

Subject Area
Landscape Architecture

Year: 2022
Vol: 8 Issue: 102
PP: 3088-3099

Arrival
13 July 2022
Published
30 September 2022
Article ID Number
64573

Article Serial Number
25

Doi Number
<http://dx.doi.org/10.2922/8/sssj.64573>

How to Cite This Article

Poyraz, N. & Tarakci Eren, E. (2022). "Kent Merkezindeki Caddelerde Yaya Problemleri: Artvin, Arhavi İnönü Bulvarı Örneği" International Social Sciences Studies Journal, (e-ISSN:2587-1587) Vol:8, Issue:102; pp:3088-3099



Social Sciences Studies Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Kent Merkezindeki Caddelerde Yaya Problemleri: Artvin, Arhavi İnönü Bulvarı Örneği

Pedestrian Problems on the Streets in the City Center: Artvin, Example of Arhavi İnönü Boulevard

Nergiz Poyraz ¹ Emine Tarakci Eren ²

¹ Peyzaj Mimarı., Artvin Çoruh Üniversitesi, Sanat ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Artvin, Türkiye

² Doç. Dr., Artvin Çoruh Üniversitesi, Sanat ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Artvin, Türkiye

ÖZET

Artan kent nüfusu, büyüyen kentler ve bununla birlikte doğrudan artan motorlu taşıt sayıları, kentlerde otopark problemi gibi araçların sebep olduğu birçok problemleri devamında getirmektedir. Yayaların sınırlarına dâhil olan motorlu taşıtlar, dış mekân donatıları, yanlış bitkilendirme tasarımları vb. birçok etken ile birlikte; kentlerde yaya hareketlerine önemli ölçüde etki etmektedir. Bu çalışma ile birlikte; Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunan Artvin'in Arhavi ilçesinde önemli bir konuma sahip İnönü Bulvarı'nın 210 metrelik bir bölümü incelenerek; bu alan sınırları içerisindeki yaya mekânları ve işlevselliği araştırılmıştır. Yapılan literatür araştırması ile birlikte, Arhavi ilçesi için geçmişten günümüze büyük kültürel değer taşıyan İnönü Bulvarı için herhangi bir çalışmaya rastlanamamıştır. Bu çalışma ile İnönü Bulvarı incelenerek, bu alan üzerindeki yaya problemleri tespit edilmiş ve bu konuda öneriler getirilerek, mevcut alanın gelecek nesillere sağlıklı bir şekilde aktarılması amaçlanmıştır. Bu konuyla ilgili, benzer kentlerin çalışmalarına rehber olacak nitelikte bir çalışma yapılması hedeflenmiş ve bu doğrultuda bulgular ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yaya, Cadde Peyzajı, İnönü Bulvarı, Arhavi, Artvin

ABSTRACT

Increasing urban population, growing cities and directly increasing number of motor vehicles bring many problems caused by vehicles such as parking problem in cities. Motor vehicles, outdoor equipment, wrong planting designs, etc., which are included in the boundaries of pedestrians. along with many factors; It has a significant impact on pedestrian movements in cities. Along with this study; By examining a 210-meter section of İnönü Boulevard, which has an important location in the Arhavi district of Artvin in the Eastern Black Sea Region; Pedestrian spaces and functionality within the boundaries of this area were investigated. With the literature research, no study could be found for the İnönü Boulevard, which has a great cultural value for the Arhavi district from past to present. In this study, İnönü Boulevard was examined, pedestrian problems on this area were determined, and it was aimed to transfer the existing area to future generations in a healthy way by making suggestions on this subject. It is aimed to carry out a study on this subject that will guide the studies of similar cities and the findings in this direction have been revealed

Keywords: Pedestrian, Street Landscape, İnönü Boulevard, Arhavi, Artvin

1. GİRİŞ

Kentsel mekânlar; içerisinde bulunan kullanıcıların farklı ihtiyaçlarını karşılayan, deneyimlerine ortak olan alanlar olmakla birlikte, kullanıcıları tarafından sadece sahip olduğu fiziksel nitelikleriyle ele alınmaktadır. Bireyler içerisinde bulundukları mekânları sadece yaşadıkları mekânlar olarak ele almakta fakat bu durum mekânların yaşanabilir niteliklere sahip olma özelliklerini sınırlı hale getirmektedir. Geçmiş dönem kentleri incelendiğinde kentlerimiz; sokak, cadde ve meydanları içerisinde bulunduran, toplumsal ve kültürel aktivitelerin gerçekleştiği mekânlar olma özelliği taşımaktadır (Surat, Yaman, 2015). Günümüzde ise bu durum çeşitli etkenlerden dolayı yerini farklı anlayışlara bırakmıştır. Hızlı ve kontrolsüz şehirleşmenin günümüzde yer edindiği kentlerde, şehir yaşamı giderek hızlanmakta ve bu döngü içerisinde şehirselleşme yapı birçok anlamda zarar görmektedir. Değişen bu şehirleşme ile birlikte, yönetim birimleri ve planlamacılar, insan yaşamını kolaylaştırma yönünde arayışlara girmişlerdir (Özer, 2006).

Bir kentin karakterini tanımlayan sokaklar, meydanlar ve yaya alanları; kent yaşamının odak noktasını oluşturmaktadır (Gültekin, 2007). Kent insanı sosyal, kültürel, rekreasyonel, ticari vb. birçok gereksinimlerini bu mekânlarda karşılamaktadır. Fakat günümüz kentlerindeki hızlı gelişim süreci ve bu durumun getirdiği olumsuz çevre sorunları halk üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. Çevrenin halka yaratmış olduğu bu baskı sebebiyle, kentlerde rahat ve güvenle kullanılabilecek yaya mekânı olanakları azalmıştır (Gültekin, Altunkasa, 2008). Motorlu araçlar, insanlara hareket özgürlüğü sağlamakla beraber yanlış kullanımıyla birlikte kentsel çevrelerde olumsuz etkiler yaratmaktadır (Yalçınkaya, 2007). Değişen çevre koşulları ile kırsaldan kente göç artmakla bu durum kentlerdeki nüfusun yoğunlaşmasına sebebiyet vermektedir. Artan nüfusa karşılık vermeye çalışan kentler

büyümeyle, gelişmekte ve birçok açık alan yerini yapılaşmaya bırakmaktadır. Kentlerin bu durumlardan etkilenecek büyümesi ile birlikte taşıt sayıları giderek artmıştır (Surat, Yaman, 2015). Taşıt sayılarının giderek artması kentlerde park sorununu beraberinde getirmiş, taşıt izinin yaya kaldırımları aleyhine genişletilmesi durumu ortaya çıkmıştır. Bu durumla birlikte kentlerde yaya erişiminin konforu, güvenliği ve devamlılığı tehlike altına girmiştir (Hepcan ve ark., 2006). Taşıtların park durumu yaya kaldırımlarını sıkıştırılan bir hale getirmiş hatta yapılan parkların kaldırımlara taşması gibi görüntüler ortaya çıkmıştır (Surat, Yaman, 2015).

Kentlerde, motorlu taşıtların yaya kaldırımlarını işgal etmesi durumu gibi yayaların hareket özgürlüğünü kısıtlayan canlı-cansız birçok faktör bulunmaktadır. Altyapı ve tesisat elemanlarının yanlış konumlandırılması, büfeler ve seyyar satıcıların, dükkân sahiplerinin yol boyunca yaya için kullanılan alanları işgal etmesi, kent içi bitkilendirmelerinin doğru uygulanmaması vb. birçok faktör yayalar için olumsuz durumlar oluşturmaktadır. Hatta bazı kentlerde, kentlerin büyük bir bölümünü kaplayan imarsız konut alanlarında yayalar için kaldırım hiç bulunmamaktadır. Kendilerine ait bir yaya kaldırımı bulunmayan kullanıcılar, motorlu araçlarla aynı yol yüzeyini paylaşmak durumunda kalmaktadırlar (Mert, 2006). Yaya yolcularının etkin bir şekilde desteklenmemesi ve korunmaması durumunda, zaten gittikçe artan otomobilleşmeye paralel olarak yaya hareketlerinin de taşıt trafiğine dönüşeceği öngörülmektedir. Bu durum birçok kent sorununu beraberinde getirecektir. Artan taşıtlar artık kentlere sığmayacak, yoğun trafik daha sağlıklı ve güvenli ortamlar oluşturacaktır. Ulaşım planlamalarında yayaların öncelikli olarak ele alınması önemli bir ölçüt olmaktadır (Mert, 2006).

Yayaların günümüzde yaşamış olduğu tüm bu problemlerin ışığında asıl amaç; yaya kullanımının bir ulaşım türü olduğunu bilerek yaya yolculukları için mekan açmak ve bu durumla birlikte trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılan zenginleşmiş mekanlar oluşturmak olmalıdır (Eren ve ark., 2018). Kentsel mekân tasarımıdaki asıl amaç ise; insanların mekân kullanımı içerisinde hareket ederken sürekli ve aralıksız etkiler oluşturacak şekilde ilerlemesidir. Geçmiş medeniyetlerden günümüze tasarım ölçülerine bakıldığında, tasarımın değişmeyen ölçülerinden birinin insan hareketinin göstergesi olan ayak sesleri olduğu görülecektir. Kentsel tasarımıdaki dolaşım sistemi değerlendirilmesinde ulaşım bağlantıları, toplu taşıma ve altyapı sistemleri, taşıt ve yaya hareketleri oldukça önem kazanmaktadır (Özer, 2006).

Yaya kaldırımları; cadde ve sokakların kenarında, taşıt izinin bittiği bordürden itibaren özel mülkiyet sınırına kadar olan bölüm olarak geçmektedir. Yaya kaldırımları canlı ve cansız donatı şeridi, yayalara yönelik kent mobilyaları, rampa ve yol bitkileri olmak üzere 3 temel şeritten oluşmaktadır (Hepcan ve ark., 2006). Kentler insanlar için, taşıtlar ise ulaşımı sağlayan araçlardır. Konforlu ve güvenli bir yaya erişimi, kentlerde yaya kaldırımları ile mümkün olmaktadır. Project for Public Spaces (PPS) verilerine göre yaya kaldırımlarındaki yürüme şeridi en az 2.50 m yani 4 kişinin yan yana rahatlıkla geçebileceği ölçüde olması gerekmektedir (Eren ve ark., 2018). Bahsedilen tüm bu kapsamlarda kentlerin yürünebilir kentler olması önem arz etmektedir. Yürünebilir kentler için; yürümeye teşvik eden bir tasarım, geniş yaya yolları, yeterli sayıda sokak donatıları, iyi aydınlatmalar, rahat hareket imkânı, yürüme mesafesinde dükkânlar, kafeler, rekreatif faaliyetler vb. aktif kullanımlar, yoğunluk, trafik gürültüsü vb. etkenlerin olumsuz etkisini hafifletecek doğal bir çevre, sosyal ve çeşitli yerel kültür olması gerekmektedir (Özer, 2006).

Elde edilen tüm veriler kapsamında; geçmişten günümüze kentlerin durumu incelendiğinde özellikle sanayi devriminden sonra kırsaldan kente göçün getirmiş olduğu bazı olumsuz etkiler gözlemlenmektedir. Kentlerdeki nüfus yoğunluğunun artması, kentlerin büyümesine sebebiyet vermiştir bu durum da motorlu taşıtların artmasına yol açmıştır. Motorlu taşıtların artmasıyla birlikte park sorunu büyük bir problem haline gelmiş ve sürücüler kentin ana unsurlarından biri olan yaya kaldırımlarına taşmaya başlamışlardır. Park sorunu, yanlış bitkilendirme, canlı-cansız donatılar vb. birçok etken ile birlikte yayalar kentin onlara sunmuş olduğu avantajları güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde yerine getirememeye başlamışlardır. Bu durumda kentlerin planlamasında ve tasarımında yayalar öncelikli olmalı ve düzenlemeler bu duruma göre yapılmalıdır. Kent planlamalarında yayalaştırma çalışmalarına öncelik verilmeli, bu durum sonucunda oluşacak yeni planlamaların kente sağlayacağı yararlar göz ardı edilmemelidir.

Kentlerde yapılacak olan yayalaştırma çalışmaları ile yaya yollarını kullanan insan sayısı artacak ve taşıt trafiği önemli ölçüde azalacaktır (Eren ve ark., 2018). Taşıt trafiğinin azalması, kentin sağlığı için olumlu etkiler oluşturacak, yaya yollarını tercih edecek insanlarda fizyolojik ve psikolojik birçok olumlu etki gözlemlenecektir.

Bu kapsamda çalışmanın amacı; Artvin-Arhavi ilçesi İnönü Bulvarı'nın fiziki durumunu inceleyerek mevcut durumunu ortaya koymak, çalışma yöntemi olarak anket ve gözlem tekniği yardımıyla kullanıcıların bu bulvara yönelik istek, ihtiyaç ve kullanım amaçlarını belirleyerek alan üzerindeki eksikliklerin giderilmesine yönelik öneriler geliştirmektir. Çalışma bağlamında İnönü Bulvarı'nın mekânsal bileşenleri olan bitkisel ve yapısal peyzaj

elemanları, bina kat yükseklikleri, bina işlevleri, yaya kaldırım genişliği ve yol genişliği incelenerek, öneriler kapsamında bu alana ilişkin yapılacak olan çalışmalara bir rehber niteliğinde çalışma olması amaçlanmıştır.

2. MATERYAL VE METOD

2.1. Çalışma Alanı

Araştırmanın materyalini Artvin'in Arhavi ilçesinde bulunan İnönü Bulvarı'nın 210 metrelik kısmı oluşturmaktadır (Şekil 1). Alanı kullanıcısı olan kent halkı, cadde üzerindeki binalar ve diğer peyzaj elemanları oluşturmaktadır. Araştırma alanı, Doğu Karadeniz Bölgesi, Artvin ili Arhavi ilçesinde bulunmaktadır. Çalışma alanı olarak; Arhavi ilçesi İnönü Bulvarı'nın Balıkhane ve Halk bankası aralığı belirlenmiştir (Şekil 1). 210 metre uzunluk, 15 metre genişliğe sahip olan alanda trafik çift yönlü sağlanmaktadır.



Şekil 1. Arhavi, İnönü Bulvarı (Çalışma Alanı)

2.2. Uygulama

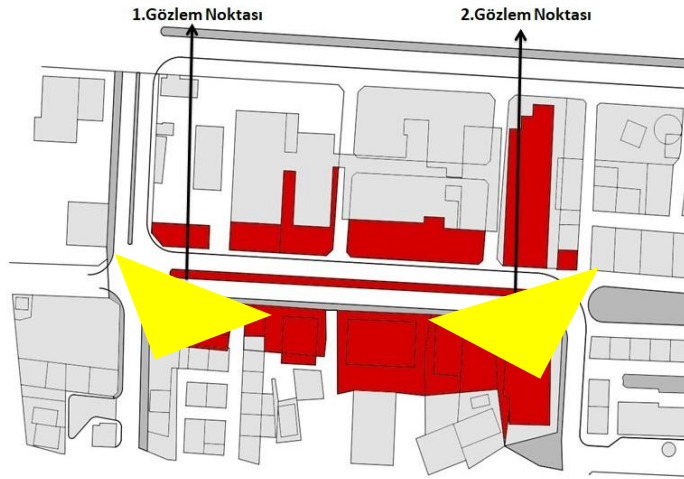
Araştırma kapsamında peyzaj araştırma yöntemlerinden etüd, veri toplama, analiz ve sentez ve anket yöntemleri kullanılmıştır. Çalışma toplamda 3 aşamadan oluşmaktadır.

2.3. I. Aşama- Mevcut Durum Tespiti

Çalışmanın I. Aşaması olan mevcut durum tespitinde, İnönü bulvarı üzerindeki mevcut fiziki durum tespit edilmiştir. Bina kat sayıları, bina işlevleri, bina ve yol kotları arasındaki farklar, yol genişlikleri, yol merkezi üzerindeki bitki türleri ve yapısal peyzaj elemanları tespit edilerek mevcut duruma yönelik tablolar oluşturulmuştur.

2.4. II. Aşama- Davranış Gözlemi

İnönü Bulvarı üzerindeki yaya kullanım ve yoğunluk düzeylerini belirleyebilmek amacıyla gözlem tekniği tercih edilmiştir. Çalışma kapsamında, mevcut alan kullanıcılarının alana ilişkin hareketlerini gözlemlemede, ihtiyaç ve eksikleri belirlemede gözlem tekniği tercih edilmiştir. Araştırma kapsamında halk pazarının mevcut alana kurulmasından kaynaklı cumartesi günü ayrıca gözlemlenmiştir. Çünkü alanın mevcut durumunu belirlemede, cumartesi günleri yaşanan farklı bir durumun doğru sonuçlar almayı engelleyeceği düşünülmüştür. Kalan günler dâhilinde gözlemler; gün içerisinde sabah, öğle ve akşam saatlerinde belirli zaman dilimlerinde bulvarı en net görebilecek üstten görüşlü 2 bölgeden gerçekleştirilmiştir. Belirlenen zaman dilimleri hafta içi ve hafta sonu olmak üzere 09:30, 12:30, 14:30 ve 17:30 olarak belirlenmiştir. Belirlenen saatlerde belirtilen 2 bölgeden fotoğraflar çekilerek; yaya ve taşıtların, hareket ve yoğunluk durumları izlenmiştir (Şekil 2). Yapılan gözlemler ve çekilen fotoğraflar dâhilinde, belirlenen saatlerde çekilen fotoğraflar Autocad 2021 programı aracılığıyla düzenlenerek yoğunluk ve kullanım durumu tespit edilmiştir. Günü farklı saatlerinde 2 ayrı bölgeden çekilen (Şekil 2) fotoğraflardaki yaya ve taşıt yoğunlukları Autocad programı dâhilinde karşılaştırılarak, hangi bölgenin daha yoğun olarak kullanıldığı belirlenmiştir.



Şekil 2. İnönü Bulvarı Gözlem Noktaları

2.5. III. Aşama- Anket

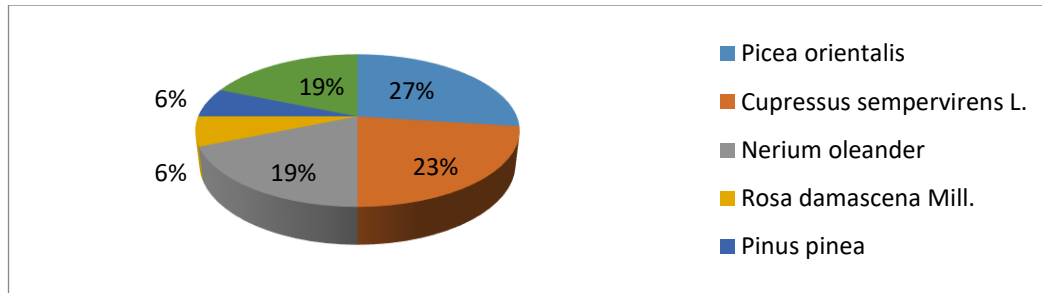
İnönü Bulvarı kentin en çok tercih edilen bulvarı olmakla birlikte, bu bulvarın kullanıcıların alandan memnuniyeti de oldukça önemlidir. Bu noktaya değinmek amacıyla bu aşamada anket yöntemi kullanılarak bulvar kullanıcıların görüşleri belirlenmiştir. Farklı yaş grubundan toplamda 302 adet kullanıcıyla anket yapılmıştır. Anket başlangıcı olarak kullanıcıların demografik özellikleri tespit edilerek devamında alana yönelik memnuniyet durumunu sorgulayıcı sorular yöneltilmiştir. Ankette yer alan ifadeler şu şekildedir (tablo). Yapılan memnuniyet anketin de kullanıcılarına açık uçlu 3 adet soru yöneltilerek; Kullanıcıların İnönü Bulvarı'nda geçirdikleri zaman sıklıkları sorularak devamında, yapılacak olan bir kentsel yenileme çalışmasında değişmesini istedikleri durumlar sorularak, bir diğer soru olarak kullanıcılardan ek olarak belirtmek istedikleri arzu ve isteklerini belirtmeleri istenmiştir.

3. BULGULAR

3.1. I. Aşamaya Ait Bulgular

3.1.1. Bitkisel Peyzaj Elemanlarına İlişkin Bulgular

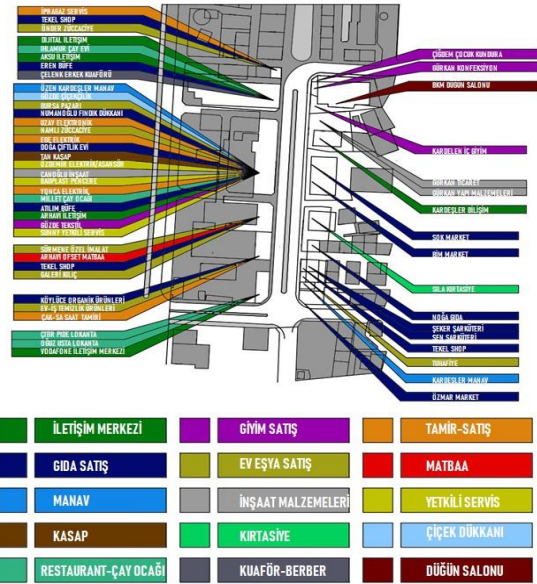
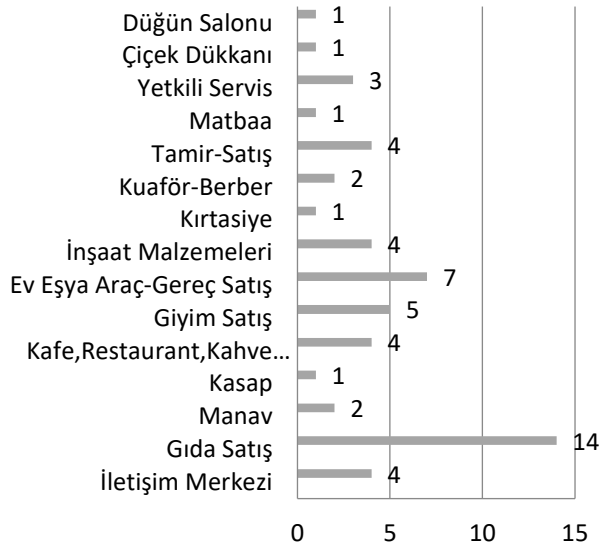
Cadde boyunca yaya kaldırımları 2.5-19.5 m arasında değişiklik göstermektedir. Kaldırım yükseklikleri ise 0.19-3 m arasında değişiklik göstermektedir. Bulvar üzerindeki peyzaj elemanları incelendiğinde; yapısal ve bitkisel peyzaj elemanlarının olduğu tespit edilmiştir. Yapısal peyzaj elemanları; rampa, aydınlatma, çöp kutuları, duvarlar, oturma birimleri, örtü elemanlarıdır. Zemin malzemesi tüm bulvar boyunca küp taş olarak tercih edilmiştir. Bitkisel peyzaj elemanları incelendiğinde, Arhavi kenti için köklü bir geçmişe sahip olan bulvar üzerinde yeterli bir bitkilendirme tasarımı olmadığı görülmektedir. Genellikle ağaç, çalı ve yer örtücü bitkiler tercih edilmiştir. Bulvar boyunca bitki türleri incelendiğinde; Cupressus sempervirens L., Picea orientalis, Nerium oleander, Robinia pseudoacacia L., Styphnolobium japonicum, Albizia julibrissin, Rosa damascena Mill., Photinia serratifolia, Pinus pinea, Magnolia grandiflora, Cornus mas, Cupressus macrocarpa 'Goldcrest', Chamaecyparis lawsonia, Althaea officinalis türleri olduğu tespit edilmiştir (Şekil 3). Alanda kullanılan bitki türlerinin yoğunluğu incelendiğinde; en çok kullanılan bitki türünün Picea orientalis olduğu görülmektedir.



Şekil 3. İnönü Bulvarı Bitki Tür Yoğunluk Dağılımı

3.1.2. Bina İşlevlerine Ait Bulgular

İnönü Bulvarı boyunca kuzey ve güney kısımlarını kapsayan çalışma ve tespit neticesinde özel konutlar hariç toplam 54 farklı kapalı mekân tespit edilmiştir. Tespit edilen mekânlar işlevlerine göre sınıflandırılmıştır (Şekil 4).

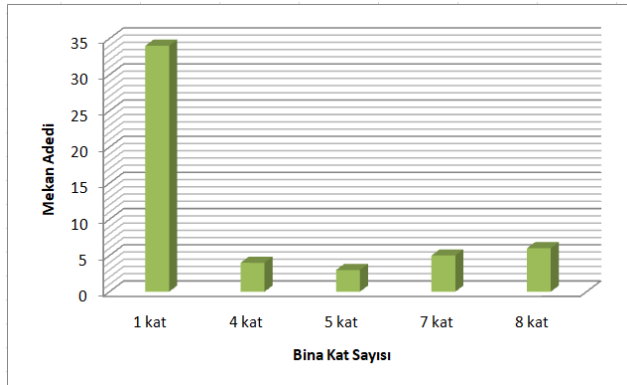


Şekil 4. Arhavi, İnönü Bulvarı Üzerindeki Binaların İşlev Dağılımları

Bu sınıflandırmaya göre; iletişim merkezi, gıda satış, manav, kasap, kafe-restaurant-kahvehane, giyim satış, ev eşya araç-gereç satış, inşaat, kırtasiye, kuaför-berber, elektrik tamir-satış, saat dükkânı, matbaa, yetkili servis, çiçek dükkânı ve düğün salonu olmak üzere 15 farklı işlev tespit edilmiştir.

3.1.3. Bina Kat Yüksekliklerine Ait Bulgular

İnönü Bulvarı üzerinde ele alınan mekânlar özel konutlar harici mekânlar olarak belirlenmiştir. Fakat bu mekânların belirli bir bölümü özel konutların ve sitelerin zemin katları olarak konumlandırılmıştır. Bulvar boyunca bina kat yükseklikleri 1-8 kat arasında değişiklik göstermektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Bina Kat Yükseklikleri Dağılımı

3.1.4. Kaldırım ve Yol İlişkisine Ait Bulgular

İnönü Bulvarı çalışma alanı boyunca kaldırım ve yol ilişkisi incelendiğinde, deforme olmuş birçok kaldırım ve bordür olduğu görülmektedir (Şekil 6). Türk Standartları Enstitüsü (TSE)'nin yapmış olduğu standartlar gereği; iş bölgelerinde yaya kaldırımı genişliğinin en az 5 metre, bordür taşının ise 0.70-1 metre boyunda ve 0.15-0.20 metre genişliğinde olması öngörülmüştür. Aynı zamanda belirlenen yeni standartlara göre, kaldırım yüzeyinde ayakların takılacağı çıkıntılar ve topukların girebileceği delikli yüzeyler bulunmaması şart koşulmaktadır (URL-2). Belirlenen bu standartlar kapsamında, İnönü Bulvarı kaldırım ve yol genişlik durumları incelenmiştir. Belirlenen çalışma alanı boyunca kaldırım genişliklerinin özensiz bir düzenle deforme olduğu görülmektedir. 2.5 m-19 m arasında değişen kaldırım genişlikleri, 0.19-0.50 m bordür taşı ile devam etmektedir. Alanda en belirgin olan gözlemlenen sorunun, bordür taşlarının ve kaldırımların deforme olduğu ve bu durumun yaya-taşıt çizgisini ayırma noktasında yayalara engel teşkil ettiği görülmektedir.



Şekil 6. İnönü Bulvarı Deforme Kaldırım ve Bordür Görüntüleri

İnönü Bulvarı, Artvin-Arhavi ilçesi kent halkının birçok temel ihtiyaçlarını giderme kapsamında önemli bir konumdadır. Fakat alanın mevcut durum tespitinde yapılan gözlemler sonucunda, alanın yayalara aktif kullanım kapsamında engel teşkil eden durumları olduğu görülmektedir. Mevcut durum tespiti noktasında yapılan incelemeler doğrultusunda, alanın aktif kullanımındaki en büyük probleminin yaya-taşıt sınırının ayırt edilememesi olmaktadır. İnönü Bulvarı çalışma alanında yapılan mevcut durum incelemeleri dâhilinde çekilen fotoğraflar ile birlikte belirlenen problemler sırayla ekte gösterilmiştir (tablo1):

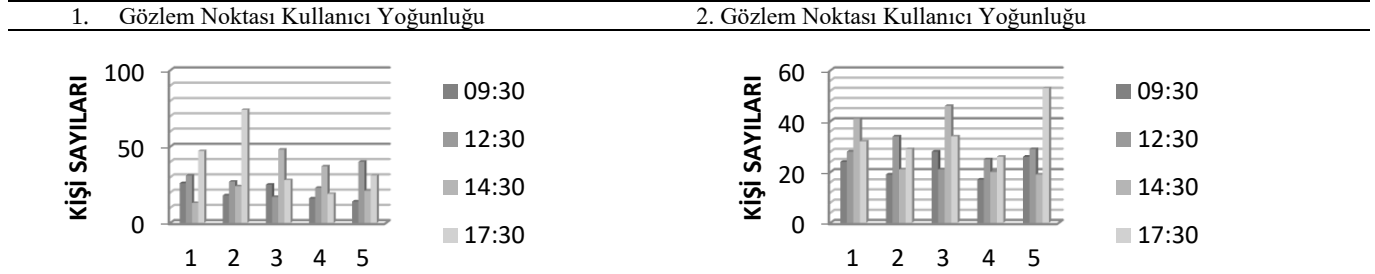
Tablo 1. Fotoğraflar ile birlikte belirlenen problemler

Foto1 Sorun tespiti: Kaldırım işgali	Foto2 Sorun tespiti: Yola ve kaldırıma araç Park etme
Foto3 Sorun tespiti: yol işgali	Foto4 Sorun tespiti: Kaldırım işgali
Foto5 Sorun tespiti: Yola ve kaldırıma araç Park etme	Foto6 Yaya geçidi eksikliği

3.2. II. Aşamaya Ait Bulgular

İnönü Bulvarı II. aşama olan gözlem tekniği aşamasında, hafta içi ve hafta sonu 2 ayrı gözlem noktasından 09:30, 12:30, 14:30, 17:30 saatleri için oluşturulan haritalarda kişi yoğunlukları sayılarak grafik oluşturulmuştur (Tablo 2).

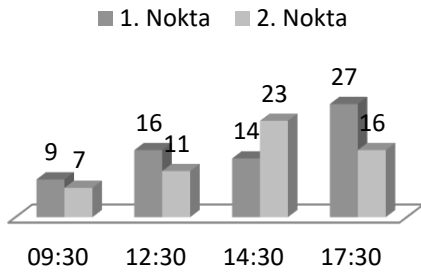
Tablo 2. Birinci ve ikinci Gözlem Noktaları hafta içi Kullanıcı Yoğunluğu



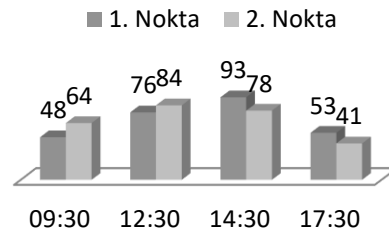
Arhavi ilçesi İnönü Bulvarı'nda cumartesi günleri kurulan halk pazarı, kullanıcı yoğunluğu bağlamında ekstrem durum oluşturulduğundan dolayı, cumartesi günü ayrıca gözlem yapılarak grafik oluşturulmuştur (tablo 3).

Tablo 3. Birinci ve ikinci Gözlem Noktaları hafta sonu Kullanıcı Yoğunluğu

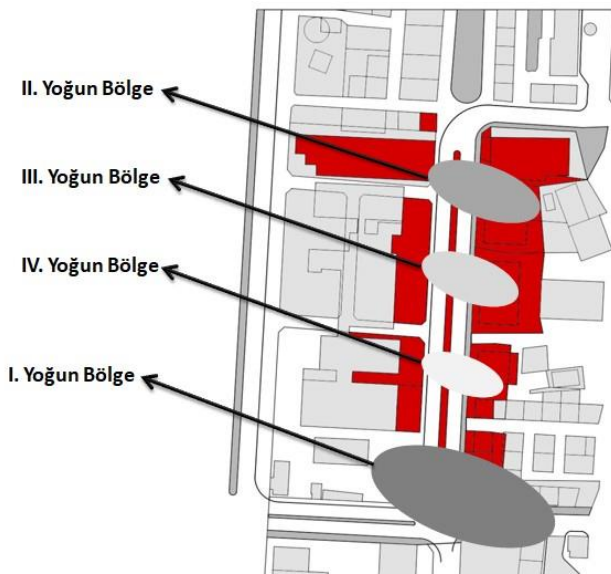
Pazar Günü Kullanıcı Yoğunluğu



Cumartesi Günü Kullanıcı Yoğunluğu



Ayrıca yapılan gözlemler sonucunda elde edilen yaya yoğunluk noktaları Autocad 2021 programı ile üst üste çakıştırılmıştır (Şekil 7). Arhavi, İnönü Bulvarı yaya yoğunluk gözlemine göre en yoğun olarak belirlenen 1. Bölge, alanın girişi olarak belirlenen bölgedir. Bu bölge; Arhavi otogarı, balıkthane ve merkez cami noktasının birleşme noktası olmasından kaynaklı yoğun olarak kullanılan bir bölgedir. Bu sebepten dolayı bu bölgenin yoğunluğu diğer bölgelere göre daha fazla çıkmıştır. 2. Bölge ise alanın diğer bir girişi olan bölge olmaktadır. İnönü Bulvarı'nın devamı bu cadde üzerinden devam etmekte; bankalar, şehrin kalanının devamı ve okullar gibi alanlara bu alandan güzergâh olduğundan dolayı en yoğun 2. Bölge olarak belirlenmiştir. 3. yoğun olarak belirlenen bölge, çalışma alanının göbeği olmakla birlikte; şehir kullanıcılarının günlük ihtiyaçlarını giderdikleri birçok mekân bu alanda bulunmaktadır. Bu sebeple en yoğun 3. bölge olarak belirlenmiştir. En yoğun son bölge olarak belirlenen 4. bölge, diğer bölgelere kıyasla daha az yoğun kullanılan bir bölgedir. Temel ihtiyaçları karşılamaya odaklı mekânların bulunmadığı alan, bu sebepten dolayı daha az yoğunluğun yaşandığı bir bölge olma özelliği taşımaktadır.



Şekil 7. Arhavi, İnönü Bulvarı Yaya Yoğunluklarının Ağırlıklı Olduğu Bölgeler

3.3. III. Aşamaya Ait Bulgular

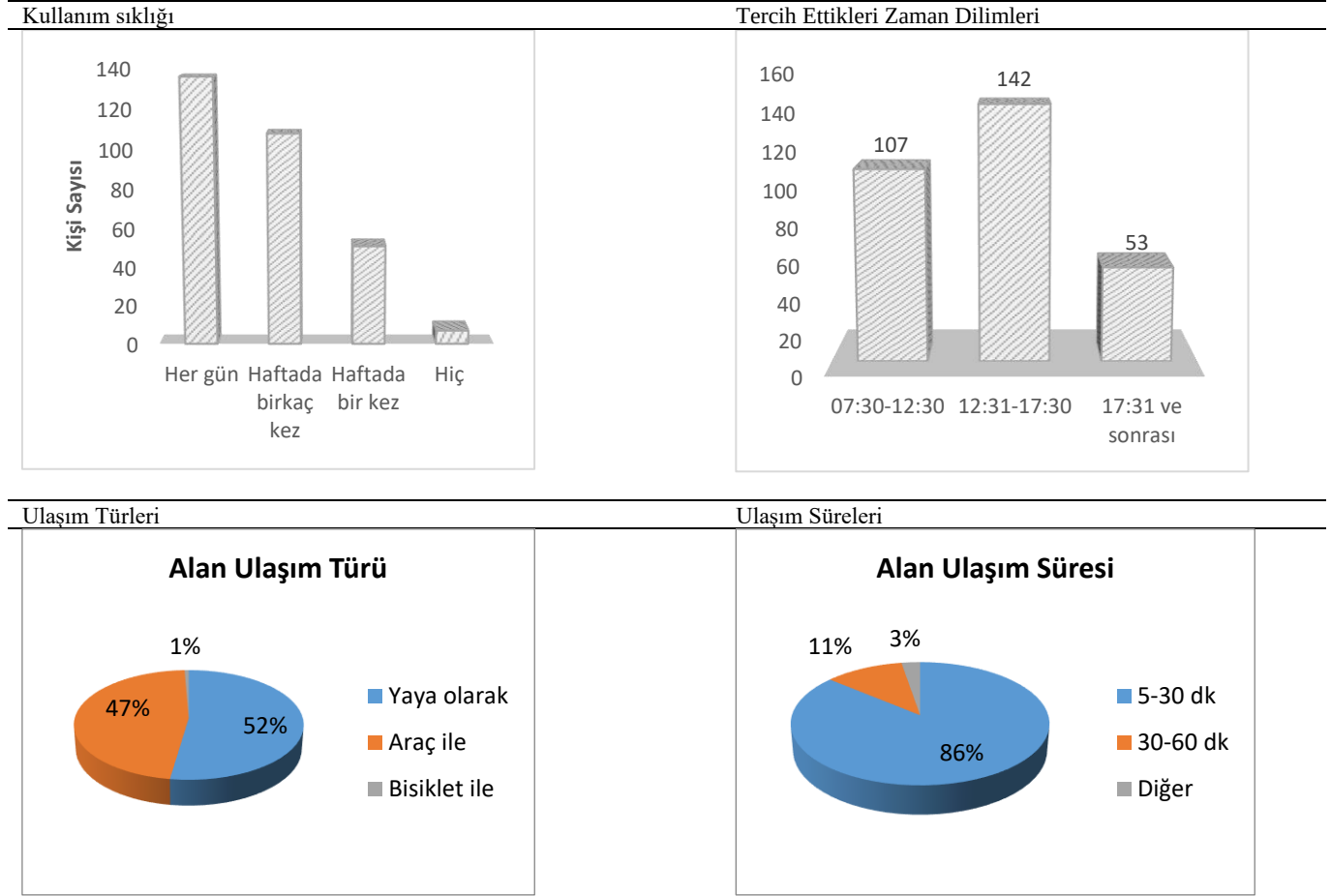
Çalışma kapsamında III. Aşama olan anket aşamasında toplam 302 kişiye alan yeterlilik ve mevcut durumlara yönelik açık uçlu ve çoktan seçmeli sorular yöneltilmiştir. Oluşan kullanıcı profili (Tablo 4) devamında alan mevcut durumu hakkında bilgi edinmeye yönelik sorular sorulmuştur.

Tablo 4. Ankete Katılanların Demografik Özellikleri

Demografik Özellikler	Total	Yüzde (%)
Cinsiyet		
Kadın	175	%57.95
Erkek	127	%42.05
Yaş		
18-28 yaş	89	%29.47
29-39 yaş	105	%34.76
40-50 yaş	46	%15.23
51-61 yaş	39	%12.92
62+ yaş	23	%7.62
Kullanıcı Tipi		
Öğrenci	95	%31.45
Memur	46	%15.23
Esnaf	52	%17.22
Çalışmıyor	19	%6.29
Diğer	90	%29.81
Eğitim Durumu		
İlkokul	13	%4.31
Ortaokul	25	%8.28
Lise	127	%42.05
Lisans	135	%44.70
Yok	2	%0.66

Anketin demografik özelliklerinin tanımlandığı bölüm devamında kullanıcılara, mevcut alan üzerinde “kullanıcı mı, işletme sahibi mi” oldukları sorulmuştur. Anket uygulanan 302 kişinin 118 adet işletme sahibi, 184 adet sadece kullanıcı olduğu tespit edilmiştir. Kullanıcı profilleri tanımlandıktan sonra kullanıcılara; Alan kullanım sıklıkları, Alanı genel olarak tercih ettikleri zaman dilimleri, Alana ulaşım türleri, Alana ulaşım süreleri soruları yöneltilerek cevaplar ekte veriler halinde işlenmiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Anket Sonuçlarına İlişkin Bulgular



Ankette yer alan açık uçlu sorulardan bir diğeri ise “ İnönü Bulvarı’nda yapılabilecek bir kentsel yenileme çalışmasında neyin değişmesini isterdiniz ?” sorusu, cevabı zorunlu olmayan bir soru olarak belirlenmiştir. İsteğe bağlı olarak alınan cevaplar neticesinde, kullanıcıların vermiş olduğu cevaplar şu şekilde derlenmiştir:

- ✓ Bitki çeşitliliğinin artırılması, zeminin düzenlenmesi, kaldırım taşlarının deforme olma sorunu, mevcut alandaki dükkânların kaldırımlara koydukları ürünlerin yayalara teşkil etmesi kullanıcılar için sorun teşkil etmektedir
- ✓ Park yeri anlamında mevcut bir alan olmaması, bulvar kullanımına engel teşkil etmektedir
- ✓ Refüj bitkilendirmesinin değişmesi ve bakımının düzenli olarak yapılması kapsamında, alanın ilgi çekiciliğinin artacağı düşünülmektedir.
- ✓ Alan içerisinde konumlandırılan yapılandırmanın yanında, yeşil alan eksikliği vurgulanmakta ve bu anlamda yeşil alan artırımı önerilmektedir.
- ✓ İnönü Bulvarı’nın şehrin önemli bir noktası olduğunu vurgulayan kullanıcı; mevcut alan içerisindeki yapıların restore edilmesi ve belki de tek tip olmasını önermektedir.
- ✓ Işıklandırmanın yetersiz olduğunu ve yaya kaldırımlarının yeterli olmamasının kullanıcı anlamında olumsuz sonuçlar oluşturduğunu ve tehdit unsuru olduğunu belirten birçok anket kullanıcı bulunmaktadır.
- ✓ Alınan cevaplar neticesinde, birçok kullanıcının yaya yollarının ve araç yollarının düzenlenmesi gerektiğini belirtmiştir.
- ✓ İnönü Bulvarı’nın Arhavi kenti için önemli bir alan olduğunu belirten anket kullanıcısı, bu alan içerisinde birçok temel ihtiyaçlarını karşılayabildiğini fakat rekreasyonel anlamda bir hizmet vermediğini belirterek, rekreasyon alanları yaratılmasını istediğini belirtmiştir.
- ✓ Yayalar, taşıtlar ve ve harici kullanımlar için olan alanların, daha işlevsel ve fonksiyonel olması gerektiği konusunda istek belirtilmiştir.
- ✓ Yaya kullanımının artırılmasına yönelik çalışmalar olması gerektiğini belirten kullanıcı sayısı azımsanamayacak kadar fazla olmakla birlikte, kaldırımların ve taşıt sınırının büyük engel teşkil ettiğini

belirtmektedirler. Bu anlamda park yasağı, sınır çizgisi veya otopark alanları gibi alanlar oluşturulması önerilmiştir.

- ✓ Alanda yapılabilecek olan değişimlerin, kentin doğal dokusunu yansıtmayı gerektirdiğini düşünen belirli bir kullanıcı kitlesi; İnönü Bulvarı'nın Arhavi'nin çok eski bir değer olduğunu ve bu değeri yansıtacak bir düzenleme yapılması gerektiğini belirtmiştir.
- ✓ Arhavi kenti "Mavi ile Yeşilin Buluştuğu Nokta" sloganı anılmaktadır; fakat anket kullanıcılarının bu anlamda yeşil alanların bu kadar az olması ve günden güne azalması noktasındaki tedirginliklerini belirtmişlerdir.
- ✓ Arhavi İnönü Bulvarı'nın seçilen çalışma alanı, haftanın cumartesi gününde halk pazarı olarak kullanılmaktadır. Arhavi ilçesinde böyle bir alan kullanılabilmesi için birçok nokta olduğunu belirten kullanıcı, halk pazarının bu alan üzerinde konumlandırılmasının alanın kullanım işlevini düşürdüğünü belirtmiştir.
- ✓ İnönü Bulvarı'nın birçok ihtiyacı karşılama noktasında temel bir bulvar olduğunu belirten kullanıcı, bu alandaki ihtiyaçlarını giderme noktasında uzun zaman geçirdiğini özellikle belirterek dinlenme alanlarının yaratılmasının önemli bir ihtiyaç olduğunu ve bu nokta çalışmalar olması gerektiğini söylemektedir.
- ✓ Bir başka kullanıcı, bu alanı haftanın birçok gününde ve önemli bir zaman diliminde kullandığını, fakat çocuklar için herhangi bir alan olmadığını söyleyerek; güvenli bir alan oluşturulması gerektiğini belirtmiştir.
- ✓ Arhavi ilçesi, Karadeniz Bölgesi'nin önemli ölçüde yağış alan bir ilçesi olmakla birlikte, böyle bir durumda kullanıcıların kullanabileceği bir alan olmadığını belirten anket kullanıcısı; gerek örtü elemanları, pergolalar veya farklı tasarımlarla yağmur vb. doğa olaylarında alanı aktif kullanmak istediğini belirtmiştir.
- ✓ Anket kullanıcılarının büyük bir kısmı, alan içerisindeki yaya trafiğine kapatılmasını önermiştir. İlçenin farklı bölgelerine ulaşımın bu alanda taşıt yolu olmasa da rahatlıkla ulaşılabilir olduğunu belirterek, sadece yayalar için kullanılan bir bölge olması önerilmiştir.
- ✓ Alanın belirli vakitlerde kullanıcılar için tehlike arz ettiğini düşünen anket kullanıcısı; her yaş grubunun daha güvenli ve rahat kullanabilmesi için tedbirler alınması gerektiğini belirtmiştir.
- ✓ Son olarak, doğallığıyla bilinen Arhavi ilçesini yansıtacak doğal bir alan olmasının kent tanıtımı ve halkı için önemli olduğunu belirten cevaplar alınmıştır.

Anket aşamasının ve çalışmasının son aşaması olan kısımda; anket kullanıcılarına isteğe bağlı olarak İnönü Bulvarı'nda isteklerine yönelik ek olarak belirtmek istedikleri durum veya durumlar olup olmadığı sorulmuştur. Bu kapsamda alınan cevaplar şu şekilde derlenmiştir:

- ✓ Alanın özellikle halk pazarının kurulduğu cumartesi günleri ve kalan diğer günlerde çevre temizliği bakımından eksik olduğunu ve çevre temizliğine daha özen gösterilmesi gerektiğini belirtilmiştir.
- ✓ Alan içerisindeki aydınlatmaların artırılması, farklı tasarımlar yapılarak alanın kullanılabilirliğinin artırılması önerilmiştir.
- ✓ İnönü Bulvarı'ndaki yapıların dış mantolama yapılarak, düzenin ve görüntünün iyileştirilmesine yönelik isteklerde bulunulmuştur.
- ✓ Başka bir cadde (Samsun Çiftlik Caddesi'ni) örnek olarak göstererek, yayalar için dinlenme alanları oluşturularak, araç trafiğine kapalı bir alan olması gerektiğini önermiştir.
- ✓ Zincir marketlerin yaratmış olduğu atık problemleri ve çevre kirliliğinin önüne geçilmesi gerektiğini, alan içerisinde bulunan zincir marketlerin haftanın belirli günlerinde malzeme boşaltma durumlarında alanın hem araç hem yaya için trafiği kapattığını ve bunun önemli bir sorun olduğunu, çevre esnafın yayaların alanlarına engel teşkil ettiğini, yeterli sayıda çöp konteynerleri ve geri dönüşüm kutularının olmadığını, düzensiz ışıklandırma ve bilinçsiz ulaşım, hatalı zemin uygulamaları ve bilinçsiz yapılmış peyzaj çalışmaları vb. durumların alanın değerini azalttığını belirtmiştir.
- ✓ Arhavi ilçesinde son birkaç yılda artan, tedbirsiz sokak hayvanlarının aşılandırılmadan artması kullanıcılara tehdit unsuru olmaya başladığını belirten kullanıcı, özellikle Arhavi'nin çalışma alanı olan bölgesinde bu durumun daha fazla olduğunu söyleyerek bu konuda bir düzenleme yapılması talep edilmiştir.
- ✓ Sosyal dinamizm açısından, alanın değerini arttıracak zenginleştirici kentsel donatıların artırılması talep edilmiştir.

- ✓ Şehir çay fabrikasının şehrin göbeği denilecek bir noktada olması ve bu noktanın İnönü Bulvarı'na çok yakın olmasının, hem çevre kirliliği hem de gürültü kirliliği anlamında önemli bir sorun teşkil ettiğini belirterek bu noktada şikâyetini dillendirmiştir.
- ✓ Mesleğinden kaynaklı birçok seyahat yaptığını belirten kullanıcı, Arhavi gibi güzel bir ilçenin bu kadar çarpık yerleşmeye müsaade etmesinden rahatsız olduğunu ve bu noktada yenileşmeler yapılması gerektiğini belirtmiştir.
- ✓ Son olarak; alanın yaya bölgesine dönüştürülmesi mümkün değilse, çevre esnafın yaya kaldırımlarında yayalara engel teşkil edecek donatılar yerleştirmesinin önüne geçilmesi için önlemler alınması istenmiştir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Değişen ve gelişen dünya düzeni ile birlikte, kentlerin büyümesi ve bu büyümenin çarpık ve düzensiz olması, kent kullanıcıları için problem teşkil etmektedir. Kentin insanlara sunmuş olduğu imkânlar neticesinde kırsaldan kente olan göç sebebiyle, kentlerde nüfus yoğunluğu gün geçtikçe artmaktadır. Artan nüfus yoğunluğu ile birlikte, kullanıcıların seyahat ve günlük işlerini görebilmek amacıyla motorlu taşıtların sayısı da aynı oranda yükselmektedir. Artan motorlu taşıt sayısı, kentlerdeki otopark problemi sebebiyle yaya sınırlarına taşmaktadır. Yayalar için özel olan alanlar, günümüzde birçok kentte yayalara ait gibi görünse de farklı birçok işlev için kullanılır hale gelmektedir.

Kentlerde ise; kent kullanıcılarının hem fiziksel hem de psikolojik ihtiyaçlarını karşılayacak alan ihtiyaçları doğmuştur. Bu ihtiyaçları karşılayabilecek bölgeler ise, şüphesiz ki yaya bölgeleridir. Bu bölgelerde; gezinti, dinlenme, buluşma noktası, alışveriş vb. imkânlar topluma sunulmaktadır (Kalafat, Yeşil, 2021). Yaya bölgeleri; her yaş grubuna, cinsiyete, farklı toplumsal sınıflardan, farklı fiziksel özelliklere sahip insanları bir araya getirerek, insanların bilgi ve kültür alışverişinde bulunarak sosyalleşmesini sağlar. Bahsedilen bu katkı ile birlikte, toplum ve toplumsal ilişkiler sürekli ve düzenli olarak gelişir (Kuntay, 2008).

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Arhavi ilçesi, sürekli olarak gelişmekte olan bir ilçedir. Çalışma alanı olan İnönü Bulvarı'nın 210 metrelik bölümü, Arhavi ilçesinin geçmişten günümüze önemli bir bulvarı olarak konumlanmaktadır. Kent kullanıcılarının günlük birçok ve önemli ihtiyaçlarını karşılayabildikleri bulvar, bu sebepten kaynaklı oldukça kalabalık olmaktadır. Aynı zamanda ilçenin halk pazarının kurulduğu alan olan İnönü Bulvarı, bu yoğunluğu ile birlikte birçok dezavantajı da beraberinde getirmektedir. Bu problemlerden en önemlisi ise yayalar için oluşan engeller olmaktadır. Çalışma alanındaki hareketlilik ve motorlu taşıtlar için planlanmayan otopark, yayalar için en önemli tehlikeyi oluşturmaktadır. Bunun dışında alan üzerinde konumlandırılan mekânlardaki donatıların yaya yollarına taşması, kent donatılarının yayaların alanını işgal etmesi, düzensiz ve plansız bitkilendirme, yayalar için herhangi bir geçit olmaması vb. birçok etmen ile birlikte, bulvar kullanışsız hale gelmektedir. Bulvarın yoğun kullanımı ve zincir marketlerin birçoğunun bu alan üzerinde olması da haftanın belirli günlerinde, yük boşaltımı sebebiyle trafiğin kapanmasına sebebiyet vermekte ve bundan kaynaklı taşıtların yaya yollarına engel olacak şekilde hareket etmesi ortaya çıkmaktadır. Edinilen tüm bilgiler, arazi çalışması, gözlem ve anket neticesinde alan için sunulan öneriler şu şekildedir:

- ✓ İnönü Bulvarı, Arhavi ilçesi için oldukça köklü bir geçmişe dayalı önemli bir alandır. Fakat alanın bu değerinin korunması adına herhangi bir çalışma olmadığı görülmektedir. Alan üzerindeki mekânların uyumsuzluğu ve tarihi dokuların zamanla deforme olması, İnönü Bulvarı'nın tarihi geçmişini zedelemektedir. Alanın tarihi dokusunu yansıtacak, geçmişe atıfta bulunacak kullanımlar ve kentsel yenileme çalışmalarına yer vermek, İnönü Bulvarı adına bir kimlik kazandıracaktır. Alanın girişinde alanın tarihinin anlatıldığı bilgi panoları konumlandırılabilir.
- ✓ Alanda yayalara en büyük problem teşkil eden durumun, motorlu taşıt ve yaya sınırının korunmaması olduğu görülmektedir. Yaya bölgelerine paralel olarak oluşturulacak otopark çözümlemeleriyle, araç kullanıcılarının yürüme mesafesi kısaltılarak bu problemin ortadan kalkması önerilmektedir.
- ✓ İnönü Bulvarı zemin kaplamaları incelendiğinde, deforme olmuş ve yaya-taşıt sınırı ortadan kalkmış bir görüntü gözlemlenmektedir. Alanda yapılacak olan kentsel yenileme çalışmalarında uygun ve düzenli zemin kaplamalarının tercih edilmesi önerilmektedir.
- ✓ İnönü Bulvarı, kent kullanıcısının yoğun olarak kullandığı bir alan olmakla birlikte, yapılan anket çalışması neticesinde kullanıcıların alan içi görsel değer de yüksek olması talebi olduğu fark edilmiştir. Orta refüjlerde kullanılan bitkilendirmenin doğru olmadığı görülmekle birlikte, doğru ve planlı bitkilendirme tasarımı önerilmektedir. Ve yapılacak olan bitkilendirmenin bakımının sürekliliğinin sağlanması ayrıca önerilmektedir.

- ✓ Zincir marketlerin alan sınırları içerisinde konumlandırılması sebebi ile, haftanın belirli günlerinde, marketlerin malzeme boşaltımı sebebiyle yüklü araçların alanı kullanması hem yaya hem taşıtlar için olumsuz problemler oluşturmaktadır. Bu bağlamda, yüksek ve yüklü araçların alana girişinin yasaklanması önerilmekte, malzeme boşaltımı için küçük tonajlı araçların alanı kullanması önerilmektedir. Zincir marketlerin yakınlarında oluşturulabilecek alanlar da bu problemi çözmede fayda sağlayacaktır.
- ✓ İnönü Bulvarı yoğun olarak kullanılan bir alan olmasına rağmen, bulvar boyunca oturma-dinlenme alanlarının olmadığı belirlenmiştir. Uygun bir planlama ve tasarım ile kullanıcılar için rekreasyon alanlarının oluşturulması önerilmektedir.
- ✓ İnönü Bulvarı'nda engelli kullanıcılar için çözümler olmadığı tespit edilmiştir. Bu durum alanın sürdürülebilirliğini zedelemektedir. Alanda yapılacak olan düzenlemelerde engelli kullanıcılar için çözümler yapılması önerilmektedir.
- ✓ Alanda geri dönüşüm, altyapı ve tesisat sisteminin yetersiz olduğu görülmektedir. Gelecek nesillere aktarılacak olan iyi bir dünya düzeni için, atık döngüsünün sağlanması önerilmektedir. Elektrik ve su altyapısı ile kanalizasyon altyapısının doğru bir şekilde uygulanması alanın sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir.
- ✓ Yapılan araştırmalar neticesinde, Arhavi ilçesinin Karadeniz sahil yolu boyunca en yüksek yağış alan ilçe olduğu görülmektedir. Halkın bu denli sık kullandığı bir alanda, olumsuz hava koşullarına karşın herhangi bir örtü elemanının bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda düzenlemeler önerilmektedir.

Arhavi ilçesi için önemli bir konumda olan İnönü Bulvarı'nda yapılacak olan kentsel yenileme çalışmalarında kent kullanıcısının görüşleriyle birlikte hareket etmek ve yapılan işin uzman kişiler tarafından takip edilmesini sağlamak, alanın gelecek nesillere aktarımı ve sürdürülebilirliği anlamında büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

1. Gültekin, B. (2007). Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği. Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Adana.
2. Gültekin, B., Altunkasa, M.F. (2008). Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği.
3. Hepcan, Ş., Özkan, M.B., Kaplan, A., Küçükerbaş, E.V., Barış, K.A.R.A., Deniz, B., Altuğ, I. (2006). Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 43(2), 121-132.
4. Kalafat, E., Yeşil, P. (2021). Giresun Kenti Yaya Bölgelerinin Kullanıcı Tercihleri Doğrultusunda İncelenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 25(3), 658-664.
5. Kuntay, O. (2008). Yaya Mekânı, İlke Yayınevi, S. 102, Ankara.
6. Mert, Z.G. (2006). Ulaşım Sorunları Çözümlerinde Unutulan Yaya ve Kaybolan Kentler. KYUSS Kocaeli Özelinde Büyükşehirlerin Kentsel Yapılaşma ve Ulaşım Sorunları Sempozyumu.
7. Özer, Ö. (2006). Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi: İstanbul Galata Bölgesi Örneği. Doctoral Dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü.
8. Surat, H., Yaman, Y.K. (2015). Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihi. Kastamonu University, Journal of Forestry Faculty, 15(1), 58-72.
9. Tarakçı Eren, E., Düzenli, T., Akyol, D. (2018). Kent Merkezinde Caddelerin Yayalaştırılması: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği. Megaron, 13(3).
10. Yalçınkaya, F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkaabat Caddesi'nin (7.Cadde) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
11. URL-1: <https://arhavizyon.com/laz-tarihi> Erişim Tarihi: 12.06.2022