekslik, hizmet alanları, gezme görme alanları, tarihi unsur ve dokuların varlığı, su elemanları ve hareketliliği gibi belirleyici özellikler dikkate alınarak görsel niteliği güçlendirilmiştir.

4.6 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresi Yaya Hareketlerinin Belirlenmesine Yönelik Analizler

Çalışmanın bu bölümünde, Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi yaya hareketlerinin belirlenmesine yönelik analizlerden bahsedilmektedir. Bunlar, yakın ilişki analizi, ulaşım analizi, açık-yeşil alan analizi, sert zemin analizi, kentsel donatı analizi, sosyal donatı analizi ve ticaret analizi başlıkları altında ele alınmıştır.

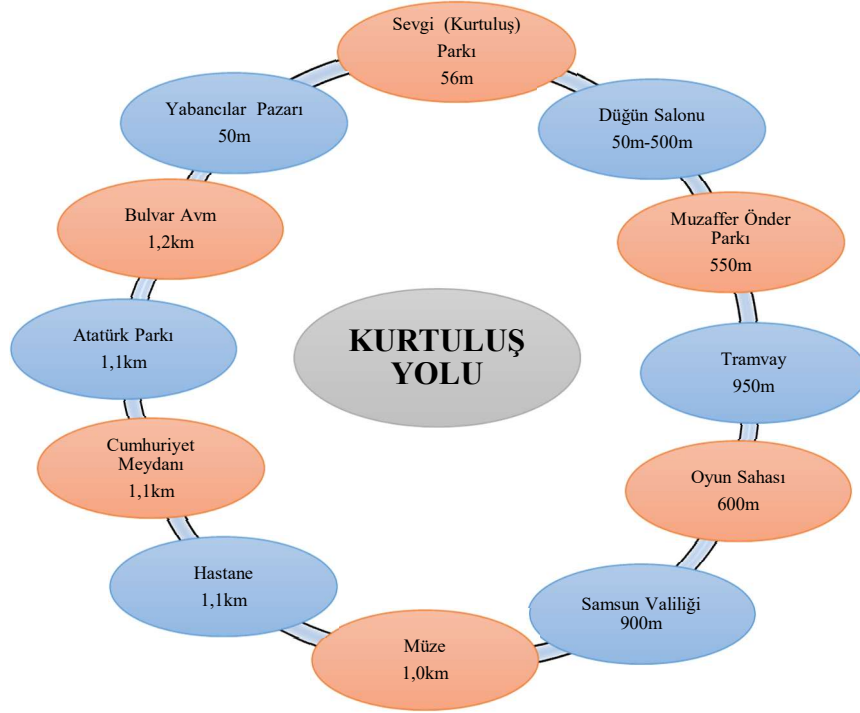
4.6.1 Samsun Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresine İlişkin Mekânsal Analizler

4.6.1.1 Yakın İlişki Analizi

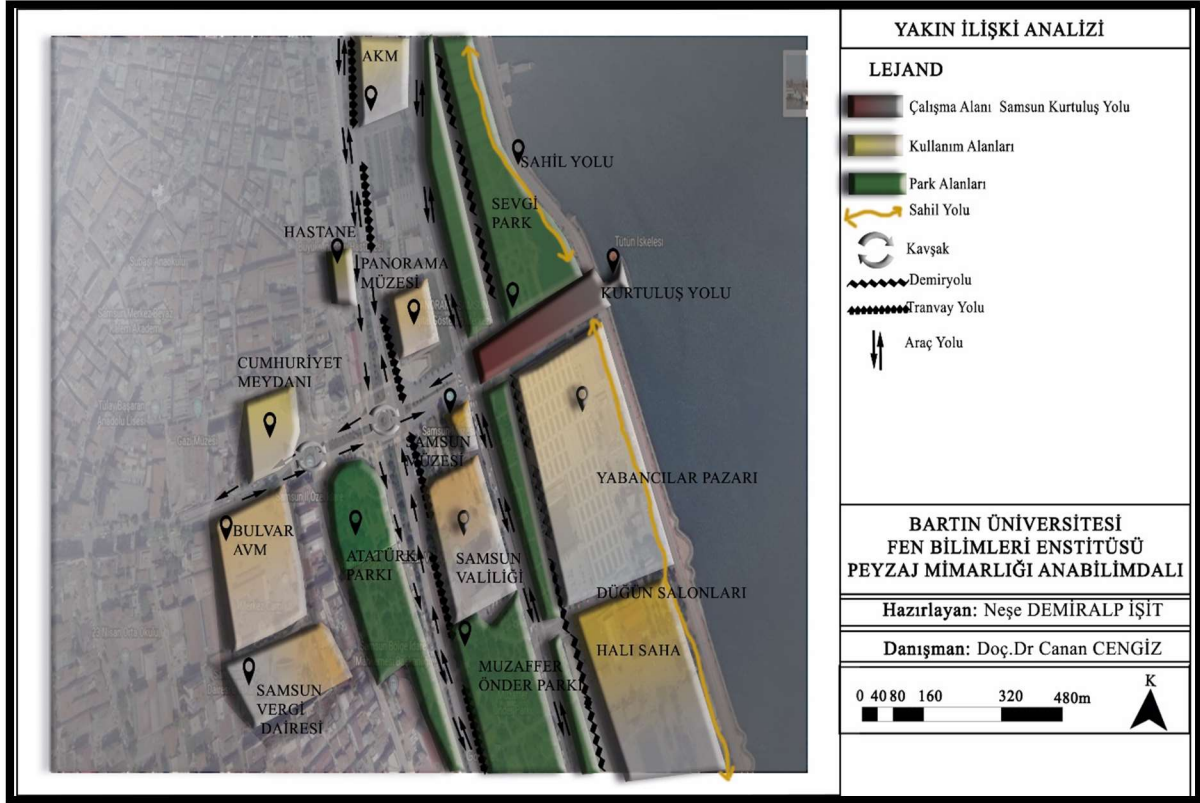
Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi kentsel odaklı bir mekândır. Samsun meydanı ve çevresi ile yakınlığı, sahil yolu ile bütünlüğü, park alanları ve tarihi mekân olan Tütün İskelesi ile iç içe olması, bu alanın yoğun kullanımını etkilemektedir. Ulaşımında erişilebilirlik, tarihsel süreç, sosyal yaşam ve kültürel değerleri ile kentin öne çıkan alanlarından biri olmaktadır.

Samsun Kurtuluş yolu ve yakın çevresi, deniz ve kara trafiğini birbirini bağlayan merkez durumundadır. Bu yüzden yoğun yaya sirkülasyonu ile karşı karşıyadır. Çevresinde alışveriş

amaçlı Yabancılar Pazarı, dinlenme alanları, düğün salonları, tarihi mekanlar, spor alanları, rekreasyon faaliyet alanları bulunmaktadır. Alan sahip olduğu ulaşım ve hizmet odak kimliği ile iyi vurgulanan bir konuma sahiptir. Şekil 4.9’de Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ait yakınlık ilişkisi, Şekil 4.10’da yakın ilişki analizi gösterilmiştir.



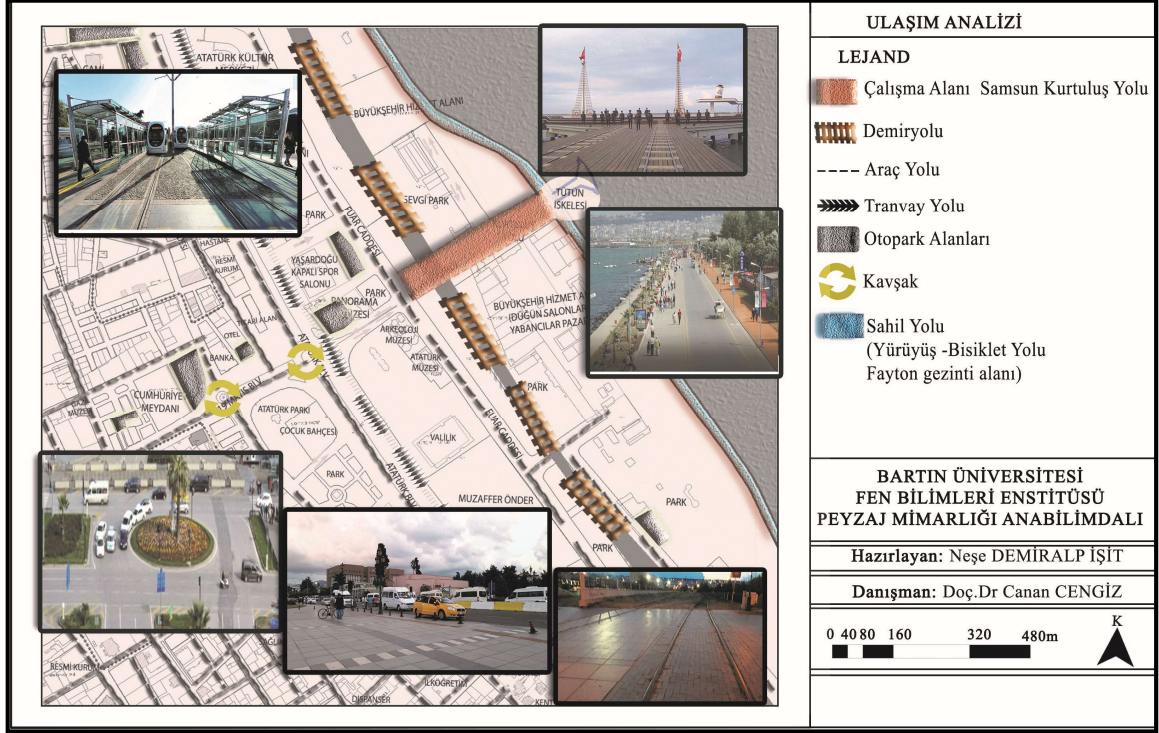
Şekil 4.9: Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresine ait yakınlık ilişkisi (Orijinal, 2018).



Şekil 4.10: Yakın ilişki analizi (Orijinal, 2018).

4.6.1.2 Ulaşım Analizi

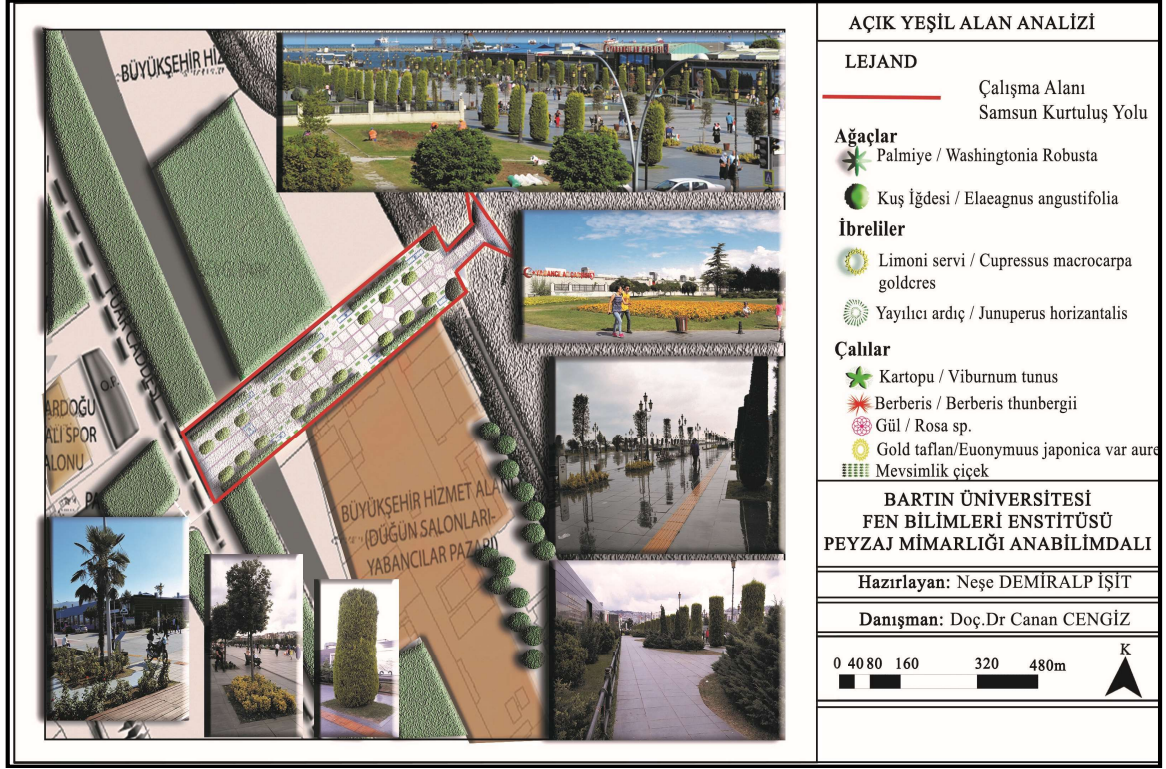
Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, kent merkezine 1,1 km kadar uzaktadır. Araçlardan arındırılmış ve yayalara ait mekân olarak tasarlanmıştır. Alan içerinden belirli zamanlarda kullanılan demir yolu mevcuttur. Araştırma alanının sahil yolu, araç yolları, meydan, tramvay yolu ve otobüs yolu ile bağlantısı kurularak hem erişilebilirliği kolaylaştırılmış hem de süreklilik sağlayan ağlar oluşturulmuştur. Şekil 4.11’de ulaşım analizinde değerlendirilen yollar belirtilmiştir. Mekân deniz kıyısında yürüyüş, bisiklete binme, balık tutma, fayton ile gezme gibi birçok aktiviteye olanak sağlamaktadır. Sahil yoluna uzanan aksları ile kullanıcı yoğunluğuna paralel olarak geçiş ve dinlenme mekânı olmasının yanı sıra Tarihi Tütün İskelesi’ne ulaşımı sağlayarak kara yolu ile sahil; kentin deniz ile bağlantısının sağlandığı kentsel kamusal mekân özelliğindedir.



Şekil 4.11: Ulaşım Analizi (Orijinal, 2018).

4.6.1.3 Açık -Yeşil Alan Analizi

Mekânlarda bitkisel tasarım, hem biçimsel hem de fonksiyonel etki yaratmaktadır. Samsun Kurtuluş Yolu'nda karşılıklı dikilen ağaçlarla hem geçiş alanı yaratılmış hem de işlev ve ölçek kazandırılarak hareketlilik sağlanmıştır. Mekânda bitkiler görüş açısını olumsuz etkilemeyecek biçimde yerleştirilerek sade ve tekrarlı bir bitkisel tasarım tercih edilmiştir. Alanda, ağaçlar, çalılar ve mevsimlik bitkiler kullanılmıştır (Şekil 4.12). Şekil 4.13'de alanda kullanılan bitkisel tasarımdan bir görünüm gösterilmiştir. Çalışma alanında 62 adet *Cupressus macrocarpa* 'Goldcrest' (Limoni Servi), 62 adet *Elaeagnus angustifolia* (Kuş İğdesi), 1 adet *Washingtonia robusta* (Palmiye), grup olarak *Juniperus horizontalis* (Yayılcı ardıç), *Berberis thunbergii* (Kadın Tuzluğu), *Viburnum tinus* (Kartopu), *Rosa* sp. (Gül), *Euonymus japonica* var Aurea (Gold Taflan) yazlık ve kışlık mevsimlik bitki parterleri olmak üzere alanda toplam 1831 m² bitkisel alana yer verilmiştir (Samsun Büyükşehir Belediyesi Etüt Proje Müdürlüğü, 2018).



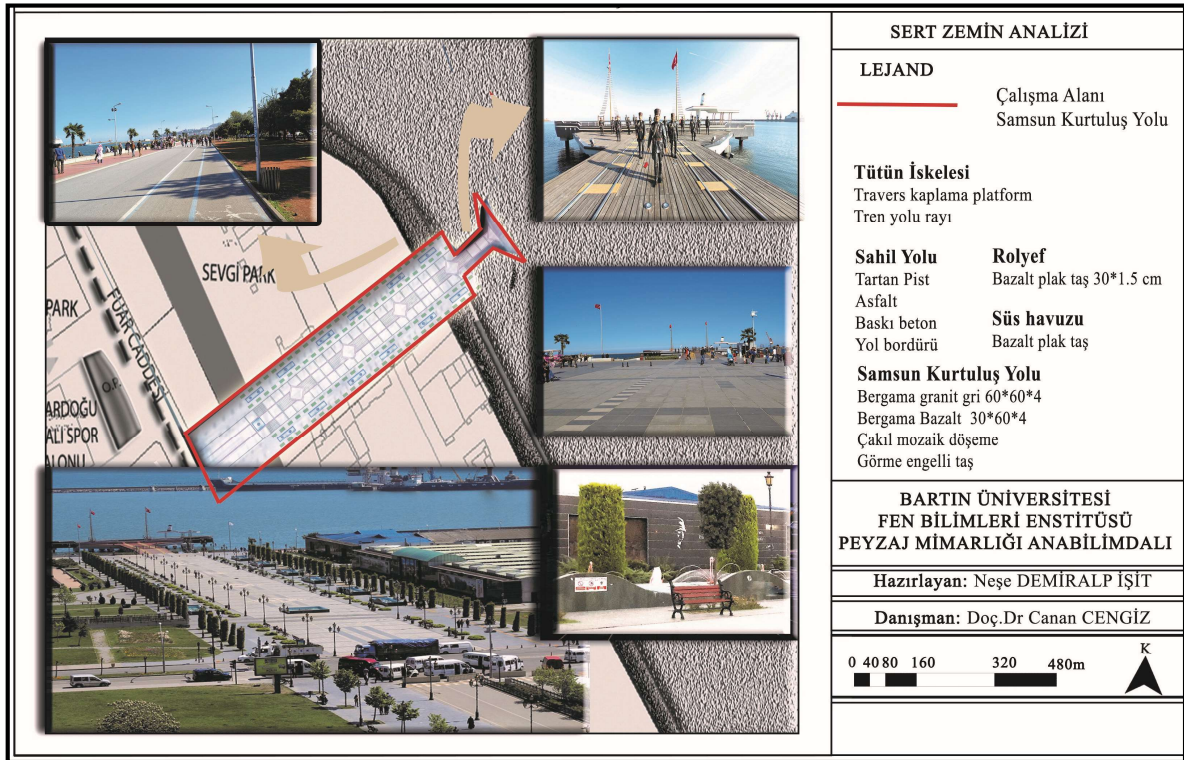
Şekil 4.12: Açık yeşil alan analizi (Orijinal, 2018).



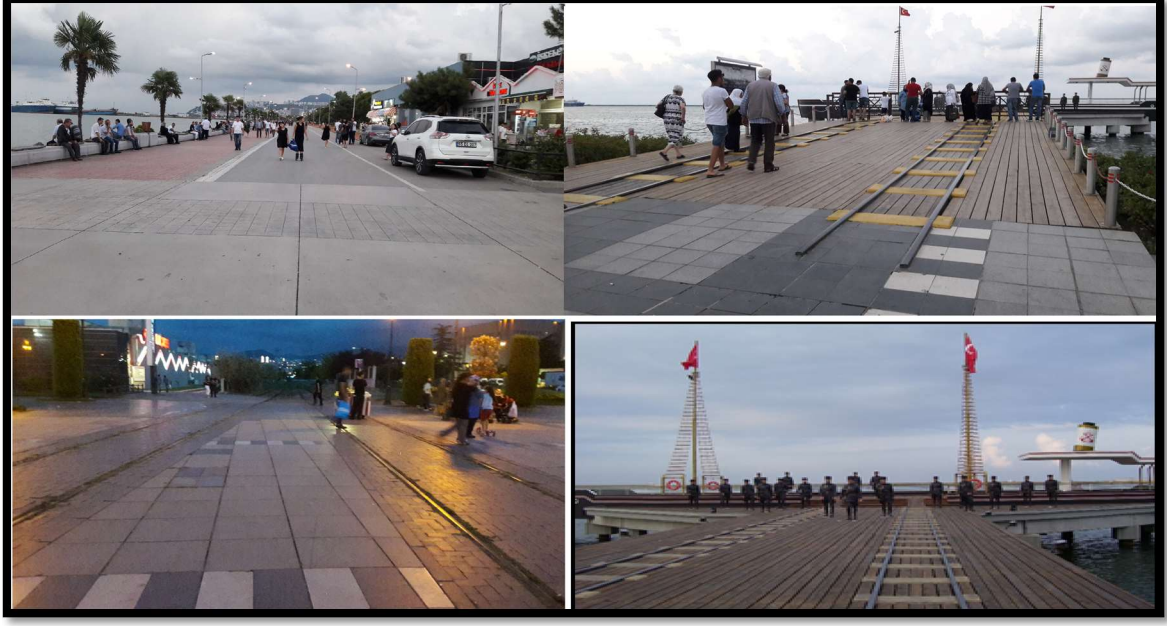
Şekil 4.13: Alanda kullanılan bitkisel tasarımdan bir görünüm (Orijinal, 2018).

4.6.1.4 Sert Zemin Analizi

Seçilen alanda kullanılan yer döşemeleri genel çevre zemininden farklı olarak tasarlanmıştır. Kurtuluş Yolu'nda birbirini tamamlayıcı malzemeler kullanılarak, uygunluk, rahatlama ve konfor duygusu yaratılmak istenmiştir. Renk ve dokuda yapılmış küçük farklılıklar ile döşemede hareketlilik sağlanmıştır. Döşeme farklılıklarıyla yaya geçiş güzergâhları oluşturulmuştur. Kurtuluş Yolu içerisinde 60*60*4 Bergama granit gri ve 30*60*4 bazalt plak taş döşeme, yol bordürü, çakıl mozaik döşeme, 40*40*4 bazalt plak taşı ve 40*40*4 sarı görme engelli yön taşları kullanılmıştır (Şekil 4.14). Tarihi Tütün İşkelesi travers kaplama platform ile tren yolu rayı döşenmiştir. Kurtuluş Yolu'nu çevreleyen sahil yolun da ise baskı beton, asfalt, tartan pist ve yol bordürü kullanılmıştır. Şekil 4.15 ve şekil 4.16'da alanın içerisinde kullanılan sert zemin örneklerini gösteren fotoğraflar verilmiştir. Alan içerisinde ki rölyefler 30*15 bazalt plak taş ile kaplanmıştır.



Şekil 4.14: Sert zemin analizi (Orijinal, 2018).



Şekil 4.15: Alanda kullanılan döşeme çeşitliliklerinden bir görünüm (Orijinal, 2018).



Şekil 4.16: Sert zeminden bir görünüm (Orijinal, 2018).

4.6.1.5 Kentsel Donatı Elemanları ve Sosyal Donatı Alanlarına İlişkin Analiz

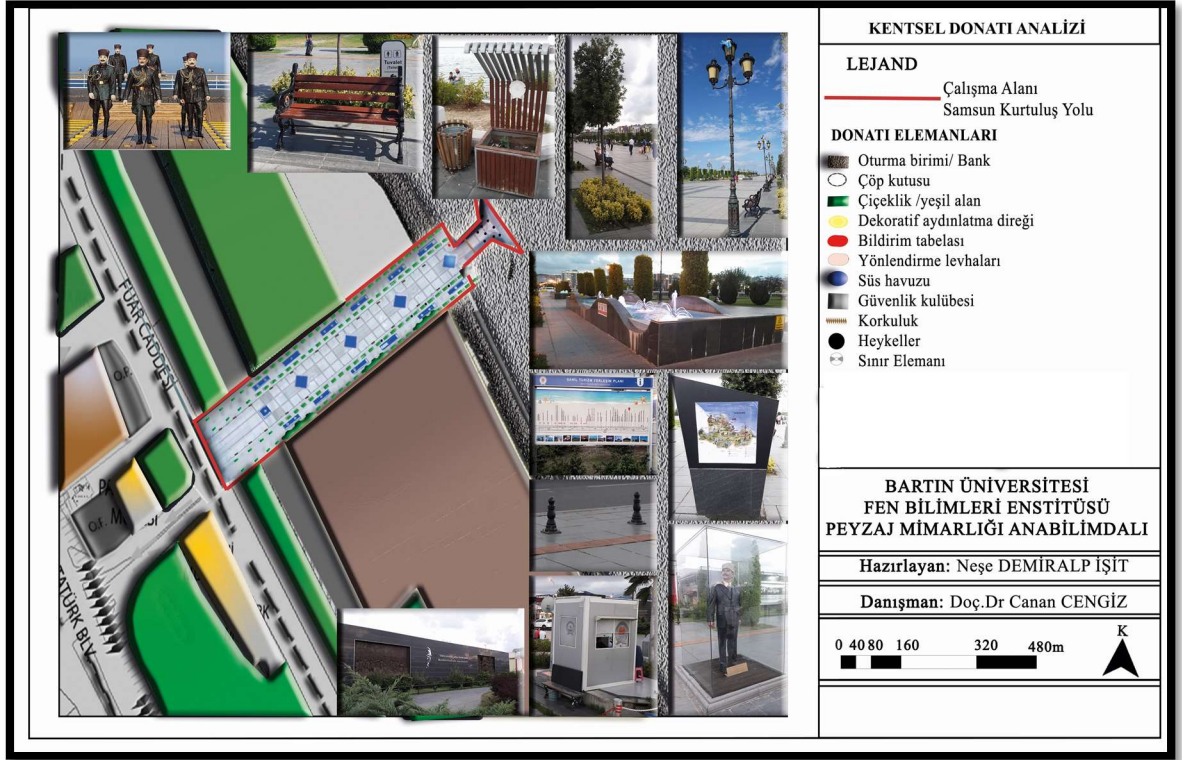
Donatılar kente kimlik ve estetik kazandıran önemli objelerdir. Alanda kullanılan havuzlar, heykeller, bitki kasaları, oturma birimleri, sınırlayıcılar, çöp kutuları, aydınlatmalar kullanıcı

ihtiyaçları için önem taşımaktadır. Alışveriş merkezi (Yabancılar Pazarı), düğün salonları, park alanları, yakın mesafede bulunan müzeler ve spor alanları ile kentsel donatılar sosyal donatı alanları ile ilişkilendirilerek Kurtuluş Yolu'nu zenginleştirmiştir. Kullanılan donatı elemanları dış hava şartlarına dayanıklı, sağlam ve uzun ömürlü malzemelerden tercih edilmiştir. Ergonomisi ve rahatlığı, bakım kolaylığı, basitliği ile kullanılmayı mümkün kılmaktadır. Kullanılan donatılar yaya akışını yönlendirecek şekilde yerleştirilmiştir. Mekânda kullanılan oturma birimi, çöp kutusu, eklik, aydınlatma direği, kullanılan tabelalar, mevcut ss havuzları, korkuluklar, güvenlik kulübesi ve heykel gibi kullanılan kent donatıları hakkında bilgiler aşağıda belirtilmiştir.

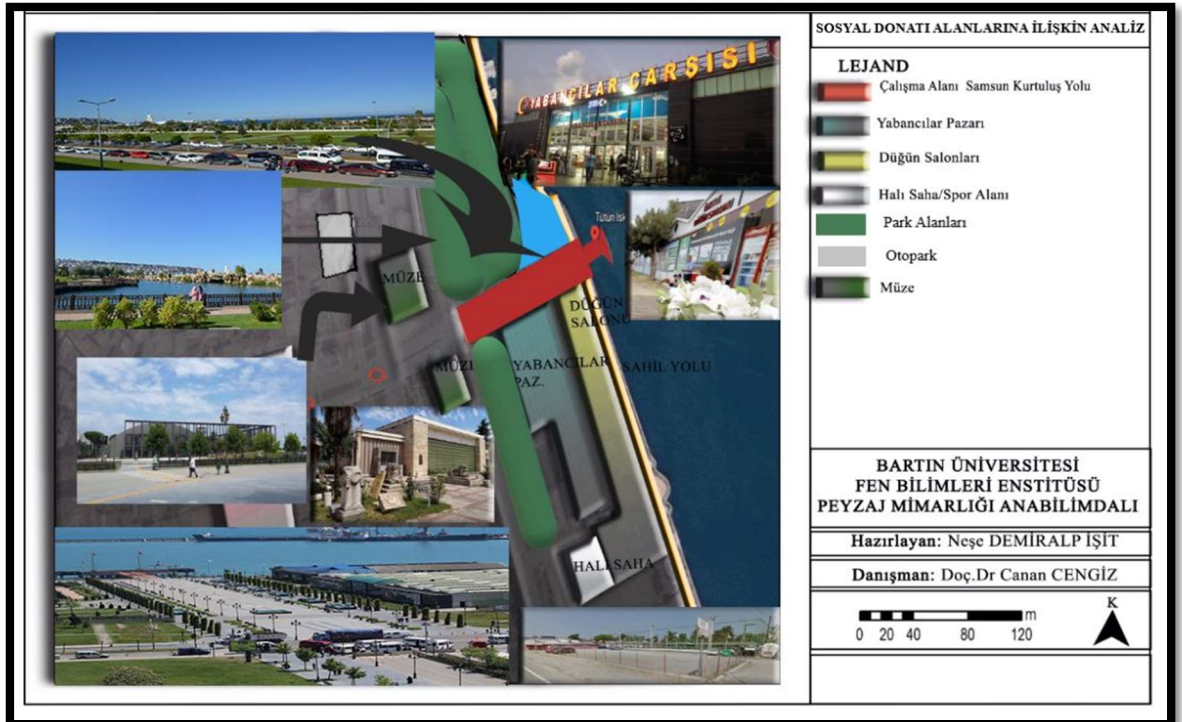
- Oturma birimi / bank: Alanda 32 adet bank bulunmaktadır. Kullanılan banklar, doğal görünümlü, ahşap sırtlık ve oturma alanına sahip dekoratif demir döküm kollukları ile tasarlanmıştır.
- p kutusu: Alan daha temiz ve sağlıklı tutabilmek için kullanılan çöp kutuları 27 adettir. Doğal görünümü malzeme kullanımı ile uyum sağlamaktadır.
- eklik: Alana estetik değer katabilmek için kullanılan ek kasaları sınırlayıcı ve yönlendirici etkilere de sahiptirler.
- Aydınlatma direği: Alana 28 adet üç armatürlü, 28 adet tek armatürlü dekoratif aydınlatma direkleri yerleştirilmiştir. Aydınlatma elemanları alanda kullanılan diğer donatılarla uyumlu tercih edilmiştir. Aydınlatma elemanları vrenin görüntüsünü engellemeyecek biçimde yerleştirilmiştir.
- Tabela: İşaret, bilgilendirme ve yönlendirme panoları ortak kullanım noktalarında yön vermek ve bilgi vermek amaçlı tercih edilmektedir. Alanda çeşitli malzemelerden (alüminyum, granit taş, kompozit levhalar, cnc kesim) yapılmış panolar tercih edilmiştir. Kullanılan tabelalar görüş sahasını olumsuz etkilemeyecek şekilde yerleştirilmiştir ve üzerinde ki yazılar, semboller okunaklı, basit bir şekilde detaylandırılmıştır.
- Ss havuzu: Mekânlarda ekiciliği ve dinginliği ifade eden ss havuzları, Kurtuluş

Yolu'nda yaya sirkülasyonun da işlevsellik ve estetik gereksinimlerini karşılamaktadır. Fıskiyeler ile alana hareket katmaktadır. Alan içerisinde 1 adet kare formlu 6*6 metre havuz, 12 adet karşılıklı dikdörtgen formlu 3*11.85 metre süs havuzu bulunmaktadır. Havuzların toplam 462,60 m² granit taş kaplama ile dış kaplaması yapılmıştır.

- Güvenlik kulübesi: Tütün İskelesi girişinde güvenliği sağlamak ve bilgi edinme amaçlı 1 adet güvenlik kulübesi yer almaktadır.
- Korkuluk/Sınır elemanları: Sınırlayıcı eleman olarak kullanılan korkuluklar araç – yaya yolu ayrımı ile Tütün İskelesi- Kurtuluş Yolu ayrımında farklı malzeme ve yükseklikte kullanılmıştır.
- Heykeller/ objeler: Alanın tarihi özelliğini yansıtan heykeller, çevresi ile bütünlük oluşturmaktadır. Tütün İskelesi'nde Atatürk'ün 18 silah arkadaşı 4 adet de cam mekân içerisine yerleştirilmiş. Balmumu heykeller: Canbulatlı Ekrem Bey (Çerkez Ekrem), Kerimreisoglu İsmail Yurtsever, Yusuf Çakalı Ağa, Mustafa Karakaş balmumu heykel obje bulunmaktadır. Kentsel donatı elemanları ile sosyal donatılara ilişkin analiz Şekil 4.17 ve Şekil 4.18'de verilmiştir. Şekil 4.19'da alana ilişkin kentsel donatı elemanları ve sosyal donatı alanlarından bir görünüm gösterilmiştir.



Şekil 4.17: Kentsel donatı elemanları analizi (Orijinal, 2018).



Şekil 4.18: Sosyal donatı alanlarına ilişkin analiz (Orijinal, 2018).

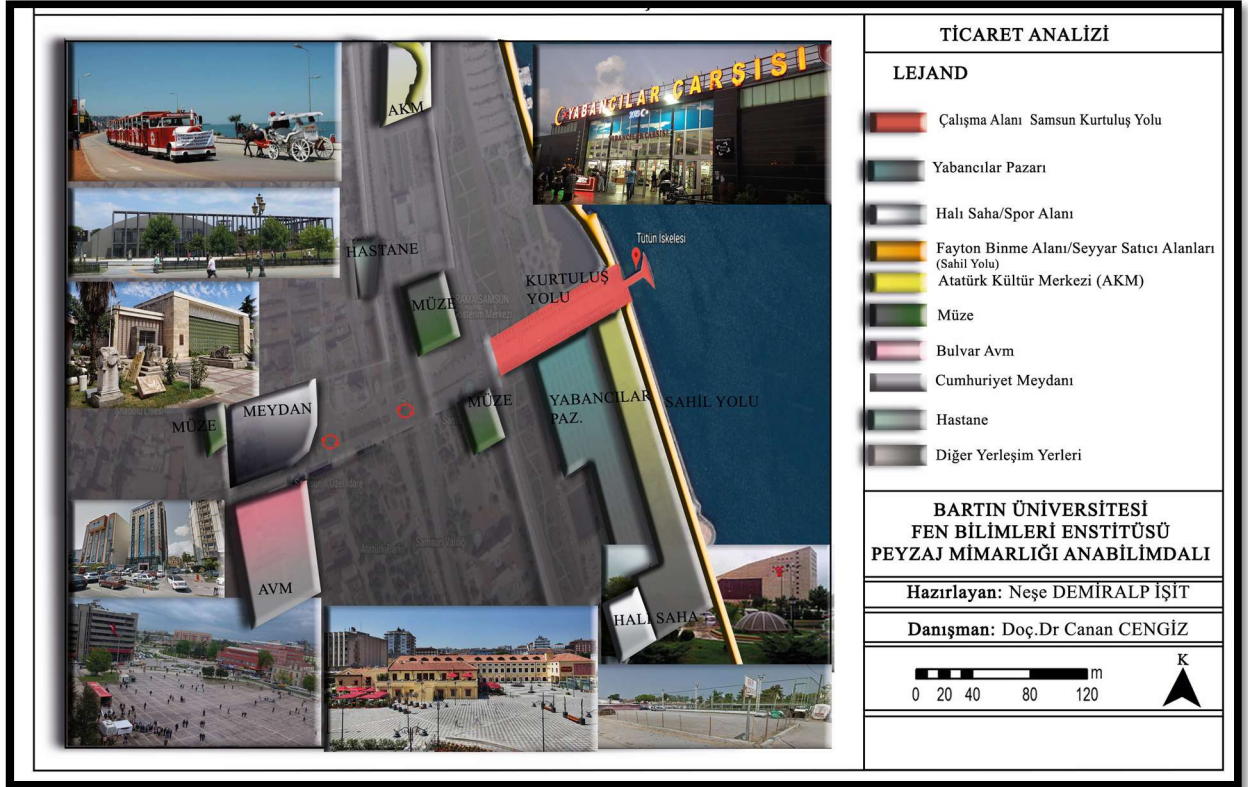


Şekil 4.19: Alana ilişkin kentsel donatı elemanları ve sosyal donatı alanlarından bir görünüm (Url-14, 2018).

4.6.1.6 Ticaret Analiz

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi ticaret amaçlıda kullanılmaktadır. Bu durum, mekânın daha hareketli olmasını sağlamaktadır. Yabancılar Pazarı, düğün salonları, sahil yolundaki hizmet alanları (seyyar büfeler, faytona binme alanı, satış noktaları) ticaret alanları olarak belirlenmiştir.

Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi yakın mesafeden uzak mesafeye göre kullanım alanları müzeler, Atatürk Kültür Merkezi, Cumhuriyet Meydanı, Bulvar Avm, Hastane ve diğer yerleşim alanları ile ilişkilendirilmektedir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20: Ticaret analizi (Orijinal, 2018).

BÖLÜM 5

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölüm anket alanına ilişkin değerlendirme ve sonuçlar, yaya hareketleri, mekânsal özellikler ve kullanıcı algısı etkileşimi çerçevesinde değerlendirme ve öneriler başlıklarından oluşmaktadır.

5.1 Anket Çalışmasına İlişkin Değerlendirme ve Sonuçlar

400 kişiye uygulanan anketler, bilgisayar ortamında SPSS 22 İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science) kullanılarak değerlendirilmiştir. Uygulanan anket çalışmasına ilişkin veri girişleri kodlanarak işlenmiş, değişkenler tanımlanmıştır. SPSS 22 programı yardımı ile N populasyon büyüklüğü ve diğer istatistikî verilerden yola çıkılarak, eşitlik 1 doğrultusunda her soru yüzde değerleri sonuçlandırılmıştır. Elde edilen sonuçlar N sayısı ve yüzde değerleriyle tablo ve grafikselleştirilmiştir. Çıkan sonuçlara göre cevaplar yorumlanmıştır.

Anket uygulanan katılımcıların sosyo-ekonomik özellikleri Tablo 5.1’de verilmiştir. Anket çalışması yapılan kullanıcıların % 66’sı (264 kişi) kadın, % 34’ü (136 kişi) ise erkektir. % 47 oranla (188 kişi) yaşının 31- 40 arasında olduğunu belirtmiştir. Medeni durumunu %51 oranla (204 kişi) bekâr cevabını vermiştir. 400 kişiye yöneltilen eğitimin durumunuz nedir sorusuna %76 oranla (304 kişi) lisans cevabını vermiştir. Çalışma durumunun %29 oranla (116 kişi) memur, gelir durumunun %44 oranla (176 kişi) 5.000 – 10.000 TL olduğunu, Samsun’da 10 yıldan fazla yaşam süren kişi sayısı ağırlıklı olarak %70 orana (280 kişi) sahiptir.

Tablo 5.1: Kullanıcıların sosyo-ekonomik özelliklerinin dağılımı.

| Bireysel özellikler | | Sayı (N) | Yüzde (%) |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|
| Cinsiyetiniz? | Kadın | 264 | 66 |
| | Erkek | 136 | 34 |
| Yaşınız? | 15-20 | 32 | 8 |
| | 21-30 | 96 | 24 |
| | 31-40 | 188 | 47 |
| | 41-50 | 48 | 12 |
| | 51-60 | 32 | 8 |
| | 60+ | 4 | 1 |
| Medeni durumunuz? | Evli | 196 | 49 |
| | Bekâr | 204 | 51 |
| Eğitim Durumunuz? | İlköğretim | 4 | 1 |
| | Lise | 44 | 11 |
| | Lisans | 304 | 76 |
| | Yüksek Lisans | 32 | 8 |
| | Doktor | 16 | 4 |
| Çalışma Durumunuz? | Ev hanımı | 24 | 6 |
| | Emekli | 8 | 2 |
| | Öğrenci | 48 | 12 |
| | İşçi | 84 | 21 |
| | Memur | 116 | 29 |
| | Akademisyen | 20 | 5 |
| | Serbest Meslek | 40 | 10 |
| | Diğer (belirtiniz) (Mühendis, Yüksek Mimar, Öğretmen, Sağlık Teknikeri, Peyzaj Mimarı, Sağlık Bakanlığı Personeli, Güvenlik Görevlisi, Hemşire, İşsiz) | 60 | 15 |
| Gelir Durumunuz? (Ailenizin Gelir Durumu) | 1.5000-3.000 TL | 64 | 16 |
| | 3.000-5.000 TL | 144 | 36 |
| | 5.000-10.000 TL | 176 | 44 |
| | 10.000 TL ve üzeri | 16 | 4 |
| Ne Kadar Zamandır Samsun'da Yaşıyorsunuz? | 1 Yıl | 32 | 8 |
| | 1-3 Yıl | 20 | 5 |
| | 3-5 Yıl | 28 | 7 |
| | 5-10 Yıl | 40 | 10 |
| | 10 Yıldan Fazla | 280 | 70 |

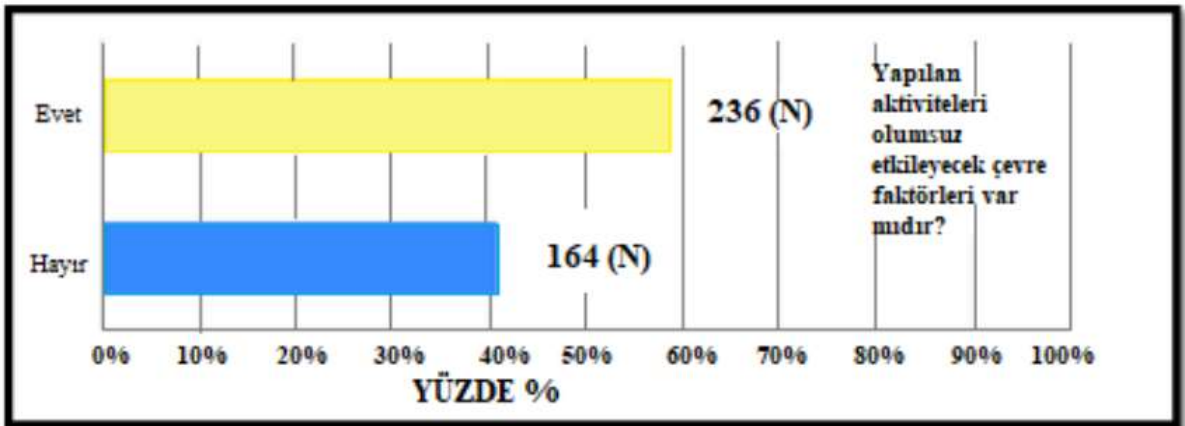
Ankete katılan katılımcılara “Kurtuluş Yolu’nu tercih amacınız nedir? (İlk 3 tercihinizi numaralandırarak belirtiniz)” sorusuna katılımcılar çoğunluk olarak %65 oranla “Yürüyüş” daha sonra %61 oranla “Tarihi ve kültürel doku” ve %51’lik oranla “Manzara izleme” şeklinde görüş belirttikleri saptanmıştır (Tablo 5.2). Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, alışveriş yapma, dinlenme, bisiklete binme, faytonla gezme gibi birçok aktiviteye imkân sunmakla beraber, sahip olduğu tarihi doku göz önünde bulundurularak, öncelikli olarak mekânda

yürüyüş yapmanın, kültürel dokuyu ve etrafı seyretmenin kullanıcılara keyif verdiği belirlenmiştir.

Tablo 5.2: Kullanıcıların Kurtuluş Yolu’nu tercih amacı için seçimleri ve dağılımları

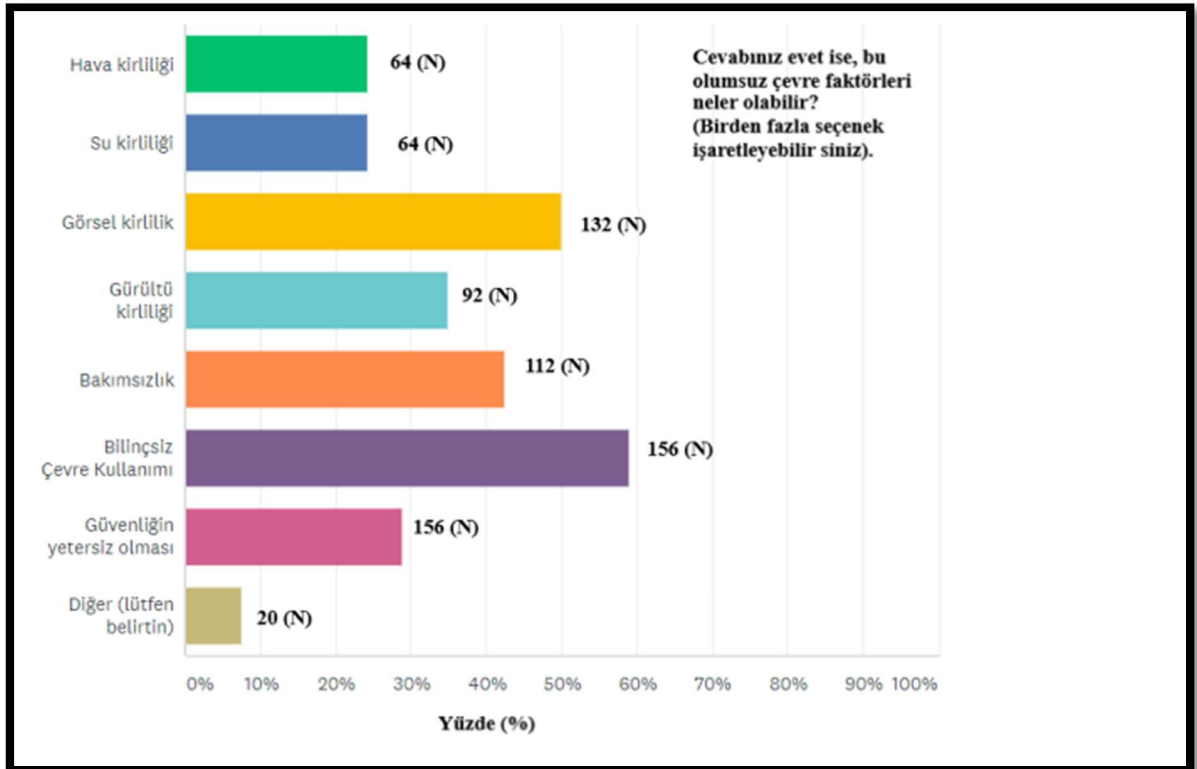
| Kurtuluş Yolu’nu tercih amacınız nedir? (İlk 3 tercihinizi numaralandırarak belirtiniz.) | Sayı (N) | Yüzde (%) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|
| Tarihi ve kültürel doku | 244 | 61 |
| Yabancılar Pazarı | 140 | 35 |
| Dinlenme | 132 | 33 |
| Yürüyüş | 260 | 65 |
| Bisiklete binme | 40 | 10 |
| Faytonla gezme | 16 | 4 |
| Manzara izleme | 204 | 51 |
| Balık tutmak | 12 | 3 |
| Yeme-içme | 76 | 19 |
| Ulaşım alanı | 56 | 14 |
| Paten kaymak | 8 | 2 |
| Düğün organizasyonu | 68 | 17 |
| Diğer (belirtiniz) | 12 | 3 |

Ankete katılan katılımcılara “Yapılan aktiviteleri olumsuz etkileyecek çevre faktörleri var mıdır?” sorusuna katılımcılar %59 oranla (236 kişi) “evet”, %41 oranla (164) kişi “hayır” şeklinde görüş belirttikleri saptanmıştır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1: Aktiviteleri olumsuz etkileyecek çevre faktörleri için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

“Cevabınız evet ise, bu olumsuz çevre faktörleri neler olabilir?” (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz) soruna katılımcıların %24,24 oranla (64 kişi) hava ve su kirliliği, %50 oranla (132 kişi) görsel kirlilik, %34,85 oranla (92 kişi) gürültü kirliliği, %42,42 oranla (112 kişi) bakımsızlık, %59,09 oranla (156 kişi) bilinçsiz çevre kullanımı, %28,79 oranla (76 kişi) güvenliğin yetersiz olması ve %7,58 oranla 20 kişi ise diğer olarak (çöp toplama merkezinin yakınlığından oluşan kötü koku, yabancı uyruklu insanların yoğunluğu) cevabını belirttikleri saptanmıştır (Şekil 5.2). Mekândaki sosyal donatı alanlarının düzensizliği, birçok alternatif sunan alanda güvenliğin unsusunun yetersiz olması mevcut alanın bakımsızlığı ve görsel kirlilik yaratan öğelerin yer alması kullanıcıların rahatsız oldukları ve olumsuz çevre faktörü olarak nitelendirdikleri unsurlardır.



Şekil 5.2: Kullanıcıların olumsuz çevre faktörleri için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

Ankete katılan katılımcılara “Alanda bulunan kentsel donatı elemanlarının yeterliliğini değerlendiriniz” sorusuna katılımcılar yeterli, orta ve yetersiz şeklinde değerlendirmeyi aşağıdaki şekilde belirtmiştir (Tablo 5.3).

Tablo 5.3: Kent donatılarının yeterliliği için kullanıcı tercihleri ve dağılımı (Orijinal, 2019).

| Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği | Yeterli | | Orta | | Yetersiz | | TOPLAM | ORTALAMA |
|-------------------------------------------------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|--------|----------|
| | Sayı (N) | Yüzde (%) | Sayı (N) | Yüzde (%) | Sayı (N) | Yüzde (%) | | |
| Yüksek aydınlatma | 148 | 37 | 216 | 54 | 36 | 9 | 400 | 1,72 |
| Alçak aydınlatma | 136 | 34 | 188 | 47 | 76 | 49 | 400 | 1,85 |
| Geri dönüşüm kutuları (çöp kutusu) | 72 | 18 | 132 | 33 | 196 | 49 | 400 | 2,31 |
| Oturma bankları | 120 | 30 | 144 | 36 | 136 | 34 | 400 | 2,04 |
| Üst örtü öğeleri (duraklar, gölgelikler, pergolalar, vb.) | 60 | 15 | 156 | 39 | 184 | 46 | 400 | 2,31 |
| Yönlendirici ve bilgilendirici levhalar | 132 | 33 | 204 | 51 | 64 | 16 | 400 | 1,83 |
| Plastik obje (heykel, sanatsal obje vb.) | 108 | 27 | 140 | 35 | 152 | 38 | 400 | 2,11 |
| Sınır elemanları | 96 | 24 | 204 | 51 | 100 | 25 | 400 | 2,01 |
| Su öğesi (süs havuzları, çeşmeler, kanallar, yangın musluğu, vb.) | 148 | 37 | 116 | 29 | 136 | 34 | 400 | 1,97 |
| Satış birimleri (kiosklar, büfeler, vb.) | 144 | 36 | 168 | 42 | 88 | 22 | 400 | 1,86 |
| Bisiklet park yerleri | 84 | 21 | 132 | 33 | 184 | 46 | 400 | 2,25 |
| Bitki kasaları | 60 | 15 | 188 | 47 | 152 | 38 | 400 | 2,23 |
| Diğer | 64 | 17,98 | 212 | 59,55 | 80 | 22,47 | 356 | 2,04 |

Yüksek aydınlatma %54 oranla orta yeterlilikte, alçak aydınlatma %47 oranla orta yeterlilikte, geri dönüşüm kutuları (çöp kutusu) %49 oranla yetersiz, oturma bankları %36 oranla orta yeterlilikte, üst örtü öğeleri olan duraklar, gölgelikler, pergolalar vb. %46 oranla yetersiz, yönlendirici ve bilgilendirici levhalar %51 oranla orta yeterlilikte, plastik obje (heykel, sanatsal obje vb.) %38 oranla yetersiz, sınır elemanları %51 oranla orta yeterlilikte, su öğeleri (süs havuzları, çeşmeler, kanallar, yangın musluğu vb.) %37 oranla yeterli, satış birimleri (kiosklar, büfeler, vb.) %42 oranla orta yeterlilikte, bisiklet park yerleri %46 oranla yetersiz, bitki kasaları %47 oranla orta yeterlilikte, olarak cevaplandırıldığı saptanmıştır.

Ankete katılan katılımcılara yönlendirilen “Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi için hizmetlerin

yeterliliğini değerlendiriniz?” sorusuna aşağıdaki gibi oranlarda cevaplar verilmiştir (Tablo 5.4).

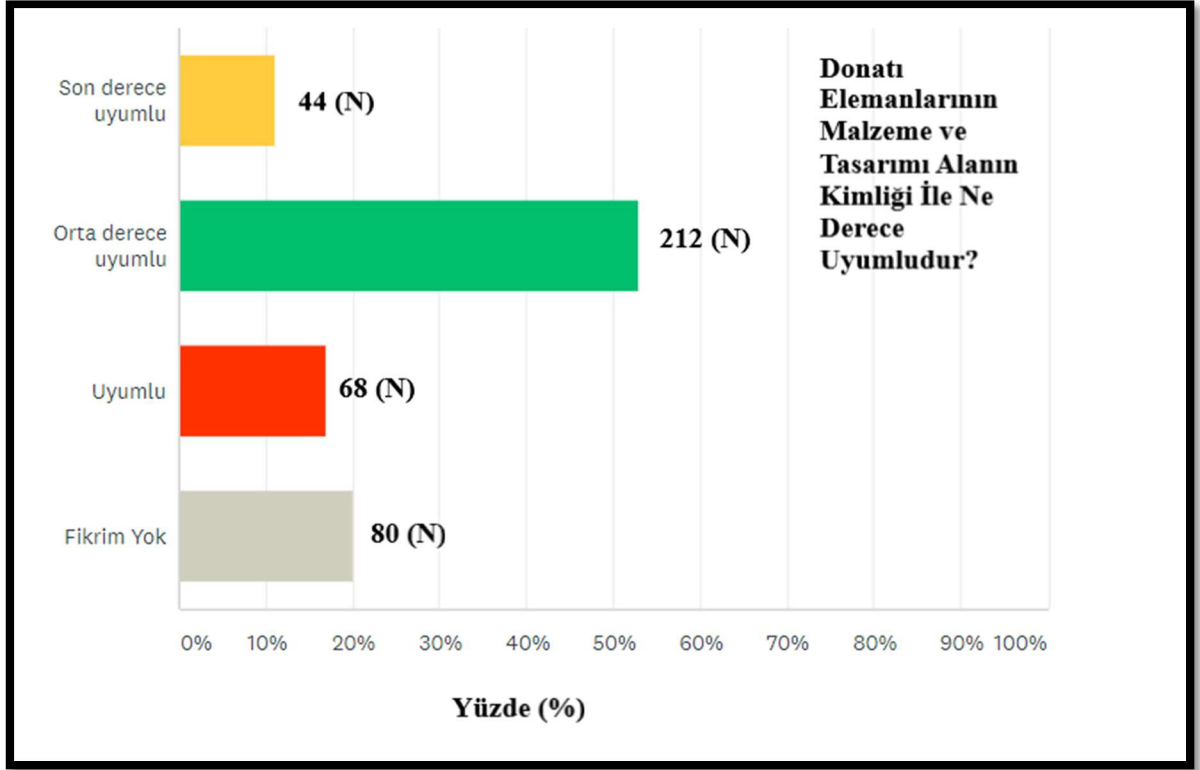
Tablo 5.4: Hizmetlerin yeterliliği için kullanıcı tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

| Hizmetlerin Yeterliliği | Yeterli | | Orta | | Yetersiz | | TOPLAM | ORTALAMA |
|-----------------------------------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|--------|----------|
| | Sayı (N) | Yüzde (%) | Sayı (N) | Yüzde (%) | Sayı (N) | Yüzde (%) | | |
| Çöplerin toplanması | 148 | 37 | 216 | 54 | 36 | 36 | 400 | 1,72 |
| Ortak kullanım alanlarının temizliği | 92 | 13 | 220 | 50 | 88 | 22 | 400 | 1,99 |
| Aydınlatma | 164 | 41 | 184 | 46 | 52 | 13 | 400 | 1,72 |
| Kanalizasyon sistemi | 88 | 22 | 200 | 50 | 112 | 28 | 400 | 2,06 |
| Ulaşım | 188 | 47 | 172 | 43 | 40 | 10 | 400 | 1,63 |
| Güvenlik | 100 | 25 | 200 | 50 | 100 | 25 | 400 | 2,00 |
| Koruma ve restorasyon çalışmaları | 100 | 25 | 192 | 48 | 108 | 27 | 400 | 2,02 |
| Bakım ve onarım çalışmaları | 64 | 16 | 260 | 65 | 76 | 19 | 400 | 2,03 |
| Ağaçlandırma çalışmaları | 96 | 24 | 184 | 46 | 120 | 30 | 400 | 2,06 |
| Açık-yeşil alan kalitesinin sağlanması ve korunması | 112 | 28 | 172 | 43 | 116 | 29 | 400 | 2,01 |
| Tanıtım | 72 | 18 | 180 | 45 | 148 | 37 | 400 | 2,19 |
| Geri dönüşüm kutuları miktarı | 56 | 14 | 132 | 33 | 212 | 53 | 400 | 2,39 |

Ankete katılan katılımcılar çöplerin toplanması, ortak kullanım alanlarının temizliği, aydınlatma, kanalizasyon sistemi, güvenlik, koruma ve restorasyon çalışmaları, bakım ve onarım çalışmaları, ağaçlandırma çalışmaları, açık - yeşil alan kalitesinin sağlanması ve korunması, tanıtım bilgilerinin orta yeterlilikte olduğu, ulaşımın yeterli olduğu, geri dönüşüm kutuları miktarının yetersiz olduğunu belirtmiştir.

Ankete katılan katılımcılara yönlendirilen “Samsun Kurtuluş Yolu ve çevresinde bulunan donatı elemanlarının malzeme ve tasarımı alanın kimliği ile ne derece uyumludur?” soruya

katılımcılar %11 oranla son derece uyumlu, %52 oranla orta derece uyumlu, %17 oranla uyumlu, %20 oranla fikrim yok şeklinde görüş belirttikleri saptanmıştır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3: Kullanıcıların donatı elemanlarının malzeme ve tasarımı için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

Ankete katılan katılımcılara ulaşımına ilişkin sorulan “Alana gelirken kullandığımız ulaşım aracı nedir?” sorusuna katılımcılar %42 oranla özel araç, %2 oranla taksi, %31 oranla dolmuş, %7 oranla otobüs, %16 oranla tramvay, %2 oranla diğer (yürüyerek) şeklinde görüş belirttikleri saptanmıştır (Tablo 5.5).

Tablo 5.5: Kullanıcıların ulaşım aracı tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

| Alana gelirken kullandığımız ulaşım aracı nedir? | Sayı (N) | Yüzde (%) |
|--------------------------------------------------|------------|------------|
| Özel Araç | 168 | 42 |
| Taksi | 8 | 2 |
| Dolmuş | 124 | 31 |
| Otobüs | 28 | 7 |
| Tramvay | 64 | 16 |
| Diğer | 8 | 2 |
| Toplam | 400 | 100 |

Ankete katılan katılımcılara ulaşımına ilişkin sorulan “Alana kiminle birlikte gelirsiniz?” sorusuna katılımcılar %60 oranla ailemle, %31 oranla arkadaşım ile, %8 oranla yalnız, %7 oranla otobüs, %1 oranla diğer (nişanlımla) şeklinde görüş belirttikleri saptanmıştır (Tablo 5.6).

Tablo 5.6: Kullanıcıların alana kiminle birlikte gelirsiniz sorusu için tercih ve dağılımları (Orijinal, 2019).

| Alana Kiminle Birlikte Gelirsiniz | Sayı (N) | Yüzde (%) |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Ailemle | 240 | 60 |
| Arkadaşlarım ile | 124 | 31 |
| Yalnız | 32 | 8 |
| Diğer | 4 | 1 |
| Toplam | 400 | 100 |

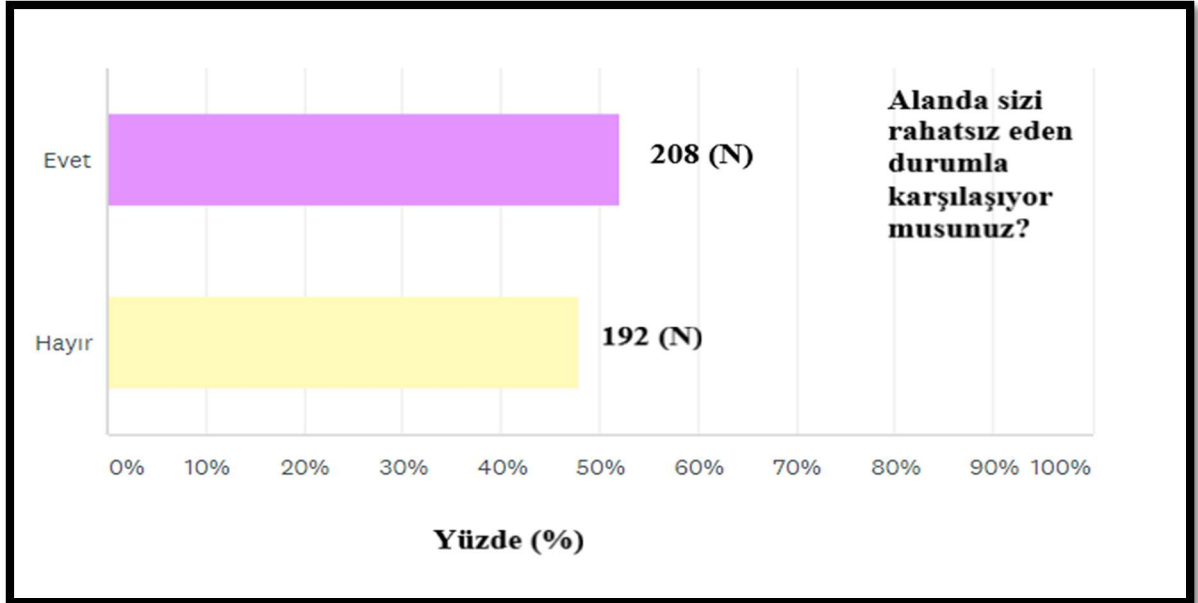
Ankete katılan katılımcılara ulaşımına ilişkin sorulan “Alana kiminle birlikte gelirsiniz ve kullandığınız ulaşım aracı nedir?” sorusuna karşılaştırma yapılarak verilen cevaplar belirtilmiştir (Tablo 5.7). Alan çoğunlukla özel araçla vasıtasıyla aile ile ziyarete gelinen bir mekân olarak sonuçlanmıştır. Dolmuş kullanarak mekânı ziyaret edenler aile ve arkadaşlarımla cevabını vermektedir.

Tablo 5.7: Kullanıcıların alana kiminle gelirsiniz ve ne ile gelirsiniz sorularının karşılaştırılması ve dağılımı (Orijinal, 2019).

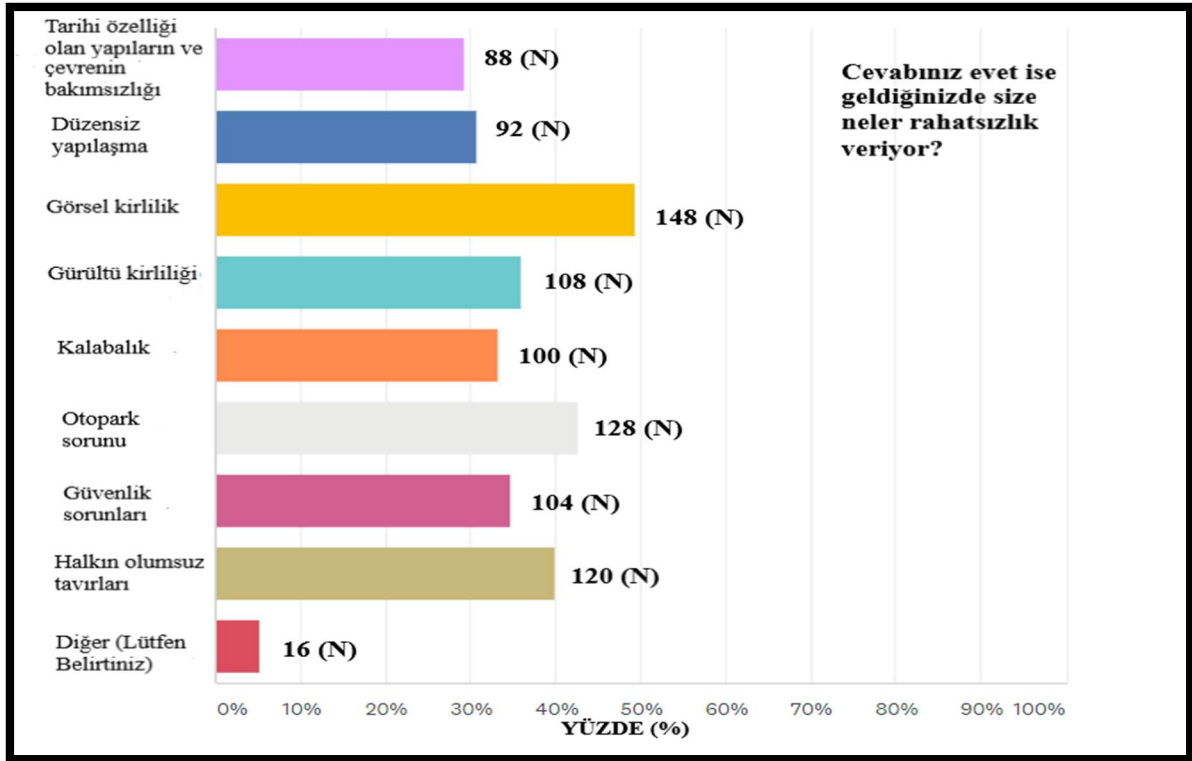
| | Alana Kiminle Birlikte Gelirsiniz | | | | |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------|-----------|----------|------------|
| | Sayı (N) | | | | |
| Alana gelirken kullandığınız ulaşım aracı nedir? | Ailemle | Arkadaşlarım ile | Yalnız | Diğer | Toplam |
| Özel Araç | 168 | 0 | 0 | 0 | 168 |
| Taksi | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Dolmuş | 64 | 60 | 0 | 0 | 124 |
| Otobüs | 0 | 28 | 0 | 0 | 28 |
| Tramvay | 0 | 28 | 32 | 4 | 64 |
| Diğer | 0 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| Toplam | 240 | 124 | 32 | 4 | 400 |

Ankete katılan katılımcılara sorulan “Bu alanda sizi rahatsız eden durumla karşılaşıyor musunuz?” sorusuna katılımcılar %52 oranla evet, %48 oranla hayır şeklinde görüş

belirttikleri saptanmıştır (Şekil 5.4) “Cevabınız evet ise geldiğinizde size neler rahatsızlık veriyor? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)” sorusuna % 29,33 oranla tarihi özelliği olan yapıların ve çevrenin bakımsızlığı, %30,67 oranla düzensiz yapılaşma, %49,33 oranla görsel kirlilik, %36 oranla gürültü kirliliği, %33,33 oranla kalabalık, %42,67 oranla otopark sorunu, % 34,67 oranla güvenlik sorunu, %40 oranla halkın olumsuz tavırları, %5,33 oranla diğer (Faytonların kokusu, rahatsızlık veren satıcılar) şeklinde cevaplandıkları saptanmıştır (Şekil 5.5). Yoğun bir yaya sirkülasyonuna sahip olan mekanda, alan ve alan çevresinde yer altı yada yer üstü otopark olmayışı büyük sorun haline gelmektedir. Otoparkın olmayışıyla gelişmiş güzel park edilen araçlar, bisikletler, insan kalabalığı alanda görsel kirliliğe sebep vermekte ve bu durum kullanıcıları ziyaret saatlerinde rahatsız etmektedir.



Şekil 5.4: Kullanıcıların alanda rahatsız eden durumla karşılaşma oranı ve dağılımı (Orijinal, 2019).



Şekil 5.5: Kullanıcıların alana geldiklerinde rahatsız oldukları durumlar ve dağılımları (Orijinal, 2019).

Ankete katılan katılımcılara sorulan “Size göre bu alanda hangi düzenlemeler yapılmalıdır (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)” sorusuna katılımcılar %65,31 oranla tarihi mekân daha çok vurgulanarak bakım çalışmaları yapılmalı, %47,96 oranla sahil şeridi bakım ve onarım çalışmalarına yer verilmeli, %34,69 oranla rehberlik hizmetleri sağlanmalı, %55,10 oranla otopark sorunu çözümlenmeli, %31,63 oranla kent donatılarının sayısı ve niteliği artırılmalı, %60,20 oranla bitkisel tasarım uygulamaları yapılmalı, %34,69 oranla mevcut bitkilerin bakımı sağlanmalı, %2,04 oranla diğer (güvenlik sağlanmalı, bisiklet yolu yapılmalı) şeklinde cevaplandıkları saptanmıştır (Tablo 5.8).

Tablo 5.8: Kullanıcıların alan için hangi düzenlemeler yapılmalı sorusu için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

| Size göre bu alanda hangi düzenlemeler yapılmalıdır (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz) | Sayı (N) | Yüzde (%) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|
| Tarihi mekân daha çok vurgulanarak bakım çalışmaları yapılmalı | 256 | 65,31 |
| Sahil şeridi bakım ve onarım çalışmalarına yer verilmeli | 188 | 47,96 |
| Rehberlik hizmetleri sağlanmalı | 136 | 34,69 |
| Otopark sorunu çözümlenmeli | 216 | 55,10 |
| Kent donatılarının sayısı ve niteliği artırılmalı | 124 | 31,63 |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|
| Bitkisel tasarım uygulamaları yapılmalı (Bitkisel çeşitlilik artırılmalı, gölge ağaçlarına yer verilmeli vb) | 236 | 60,20 |
| Mevcut bitkilerin bakımı sağlanmalıdır | 136 | 34,69 |
| Diğer | 8 | 2,04 |

Ankete katılan katılımcılara kullanım şekli, olumlu, olumsuz faktörlere ilişkin değerlendirmelere dayalı sorulan “Kurtuluş Yolu ve çevresini sıfat çiftlerine göre değerlendiriniz?” sorusuna katılımcılar çok memnunum (+2) , memnunum (+1) , ne memnunum ne değilim (0) , memnun değilim (-1) , hiç memnun değilim (-2) şeklinde cevaplandırmıştır. Tablo 5.9’da katılımcı oranları ve sayıları belirtilmiştir.

Tablo 5.9: Kullanıcıların sıfat çiftleri sorusu için tercihleri ve dağılımları (Orijinal, 2019).

| Anlamsal farklılaşım sıfat çiftleri | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|----|-------|----|-------------------------------------|--------|----------|
| Pozitif sıfatlar | +2 | | +1 | | 0 | | -1 | | -2 | | Negatif sıfatlar | Ort. % | Top. (N) |
| | % | N | % | N | % | N | % | N | % | N | | | |
| Düzenli | 7 | 28 | 39 | 156 | 39 | 156 | 10 | 40 | 5 | 20 | Düzensiz | 2,67 | 400 |
| İlginç/İlgi çekici | 7,07 | 28 | 37,37 | 148 | 36,36 | 144 | 13,13 | 52 | 6,06 | 24 | Sıradan | 2,64 | 396 |
| Güvenli | 12 | 48 | 24 | 96 | 32 | 128 | 24 | 96 | 8 | 32 | Güvenli değil | 2,92 | 400 |
| Yaya Konforu (Yürüyüş) | 14 | 56 | 53 | 212 | 21 | 84 | 8 | 32 | 4 | 16 | Konforsuz (Yaya Konforu Yürüyüş) | 2,35 | 400 |
| Heyecan verici | 11 | 44 | 23 | 92 | 45 | 180 | 14 | 56 | 7 | 28 | Sıkıcı | 2,83 | 400 |
| Ulaşılabilir | 16 | 164 | 7 | 28 | 7 | 28 | 7 | 28 | 7 | 28 | Ulaşılamaz | 2,19 | 276 |
| Çeşitli | 10,20 | 40 | 26,53 | 104 | 45,92 | 180 | 15,31 | 60 | 2,04 | 8 | Monoton | 2,72 | 392 |
| Hareketli/ Dinamik | 11,11 | 44 | 34,34 | 136 | 38,38 | 152 | 10,10 | 40 | 6,06 | 24 | Durağan | 2,66 | 396 |
| Dinlendirici/ Rahatlatıcı | 13,13 | 42 | 38,38 | 152 | 31,31 | 124 | 6,06 | 24 | 7,07 | 28 | Yorucu / Rahatsız edici | 2,60 | 386 |
| Görülebilir | 10,31 | 40 | 46,39 | 180 | 29,90 | 116 | 8,25 | 32 | 6,06 | 24 | Görünürlüğü düşük | 2,52 | 392 |
| Özgün/Eşsiz | 12,12 | 48 | 36,36 | 144 | 35,35 | 140 | 10,10 | 40 | 7 | 28 | Tanıdık | 2,76 | 396 |
| Davetkâr | 7,07 | 28 | 34,34 | 136 | 39,39 | 156 | 14,4 | 56 | 5,05 | 20 | Davetkâr değil | 2,81 | 396 |
| Renk etkili | 6,06 | 24 | 35,35 | 140 | 38,38 | 152 | 12,12 | 48 | 8,08 | 32 | Renk etkisiz | 2,69 | 396 |
| Arazi formu etkili | 9,09 | 36 | 36,36 | 144 | 37,37 | 148 | 11,11 | 44 | 6,06 | 24 | Arazi formu etkili değil | 3,02 | 392 |
| Bitkisel çeşitlilik açısından | 8,16 | 32 | 24,49 | 96 | 35,71 | 140 | 20,41 | 80 | 11,22 | 44 | Bitkisel çeşitlilik açısından zayıf | 2,81 | 400 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|-------|----|-------|-----|-------|-----|-------|----|-------|----|-------------|------|-----|
| zengin | | | | | | | | | | | | | |
| Doğal | 12,24 | 48 | 29,59 | 116 | 32,64 | 136 | 16,33 | 64 | 9,18 | 36 | Doğal değil | 2,85 | 392 |
| Bakımlı | 10,20 | 40 | 26,53 | 104 | 39,80 | 156 | 15,31 | 60 | 8,16 | 32 | Bakımsız | 2,85 | 392 |
| Yoğun | 9,18 | 36 | 25,51 | 100 | 40,82 | 160 | 14,29 | 55 | 10,20 | 40 | Seyrek | 2,91 | 391 |

Ankete katılan katılımcılara sorulan “Size göre alanda eksik gördüğünüz /öneri getirmek istediğiniz bilgileri paylaşır mısınız?” sorusu için genel değerlendirme amaçlı;

Tramvay çıkışı, otobüs, dolmuş durakları gibi ulaşım odak noktaları ile toplanma ve dağılma alanlarından kaynaklı olması, kalabalık insanlar üzerinde yorgunluk hissi yaratmaktadır.

Kullanıcıların yürüyüş amaçlı tercih ettikleri bu alanda yaya konforunu aradıkları, tarihi ve kültürel değerleri hissetmek istedikleri ortaya çıkmaktadır. Ayrıca ticaret alanlarını da kullanırken bu konforu ve güvenliği yaşamak istedikleri anket sonuçlarından elde edilen sonuçlar arasında yer almaktadır.

Yapılan analizler sonuçlandırıldığında, tercih edilen kent donatıları, oturma elemanları, levhalar, aydınlatmalar, su öğeleri vb donatı elemanları ve sosyal donatı alanları ile fonksiyonellik ve estetik açısından Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinin kullanılan malzeme ve renk özellikleri yanında, kentsel çevre ile uyumluluk açısından orta derecede başarılı olduğu tespit edilmiştir.

Mekân içerisindeki aydınlatma elemanları başarılı bir şekilde kullanılmıştır. Bu amaç doğrultusunda kentsel mekân içerisindeki odaklar, anıtlar, plastik objeler, bitkisel öğeler uygun renk ve şiddetteki ışıkla aydınlatılmıştır. Kent kimliğinin ortaya çıkartılmasında, sergilenmesi ve kentsel çekicilik açısından aydınlatma iyi kullanılmıştır.

Mekânda bulunan rölyef uygulamaları, heykeller ile görsel algıda vurgu sağlanmaya çalışılmıştır. Bitkisel tasarım uygulamalarında gölge yapıcı bitkilerin olmayışı, çalı gruplarının az ve yetersiz oluşu, otopark sorunu, mekânda bulunan faytonlar, rahatsız edici satıcılar, rehberlik ve tanıtım imkânlarının eksik oluşu anket çalışmaları sonucunda olumsuz yönler olarak tespit edilmiştir.

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi için yapılan anket çalışması ve gözlemler neticesinde, alan için büyük bir sorun haline gelen otopark yetersizliği gerek araçlar gerek

bisiklet kullanıcıları için çözümlenmelidir. Yoğun yaya sirkülasyonuna, sosyal donatı alanlarına sahip mekân için gerek tasarım gerek planlama için yenileme çalışmaları yapılmalıdır. Otopark, güvenlik, tarihi dokunun ön plana çıkartılması ve görsel kirliliğe neden olan unsurların ortadan kaldırılmasına olanak sağlanarak, mekanın yaya konfor düzeyi artırılmalıdır.

Sonuç olarak;

- Tarihi dokuyla uyumlu donatı elemanları kullanılmalı,
- Otopark çözümlenmesi yapılmalı,
- Altyapı çalışmalarına önem verilmeli,
- Tüm kullanıcılara eşit kullanım hakkı sağlanmalı,
- Güvenli ve konforlu olmalı,
- Görsel kirliliği oluşturan unsurlar ortadan kaldırılmalı,
- Mekânı bilinçli bir şekilde dolaşmaya imkân sunan tanıtım levhaları, rehberlik hizmeti verilmelidir.

5.2 Yaya Hareketleri, Mekânsal Özellikler ve Kullanıcı Algısı Etkileşimi Çerçevesinde Değerlendirme ve Öneriler

- Yaya Hareketlerine Yönelik Değerlendirme

Yaya mekânlarına fiziksel, sosyal ve psikolojik fonksiyonlar kazandırılarak o mekânlara erişim kolaylaştırılmaktadır. Böylece mekânın konforu, güvenilirliği artırılmış olmaktadır.

Kişilerin birbirleri ile iletişim halinde oldukları kentsel kamusal mekânlar, insan çevre, çevre insan ilişkilerinin kurulmasına katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda, kentsel kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresindeki yaya hareketlerinin mekâna kazandırdıklarının ortaya konulması ve mekân ilişkisinin irdelenmesini amaçlayan bu çalışmada; yerinde gözlem ve incelemeler yapılmış mekânsal analizler gerçekleştirilmiştir. Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinin insan algısı ile mekân bilgisi alana mekânsal özellik kazandıran önemli unsurlar olarak belirlenmiştir. Kültürel değerler, kent kimliğine katkısı ve yaya hareketleri açısından mekanda çekici bir algı oluşturmaktadır. Kurtuluş Yolu, kültürel değerleri, işlevselliği, güvenliği, görsel kalitesi, konforu ve erişilebilirliği ile yaya

potansiyelini artıran özelliklere sahiptir. Mekânda kullanılan semboller, odak noktaları kamusal alan içerisindeki hareketliliğe kolaylık sağlamaktadır. Bu alan Samsun için odak noktasıdır. Odaklar, kullanıcıların toplanma, bir araya gelme, karşılaşma ve dağılma noktalarıdır. Ulaşım ağları, rekreasyon faaliyetleri, kentsel donatı elemanları vb. alana hareketlilik ve işlevsellik katan unsurlar mekana bütünlük, süreklilik kazandırarak yaya hareketliliğinin değerlendirilmesini etkilemektedir.

Bu nedenle;

- Alana, mekâna konfor ve güvenlik sağlayan fiziksel, sosyal ve psikolojik fonksiyonlar kazandırılmalı,
 - Mekânda bütünlük ve kültürel kimliğin sürdürülebilirliği sağlanmalı,
 - Kullanıcıların gereksinimleri ile mekânsal özellik uyumlu olmalıdır,
 - Algı ve mekân bilgisi kazandırılmalı,
 - Algılanabilir ve okunabilir olmalıdır.
- Mekânsal Analizlere İlişkin Değerlendirmeler

Mekânsal analizler hem mekânsal yapının hem de çevresel algının ölçülebilmesinde etkilidir. Bunun için mekânsal analizlerden elde edilen veriler ve inceleyen örnekler yaya hareketleri ve mekân ilişkileri açısından önemlidir. Araştırma alanı mekânsal analizlerden elde edilen veriler açısından irdelendiğinde; Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi bütünleşmiş akslar içermektedir. Geniş yaya yoluna sahip olması, ara ve ana akslar içermesi, mekânda bütünleşmeyi sağlayan heykeller, süs havuzları, objeler ve kent donatıları yüksek hareketlilik sağlayan alışveriş mekânları ve düğün salonları alandaki mekansal bütünleşme de rol oynamaktadır.

Sosyo- ekonomik yapı, güvenlik, çekicilik, erişilebilirlik, arazi kullanımı, kullanıcı profili, ulaşım ağları, odak noktaları ve denizle kurulan ilişkiler, rekreasyon alanları analiz edilmiştir.

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi deniz ve kara trafiğini birbirine bağlayan yoğun bir yaya sirkülasyonuna sahip içerisinde bulunan bir mekândır. Sahip olduğu ulaşım imkânları, hizmetler ile alışveriş yapma, kültürel kamu kurumlarını ziyaret, dinlenme, düğün organizasyonu gibi birçok aktiviteye olanak sağlamaktadır.

Araç trafiğinden arındırılarak yayalara ait mekân olarak kullanılan Samsun Kurtuluş Yolu yoğun bir araç trafiği üreten otobüs, minibüs, tramvay yolu bağlantısında yer almaktadır. Fayton, bisiklet ve yayalar tarafından da kullanılan kompleks bir yapıya sahiptir.

Hem biçimsel hem de fonksiyonel olarak kullanılan bitkisel tasarım mekânda görüş açısını bozmayacak bir aks üzerinde değerlendirilmektedir. Mekân içerisindeki gölge ağaçlarının ve çalı grupları az sayıda kullanılmıştır.

- Kullanıcı Algısı İlişkin Değerlendirmeler

Mekân kullanıcılarında, çekicilik, güzellik, canlılık, açıklık gibi değerler kullanıcı algısı ile ifade edilmektedir.

Kullanıcı algısında mekânlarda canlılık faktörü önem taşımaktadır. Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, mekânsal çeşitlilik, işlevsellik ve merkezi olması canlılık faktörünü etkilemektedir. Alanda, rahatsız edici görsel kirlilik, kalabalık gibi olumsuz faktörlerde kullanıcı algısını olumsuz yönde etkilemektedir.

Erişim noktaları ve etki değerleri, kullanıcıların algısının artırılması yâda azalmasında önemlidir ve topluma hizmet verecek şekilde düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Tüm kullanıcılar mekânlara ulaşmada eşit haklara sahip olmalıdır. Bu alanlar yaşlı, engelli ve çocuk başta olmak üzere kullanıcıların ulaşabileceği, kullanabileceği şekilde planlanmalı ve tasarlanmalıdır. Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi düz bir arazi kullanımına sahip olmasına rağmen engelli kullanıcılar için özellikli bir çalışma yapılmadığı görülmektedir. Durum kullanıcı algısını olumsuz etkilemektedir. Engelliler için dinlenme alanları, mola yerleri ortak kullanım alanları alanın eksiklikleri içerisinde yer almaktadır.

Sonuç olarak, kentsel kamusal mekân özelliği taşıyan Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi, yaya hareketleri ve mekân ilişkisi açısından irdelendiğine, mekânsal etkileşim, işlevsellik ve görsel kalite yaya hareketlerini olumlu yönde etkilemektedir. Çevresel algının ölçülebilmesinde kullanılan anket yöntemi hem mekânın hem de mevcut çevrenin değerlendirilmesinde etkili olmuştur. Çevresel değerler ve toplum ihtiyaçları kullanıcı algısına etki etmekte olup mekânın kullanıcıları ile iletişim ve etkileşim içinde olduğu

görülmektedir.

Samsun Kurtuluş Yolu ve yakın çevresinde yaya hareketleri ve mekan ilişkilerinin incelendiği bu çalışmada yaya ile mekan arasındaki etkileşimin kültürel değerler ve rekreasyon faaliyetleri yönünde olduğu, alanın kentsel yaşam kalitesi ve yaya konfor düzeyi açısından Samsun'a önemli katkılar sunduğu ortaya koyulmuştur. Bu bağlamda araştırma alanının kentsel kültürel kimlik ve mekânsal kalite açısından sürdürülebilirliğinin sağlanması önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR

- Akalanolu, F. ve Önder, S. (2002). Kentsel Açık Mekân Olarak Meydanların İrdelenmesi. *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16 (29), 96-106.
- Atabek, E. (2002). Kamusal Mekânlarda Kalite: Yıldız Teknik Üniversitesi Kampüsü'nde Kullanıcı Görüşlerine Dayalı Kalite Değerlendirmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 206 s.
- Altunbaş, U. (2006). Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişimi Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilim Dalı, İstanbul, 83 s.
- Akı, A. ve Erdönmez, M.E. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Yıldız Teknik Üniversitesi E- Dergisi*, 1 (1): 67-87.
- Acuner, A ve Kaplan, H. (2005). Ankara'da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. *Gazi Üniversitesi Planlama Dergisi*, 4, 112-123.
- Akıncı, B. (2010). The Need For Evaluation In Urban open Spaces A case Study From The City Of Vienna. M.Sc.Thesis By, Istanbul Technical University Institute of Science and Technology, 77s
- Akyol, C. (2011). Samsun Genelinde Müze ve Ören Yerlerinin İl Turizmine Katkısı. *Samsun Sempozyumu*, Samsun, s. 1 - 14.
- Ayık, C. (2011). Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Çerçevesinde Geleneksel ve çağdaş Şehirlerde (Eko-Şehirler) Kamusal Mekânların Karşılaştırılması. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilim Dalı, İstanbul, 105 s.
- Ayoğlu, B. O. (2010). “Zafer Anıtı –Güvenpark TBMM” Kent Aksının Varolan Durumunun İrdelenmesi Ve Cumhuriyet Aksı Olarak Yeniden Tasarımı. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 151 S.
- Aykurt, S. Z. (2010). Planlama ve Uygulama Süreçlerinde Kent Meydanları: Antalya Cumhuriyet ve Konyaaltı Kent Meydanlarında Karşılaştırmalı Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Antalya 120 s
- Aykılıç, B. (2015). Kentsel Mekân olarak Meydanlar. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İç Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 118s.
- Ayık, C. (2016). Samsun Kent Merkezi Yaya Mekânları Estetiği. *I.Ulusal Kent Estetiği Sempozyumu*, 25-27 Mayıs 2016, Samsun, s. 189 - 205.

- Aksu, G. (2013). Kentsel Yoksulluk Bağlamında Mekânsal Ayrışma Tokat Sulusokak Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Malatya, 273 s
- Akman, Çınar, E. (2012). Fiziksel Mekân ve Güvenlik Algısı: İstanbul Boğaziçi Öngörünüm Alanı. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Anabilim Dalı, İzmir, 200s.
- Aygün Öztürk, A. (2009). Kentsel Kamusal Alan Olarak Meydanlar: Mekân Ve Yaşamla Kurduğu İlişki. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 83 s.
- Bakan, K. ve Konuk, G. (1987). Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, Tübitak Yapı Araştırma Merkezi Yayını, Ankara.
- Beyhan, E. (2010). İnsan, Moda ve Kentsel Mekân İlişkilerinin İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinler Arası Anabilim Dalı, 161 s.
- Bağbaşı, G. (2010). İstanbul Kent Meydanlarının Peyzaj Mimarlığı İlkelerini Açısından İrdelenmesi: Sultanahmet, Beyazıt, Taksim, Beşiktaş, Ortaköy Meydanı Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 89 s.
- Beyazıt, E. (2007). Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekânlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 145 s.
- Bozoğlu, M. (2018). Samsun İli Tarımsal ve Kırsal Kalkınma Eylem Planı, 2018-2023.
- Cengiz, C. (2011). Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 13 (20), 80-89.
- Cemali, A. L. (2011). Kentsel Kamusal Mekânda Yaya Hareketi: Bağdat Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 109s
- Çalışkan, M. (2011). Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilim Dalı, 149 s.
- Çınar Altınçekiç, H.S., Ergin, B. ve Tanfer, M. (2014). Tarihsel Süreç içinde Kent Kimliğinin Mekansal Kalite Değerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma (Taksim Meydanı). *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 15 (2), 132-148.
- Çay, R. D. ve Aşılıoğlu, F. (2014). Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya - Tasarım Etkileşimi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 11 (3), 91-99.

- Çınar Altınçekiç, H.S. ve Doktor, B. (2017). Yayalaştırılmış Bir Bölge: Antalya Cumhuriyet Caddesi. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 17 (1), 57-68
- Çağlın, P. (2010). Kamusal Sanat ve Kent İlişkisi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinler Arası Anabilim Dalı, 119 s.
- Çermikli, B. (2009). Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul, 238s
- Çelikyay, H. S. (2017). Kent İmgelerinin Kamusal Alanı Tariflemesindeki Rolü. *Bartın Üniversitesi Yayınları No:30, Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları No:01*, Bartın, s. 19 – 41.
- Dağ, A. (2005). Mekânsal Dizinim ve Görünür Alanın Mimari Mekân Algısına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 83 s
- Duymaz, A. Ş (2006). XIX. Yüzyılda Samsun'un Kentsel Gelişimine Dair Birkaç Mimari Örnek. Geçmişten Geleceğe *Samsun Sempozyumu*, 4-5-6 Mayıs 2006, Samsun, 2006, s.449-462.
- Döllük, G. (2005). Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul, 287 s.
- Derya, O. (2007). Kentsel Kimlik ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: Kuzey Kıbrıs'ta Bir Meydana Bakış. *Mimarlık Dergisi*, s334.
- Erdönmez, M. E. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere – Levent – Maslak Aksı. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 196 s.
- Erdoğan, A (2016). Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi Ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 16 (1), 44-53.
- Erdönmez, E. ve Çelik, F. (2016). Kentsel Mekanda Kamusal Alan İlişkileri. *TÜBA-KED*, 14, 146-163.
- Fırat, S. (2002). Kentsel Mekânlarda Kamusal Mekân. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 11 (4). 41-72.
- Giritlioglu. C. (1991). Şehirselsel Mekân Ögeleri ve Tasarımı 1. İTÜ Kütüphanesi (1459 sayılı), Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Gültekin, B. (2007). Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova

Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Adana, 92 s.

Gültiken, T. (2010). Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, 129 s.

Göler, S. (2009). Biçim, Renk, Malzeme, Doku ve Işığın Mekân Algısına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İç Mimarlık Anabilim / Anasanat Dalı, 236 s.

Gülgün, B. ve Altuğ, İ. (2006). İzmir Kıyı Bandı Uygulamalarında Ergonomik Standartlara Uygunluğun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 43 (1), 145-156.

Hoşgör, Z. (2005). Kentsel Yeşil Yollar ve Yeşil Yolların Planlama Stratejisi: İstanbul-Haliç İçin Bir Öneri. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 171 s.

Kılıç A. (1999). Kıyıdan geri çekilme sürecinde kent-kıyı ilişkisi, kentsel kıyı tanımı ve bu kavrama dayalı kentsel kıyı gelişme stratejileri: İstanbul Örneği. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Anabilim Dalı, İstanbul, 236s.

Kavi, F. (2003). İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 257 s.

Kayalar, J. (2006). Kent ve Meydan Olgusu – Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırmalı Bir İrdeleme, Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı. Kentsel Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul 116 s.

Karaçuha Yılmaz, E. (2007). Samsun Kenti Kıyı Dolgu Alanının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdenmesi ve Öneriler. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 113 s.

Kurt, Z. (2010). Eskişehir Kent Merkezide Yaya Mekânlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 89 s.

Kuntay, O. (2008). Yaya Mekanı, Ankara, s.61-73.

Kır, İ. (2009). Kent Meydanlarının Kent Kimliği Üzerine Etkileri; İzmir Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İzmir, 78 s.

Kürkçüoğlu, E. ve Ocakçı, M. (2016). Kentsel Dokuda Mekansal Yönelme Üzerine Bir Algı - Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşı Bölgesi. *Megaron* 10 (3), 365-388.

- Kaplan, H. Deniz, H. D. (2016). Yaya Yolu Sürekliliğinde Peyzaj Kalitesinin Artırılması: Ankara Yüksel Caddesi Örnekleme Alan Çalışması, 1. Ulusal Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Kongresi, Ankara.
- Lynch, K. (2010). *Kent İmgesi*. 1. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: ISBN 978-9944-88948-3, Yaylacık Matbaacılık, İstanbul, 52 s.
- Marshall, S. (2005). *Streets and Patterns*, Spon Press, Taylor&Francis Group. London, 133s.
- OKA (2007). Samsun Mekânsal Gelişim Önerileri. Orta Karadeniz Ajansı, 82 s.
- OKA, (2014). Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Endeksi, Samsun 2014.
- OKA, (2017). Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, Samsun Mekansal Gelişim Önerileri, Samsun 2017.
- Özcan, A. (2013). Yaya Alanlarının İşlevsel Kullanımının Altındağ İlçesi'nde İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 184 s.
- Özüer, O. M. (2004). İnsana İlişkin Veriler Işığında Mimari Tasarım ve Öne Çıkan Mekânsal Kavramlar. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 63s.
- Öner, Bilen S. (2004). Kentsel Dış Mekânların Tasarımında Antropometrik Verilere Bağlı Olarak Peyzaj Elemanlarının Ankara Örneğinde Araştırılması. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim dalı, Ankara, 159 s.
- Özer, Ö. (2014). Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Çevresel Algının Etkisi. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 176 s.
- Özsel, S.B. (2009). Bina Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Disiplinlerarası Anabilim Dalı, İstanbul, 75 s.
- Özübal, O. C. (2009). Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesini Konusunda Bir Yöntem. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul, 90 s.
- Öztürk, B. (2004). Kentsel Açık Ve Yeşil Alan Sistemi Oluşturulması: Kayseri Kent Bütünü Örneği. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 193 s.
- Ökten, N. ve Sancar, C. (2004). Kentsel Donatılar – Ulaşım İçinde Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Trabzon *Akademi Kitapevi*, 141-187.

- Özer, Ö. (2006). Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi İstanbul-Galata Bölgesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilim Dalı, İstanbul, 107 s.
- Özer, Ö. (2006). Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi İstanbul – Galata Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinler Arası Anabilim Dalı, 107 s.
- Polat, E. (1998). Özürlüler İçin Tasarımda Erişebilir Ve Yaşanabilir Yaya Mekânları–Kızılay Merkez Yaya Bölgesi’nde Sakarya Caddesi Yaya Mekânı Örneklendirmesi. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı, Ankara, 172 s.
- Pakdil, F. (2001). Yaşlı ve Özürlüler İçin Kentsel Alanların Tasarımı, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul, İSTON Yayını. s. 335-360.
- Pehlivan, İ. (2015). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Düzce, 104 s.
- Robertson, L. and Hall, T. (2001). Public Art and Irban Regeneration: Advocacy , Claims and Critical Debates, *Samsun Landscape Research*, 26 (1), 5-26.
- Şişman, A. (2018). Samsun İli Altyapı ve Ulaştırma Eylem Planı, Samsun 2018-2023.
- Samsun İli Sektörel Eylem Planları, 2018-2023.
- Saylan, S.ve Erdönmez Dinçer, E. M. (2017). Kamusal Alanların Kullanımında Mekan Kalitesi; Eminönü Mercan Mahallesi. *Kent Akademisi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 10, 29 (1), 1-18.
- Samsun İli. Çevre Durum Raporu, (2016). Samsun Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Çed ve Çevre İzinleri Şube Müdürlüğü, Samsun 2018.
- Sözeri, S. (2009). Zafer Meydanı’nın Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Tasarım Kriterleri Açısından İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Konya, 126s.
- SarıSakal, B.(2008). Belge ve Tanıklarla Samsun’dan Ankara’ya, *Samsun Belediyesi Kültür Yayınları*, s344-346.
- Sarı, K. (2008). Kentsel Dış Mekân Tasarımında Kullanıcı Merkezli Bir Yaklaşım. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Isparta, 130 s.
- Samsun Büyükşehir Belediyesi 2007 – 2009 Stratejik Planı.
- Samsun Büyükşehir Belediyesi Etüt Proje Müdürlüğü, 2018.

- TÜİK (2017). Türkiye İstatistik Kurumu, Samsun Nüfus Verileri, 2017.
- Türkoğlu Dülger, H. (2002). Kentsel İmge: İstanbul'dan Bulgular. *İTÜ Mimarlık, Planlama Tasarım Dergisi*, 1 (1), 57-64.
- TDK (2018). Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük. <http://www.tdk.gov.tr/>.
- Uz, V. E. ve Karaşahin, M. (2004). Kentiçi Ulaşımında Bisiklet. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 429 (49/2004-1), 41-46.
- Ünal, Y. (2008). Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması, Haydarpaşa Limanı ve Çevresi Örnek Alanı. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 166 s.
- Uzun, S. ve Aytaç, İ. (2015). Düzce Kent Merkezindeki Yaya Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Belirlenmesi. *Journal Of The Faculty Of Forestry Istanbul University*, 65 (1), 11-29.
- URL-1 (2019). <http://www.arkitera.com/proje/7751/> , 19 Mayıs İzleği, Kentsel Tasarım Yarışması.
- URL-2 (2019). <https://takipciartirs.tr.gg/Agora-Nedir.htm> , Agora nedir?
- URL-3 (2019). <https://www.liveinternet.ru/users/5679659/post385445492/> , Piazza Delle Erbe Verona Manzaraları.
- URL-4 (2019). <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik>, Koruma Yaşatma, Mimarlık 377.
- URL-5 (2019). <https://caycuma.bel.tr/kh/images/evraklar/index.php?option=com> , Yeni Çaycuma Fotoğraf Arşivi.
- URL-6 (2019). <https://gezipgordum.com/istiklal-caddesi/> , İstiklal Caddesi.
- URL-7 (2019). <https://gezmeceiler.wordpress.com/tag/piazza-del-campo/> , Piazza Del Campo.
- URL-8 (2019). <https://www.birhayalinpesinde.com/dam-meydani> , Dam Meydanı: Amsterdam Şehir Meydanı.
- URL-9 (2019). <http://www.yoldasin.com/avrupanin-en-gozde-noel-pazarlari-i/>, Fransa Strazburg Noel Pazarı.
- URL-10 (2019). <https://tr.depositphotos.com/194579578/stock-photo-stockholm-sweden-july-2014-kulturhuset.html> , İsveç Stockholm Örneği.
- URL-11 (2019). <https://gezimanya.com/nurnberg>, Almanya Nürnberg Dr. Kurt Schumacher Strabe Sokak.

- URL-12 (2019). http://cografyaharita.com/haritalarim/4l_samsun_ili_haritasi.png, Samsun İli Haritası.
- URL-13 (2019). <https://www.samsunukesfet.com/tutun-iskelesi-kurtulus-yolu/>, Tütün İskelesi ve Kurtuluş Yolu.
- URL-14 (2019). <https://www.tatilana.com/2015/06/tutun-iskelesi-ve-kurtulus-yolu-samsun.html>, Tütün İskelesi ve Kurtuluş Yolu Samsun.
- URL-15 (2019). <https://www.samsunvehaber.com/samsun-ilkadim-3g-p17.htm>, İlkadım Tepeden Görünüş İlkadım Belediyesi.
- URL-16 (2019). <https://www.epolataryan.com/cografya/samsun-sehir-topografya-iliskisi>, Samsun Topoğrafya İlişkisi.
- URL-17 (2019). http://cografyaharita.com/haritalarim/4l_samsun_ili_haritasi.png, Samsun Siyasi Haritası.
- URL-18 (2019). <http://www.cografya.gen.tr/tr/samsun/>, Samsun Hakkında Bilgi.
- URL-19, URL-20 (2019). <http://www.cografya.gen.tr/tr/samsun/iklim.html>, Samsun İklim ve Bitki Örtüsü.
- URL-21 (2019). <https://samsun.ktb.gov.tr/TR-59807/aturk-ve-samsun.html>, <https://www.samsev.org.tr/samsun-tarihi/> Samsun İl ve Kültür Turizm Müdürlüğü Atatürk ve Samsun, Samsun Tarihi.
- URL-22 (2019). <https://samsun.ktb.gov.tr/TR-59809/tarih.html>, Samsun İlinin Kültür Detayları.
- URL-23 (2019). <https://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu#nufus-grafigi>, Nüfus Artış Hız ve Grafikleri.
- URL-24 (2019). <https://www.nufusu.com/il/samsun-nufusu>, Samsun Nüfusu.
- URL-25 (2019). <http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler>, Ekonomik Durum.
- URL-27 (2019). <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/samsun/gezilecekyer/kurtulus-yolu>, Samsun Kurtuluş Yolu.
- URL-28 (2019). <https://www.oka.org.tr/assets/upload/dosyalar/samsun-alt-yapi-ve-ulaştırma-eylem-plani.pdf>, Samsun İli Ulaştırma ve Eylem Planı.
- URL-29 (2019). <https://www.oka.org.tr/assets/upload/dosyalar/ilkadim-ilce-raporu-2018.pdf>, İlkadım İlçe A Bilgi Notu.
- Veliöğlu, S. (2002). Hareketin, Mekanın ve Kullanımın Orgaznizasyonu. *Mimarlık*, 96 (270), 37-39
- Verdil, A. (2007). Mekân Davranış İlişkisinin Dönüşümü: Alışveriş Merkezlerinin Mekânsal

- Dizinim Yöntemiyle İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 108 s.
- Yıldızcı, A. C. (2001). Kent Mobilyaları Kavramı ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi. *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul, İSTON Yayını. s. 29 - 40.
- Yıldırım, A. (2007). İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul, 198 s.
- Yalçınkaya, F. (2007). Ankara Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 140 s.
- Yıldız, A. (2007). Tarihsel Birikime Sahip Kent Açık Alanlarının Dinamizmi – İstanbul Kent Örneği; Beyazıt Meydanı, Sultanahmet Meydanı ve Taksim Meydanı. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehircilik Anabilim Dalı, İstanbul, 107s.
- Yılmaz Atabek S. (2009). İstanbul Kıyılarında Kentsel Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul, 165 s.
- Yalvaç, M. (2009). Kentsel Yaya Hareket Devamlılığında Yaya Geçitleri. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 81 s.
- Yılmaz, G. ve Karaaslan, Ş. (2010). İstanbul Metropoliten Alanında Hizmet Faaliyetlerinin Mekânsal Dağılımı Üzerine Analitik Çalışmalar. *Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 25 (3), s653-662.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 474 s.
- Yazıcı, M.(2013). Resolving The Historic Urban Tissue By Tracing The Changes As A Basis For Its Conservation: Samsun From 20th Century Untill Today. Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Üniversitesi Restorasyon ve Mimarlık Bölümü, Ankara, 214 s.
- Yakan O. E. (2018). Güzelcehisar (Bartın İli) Kıyı Yerleşiminde Görsel Peyzaj Değerlendirmesi. Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 131 s.
- Zeybek, H. İ. (2006). Sosyoekonomik Kriterlere Göre Samsun İlinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki Yeri, *Geçmişten Geleceğe Ulusal Samsun Sempozyumu*, Samsun, s. 1-5.

BİBLİYOGRAFYA

Hoogstad, J., (1990). Space-Time-Motion, SDU Gravenhage, Holland.

Lynch, K., (1990). Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 215s.

Krier, R., (1988). Architectural Composition, Rizzoli International Pub. Inc., New York, 320.

Simonds, J.A., (1961). Landscape Architecture Mc Graw-Hill Book Company, Inc, New York, 286s.

Velioğlu, S., (1990). Dış Mekan Yaşantısına Bağlı Olarak Mimari Ölçekteki Fiziksel Biçimlenmeyi Değerlendirmeye Yönelik Bir Model, Mimarınan Üniversitesi, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, 30s.

EKLER

EK 1: Anket



Tarih .../.../...

Anket No:

EK-... : SAMSUN'DA YAŞAYAN HALK İÇİN UYGULANAN ANKET FORMU

Bu anket formu, Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Yüksek Lisans Tezi, 'Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkilerinin İrdelenmesi' başlığı altında Samsun Kurtuluş Yolu örneğinde incelenmiştir. Adınız ve soyadınız sorulmayacaktır. Anketten elde edilen veriler gizli tutulacak ve kimseyle paylaşılmayacaktır. İlgi ve katkılarınız için şimdiden teşekkür eder, saygılar sunarız.

1. Cinsiyetiniz?

1 () Kadın 2 () Erkek

2. Yaşınız?

1 () 15-20 2 () 21-30 3 () 31-40 4 () 41-50 5 () 51-60 6 () 60+

3. Medeni durumunuz?

1 () Evli 2 () Bekar

4. Eğitim Durumunuz?

1 () İlköğretim 2 () Lise 3 () Üniversite 4 () Y. Lisans 5 () Doktor

5. Çalışma Durumunuz?

1 () Ev Hanımı 2 () Emekli 3 () Öğrenci 4 () İşçi 5 () Memur

6 () Akademisyen 7 () Serbest Meslek 8 Diğer (belirtiniz).....

6. Gelir durumunuz? (Ailenizin gelir durumu)

1 () 1.500-3.000 TL 2 () 3.000-5.000 TL 3 () 5.000 – 10.000 TL 4 () 10.000 TL ve üzeri

EK 2: Anket (devam ediyor).

7. Ne kadar zamandır Samsun'da yaşıyorsunuz?

- 1 () 1 yıl 2 () 1-3 yıl 3 () 3-5 yıl 4 () 5-10 yıl 5 () 10-15 yıl 6 () 15+

8. Kurtuluş Yolu'nu tercih amacınız nedir? (İlk 3 tercihinizi numaralandırarak belirtiniz.)

- 1 () Tarihi ve kültürel doku 7 () Manzara izleme
2 () Yabancılar Pazarı 8 () Balık tutmak
3 () Dinlenme 9 () Yeme-içme
4 () Yürüyüş 10 () Ulaşım alanı
5 () Bisiklete binme 11 () Paten kaymak
6 () Faytonla gezme 12 () Düğün organizasyonu
13 () Diğer (belirtiniz).....

9. Yapılan aktiviteleri olumsuz etkileyecek çevre faktörleri var mıdır?

- 1 () Evet 2 () Hayır

10. Cevabınız evet ise, bu olumsuz çevre faktörleri neler olabilir? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)

- 1 () Hava kirliliği 5 () Bakımsızlık
2 () Su kirliliği 6 () Bilinçsiz çevre kullanımı
3 () Görsel kirlilik 7 () Güvenliğin yetersiz olması
4 () Gürültü kirliliği 8 () Diğer (belirtiniz).....

EK 3: Anket (devam ediyor).

11. Alanda bulunan kentsel donatı elemanlarının yeterliliğini değerlendiriniz.

| Kentsel Donatı Elemanlarının Yeterliliği? | Yeterli | Orta | Yetersiz |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|-----------------|
| Yüksek aydınlatma | | | |
| Alçak aydınlatma | | | |
| Geri dönüşüm kutuları (çöp kutusu) | | | |
| Oturma bankları | | | |
| Üst örtü öğeleri (duraklar, gölgelikler, pergolalar, vb.) | | | |
| Yönlendirici ve bilgilendirici levhalar | | | |
| Plastik obje (heykel, sanatsal obje vb.) | | | |
| Sınır elemanları | | | |
| Su öğesi (süs havuzları, çeşmeler, kanallar, yangın musluğu, vb.) | | | |
| Satış birimleri (kiosklar, büfeler, vb.) | | | |
| Bisiklet park yerleri | | | |
| Bitki kasaları | | | |
| Diğer | | | |

12. Kurtuluş Yolu ve yakın çevresi için hizmetlerinin yeterliliğini değerlendiriniz.

| Kurtuluş Yolu ve Yakın Çevresi İçin Hizmetlerinin Yeterliliği? | Yeterli | Orta | Yetersiz |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|-----------------|
| Çöplerin toplanması | | | |
| Ortak kullanım alanlarının temizliği | | | |
| Aydınlatma | | | |
| Kanalizasyon sistemi | | | |
| Ulaşım | | | |
| Güvenlik | | | |
| Koruma ve restorasyon çalışmaları | | | |
| Bakım ve onarım çalışmaları | | | |
| Ağaçlandırma çalışmaları | | | |
| Açık-yeşil alan kalitesinin sağlanması ve korunması | | | |
| Tanıtım | | | |
| Geri dönüşüm kutuları miktarı | | | |

EK 4: Anket (devam ediyor).

13. Samsun Kurtuluş Yolu ve çevresinde bulunan donatı elemanlarının malzeme ve tasarımı alanın kimliği ile ne derece uyumludur?

- 1 () Son derece uyumlu 2 () Orta derece uyumlu 1 () Uyumlu 1 ()
Fikrim yok

14. Alana gelirken kullandığımız ulaşım aracı nedir?

- 1 () Özel araç 3 () Dolmuş 5 () Tramvay
2 () Taksi 4 () Otobüs 6 () Diğer (belirtiniz).....

15. Alana kiminle birlikte gelirsiniz?

- 1 () Ailemle 2 () Arkadaşlarım ile 3 () Yalnız 4 () Diğer
(belirtiniz).....

16. Bu alada sizi rahatsız eden durumlarla karşılaşıyor musunuz?

- 1 () Evet 2 () Hayır

17. (Cevabınız evet ise) Geldiğinizde neler rahatsızlık veriyor? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.)

- 1 () Tarihi özelliği olan yapıların ve çevrenin bakımsızlığı
2 () Düzensiz yapılaşma 6 () Otopark sorunu
3 () Görsel kirlilik 7 () Güvenlik sorunları
4 () Gürültü kirliliği 8 () Halkın olumsuz tavırları
5 () Kalabalık 9 () Diğer (belirtiniz)

EK 5: Anket (devam ediyor).

18. Size göre bu alanda hangi düzenlemeler yapılmalıdır (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)

1 () Tarihi mekân daha çok vurgulanarak bakım çalışmaları yapılmalı

2 () Sahil şeridi bakım ve onarım çalışmalarına yer verilmeli

3 () Rehberlik hizmetleri sağlanmalı

4 () Otopark sorunu çözümlenmeli

5 () Kent donatılarının sayısı ve niteliği artırılmalı

6 () Bitkisel tasarım uygulamaları yapılmalı (Bitkisel çeşitlilik artırılmalı, gölge ağaçlarına yer verilmeli vb)

7 () Mevcut bitkilerin bakımı sağlanmalıdır

8 () Diğer

EK 6: Anket (devam ediyor).

19. Kurtuluş yolu ve çevresini aşağıdaki sıfat çiftlerine göre değerlendiriniz.

| Anlamsal farklılaşım sıfat çiftleri | | | | | | |
|--------------------------------------|----|----|---|----|----|-------------------------------------|
| Pozitif sıfatlar | +2 | +1 | 0 | -1 | -2 | Negatif sıfatlar |
| Düzenli | | | | | | Düzensiz |
| İlginç/İlgi çekici | | | | | | Sıradan |
| Güvenli | | | | | | Güvenli değil |
| Yaya Konforu (Yürüyüş) | | | | | | Konforsuz (Yaya Konforu Yürüyüş) |
| Heyecan verici | | | | | | Sıkıcı |
| Ulaşılabilir | | | | | | Ulaşılamaz |
| Çeşitli | | | | | | Monoton |
| Hareketli/ Dinamik | | | | | | Durağan |
| Dinlendirici/ Rahatlatıcı | | | | | | Yorucu / Rahatsız edici |
| Görülebilir | | | | | | Görünürlüğü düşük |
| Özgün/Eşsiz | | | | | | Tanıdık |
| Davetkâr | | | | | | Davetkâr değil |
| Renk etkili | | | | | | Renk etkisiz |
| Arazi formu etkili | | | | | | Arazi formu etkili değil |
| Bitkisel çeşitlilik açısından zengin | | | | | | Bitkisel çeşitlilik açısından zayıf |
| Doğal | | | | | | Doğal değil |
| Bakımlı | | | | | | Bakımsız |
| Yoğun | | | | | | Seyrek |

20. Size göre alanda eksik gördüğünüz /öneri getirmek istediğiniz bilgileri paylaşır mısınız?

.....
.....

GÖSTERDİĞİNİZ İLGİ VE YARDIMLARINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Neşe DEMİRALP İŞİT
Doğum Yeri ve Tarihi : Çarşamba / Samsun 21/08/1988

Eğitim Durumu

Lise Öğrenimi : Samsun Çarşamba Anadolu Lisesi (2002-2006),
Not Ortalaması: 4.13 /5.00

Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı
Bölümü (2007-2012) (1 Yıl Hazırlık)
Not Ortalaması: 3.06 / 4.00

Yüksek Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj
Mimarlığı Ana Bilimdalı, Yaya Hareketleri ve Mekân
İlişkilerinin İrdelenmesi: Samsun Kurtuluş Yolu ve
Yakın Çevresi Örneği (2014-2019),
Not Ortalaması: 3.64 / 4.00

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce (Orta derece)

Bilimsel Faaliyet/Yayımlar : Cengiz C. ve Demiralp İşit N. (2018). Mekânsal
Özellikler ve Yaya Hareketleri İlişkisinin İrdelenmesi:
Samsun Kurtuluş Yolu Örneği. *Çevre Hukuku ve
Çevresel Sorunlar Uluslar Arası Kongresi*, Samsun.

Cengiz C. ve İşit N. (2017). Pedestrian Movements In
Public Spaces Within The Concept Of Livable Cities.
*Uluslararası Mimarlık ve Tasarım Sempozyumu,
İstanbul.*

Öztürk M. ve Demiralp N. (2012). Rekreasyon ve
Kullanıcı İlişkisi Bartın Kent Ormanı ve TOKİ Örneği.
Lisans bitirme projesi, Bartın

Aldığı Ödüller : İstanbul - Sultanbeyli İlçesi Aydos Dağı Şalgamlı
Devlet Ormanı Peyzaj Planlama Projesi, mansiyon

ödülü, 2012,

Amasra Kent Merkezi Tasarım ve Peyzaj Tasarım Projesi Katılım Belgesi, 2011,

Peyzaj Mimarlığı Bölümü 2009 - 2010 Eğitim - Öğretim Yılı 2. Sınıf Onur Öğrenciliği,

2011-2012 Eğitim-Öğretim Yılı Bahar Dönümü Mezun Öğrenciler İçinden Onur Öğrenciliği.

İş Deneyimi

- Stajlar : İstanbul büyükşehir Belediyesi Ağaç ve Peyzaj A.Ş.-
Staj I (06.2010/07.2010)
Tanem Peyzaj Tasarım ve Uygulama (Samsun) - Staj II
(07.2011/08.2011)
- Projeler ve Kurs Belgeleri : Samsun Kıran Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi,
Şanlıurfa Kamberiyeye Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi
Samsun İlkadım Belediyesi Sınırları içerisinde;
Spor parkı ve spor kompleksleri,
Revizyon çalışmaları,
Semt/çocuk parkları,
Hobi bahçesi,
Trafik eğitim parkı projesi,
Engelsiz yaşam projesi,
Düğün salonu ve sosyal tesisler projesi,
Yeşil alanlar bitkilendirme projeleri,
Autodesk Autocad (Bilgisayar Destekli Proje Çizimi),
2011,
İşaret Dili 1. Seviye eğitimi ve sertifikası, 2015,
Eurodesk eğitim program, 2014
3D MAX (Üç boyutlu modelleme) Başarı Belgesi,
Bartın Üniversitesi Sürekli Eğitim Uygulama ve
Araştırma Merkezi (BÜNSEM) , 2012

ArcGIS I ve II sertifikası, esri Turkey, 2012
Peyzaj Mimarları Odası öğrenci kurultayı katılımcı,
2011 Flower Show Katılımcı, 2010
TÜYAP Katılımcı ve görevliliği, 2009, 2010
Flower show İstanbul Fuar katılımı, 2016
Erasmus – Plus Proje Döngüsü Yönetim Semineri,
2015,
Kabında Oturan Bonsai Sahibiyle Yaşar Yaşlanır
Konulu Eğitim Programı Katılımı, 2017,
Erasmus +2020 Stratejisi, Avrupa Birliği Projelerinde
Strateji Belirleme Eğitimi, 2015.

Çalıştığı Kurumlar : Uğur Harita İnş. Planlama ve Kentsel Dönüşüm Ltd. Şti
Ankara
Samsun İlkadım Belediyesi Park ve Bahçeler
Müdürlüğü
İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSTON A.Ş. Satış ve
Pazarlama Müdürlüğü (2018 ve halen)

İletişim

E-Posta Adresi : neseisit@gmail.com