

KENT İÇİ YOLLARIN YAYA KULLANIMINA YÖNELİK DEĞERLENDİRİLMESİNDE ÇÖZÜMLEMELİ BİR YAKLAŞIM: ADANA ÖRNEĞİ*

An Analytic Approach with Analysis to Choosing and Designing to Pedestrian Areas: Example of Adana

Başak GÜLTEKİN
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

M. Faruk ALTUNKASA
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

ÖZET

Çalışmada kent içi yolların, rekreasyon ağırlıklı yaya alan ve mekanları olarak kullanılabilirliğinin Adana örneğinde belirlenmesi amaçlanmıştır. Seçilen 5.790 m uzunluğundaki 8 güzergah, toplam uygunluk düzeyini belirleyen 10 ölçüte göre değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonuçlarına göre seçeneklerin toplam kullanılabilirlik değerleri 36-17 arasında değişmektedir. İkinci aşamada, bireylerin yaya kullanımlarına yönelik eğilim ve istemlerini belirlemek amacıyla, Eylül 2006-Ocak 2007 tarihleri arasında 800 birey üzerinde anket yöntemiyle kullanıcı araştırması gerçekleştirilmiştir. Ulaşılan bulgulara göre, bireylerin %39,57'sinin kısa ve orta mesafelerde yaya etkinliklerini tercih ettikleri ortaya çıkmıştır.

Üçüncü aşamada, güzergahlardaki yol genişliği, genişletilebilme olanağı ve araç dolaşım yoğunluğu temel alınarak Çakmak Caddesi ve F.Terim Sokağı'nın motorlu araç trafiğine tamamen kapatılması, Barış, Barış Manço, M.Kemalpaşa ve C.Yurdakul Caddesinde taşıt trafiğinden tampon yeşil şeritle ayrılmış yaya aksı düzenlemesi, 1 No'lu Sokak, M.Saraçoğlu ve Toros Caddesinde taşıt trafiğinden bordürle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları öngörülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Yaya Ulaşımı, Değerlendirme Ölçütleri, Yaya Bölgeleri

ABSTRACT

In this project, it is aimed to measure employability of the pedestrian lane in Adana. In this context, eight routes with 5790 m in length are chosen and evaluated whether in terms of ten criterions. According to evaluation results, the total employability value of the choices change between 36-17.

In the second step, to determine desire and demand of the people in the city about making the pedestrian lanes better, a survey is conducted including eight hundred people in september 2006 and in january 2007. according to this survey %39,57 percent of the people prefer to go on foot in short and medium distance. And thirdly, using our findings that we have found in the first and second step, three different solution models are offered to enlarge the pedestrian lanes or make it easy for people to go somewhere on foot.

In cocnclusion, Çakmak and F.Terim caddesi are supposed to be closed to motor vehicles. Barış, Barış Manço, M.Kemalpaşa, C.Yurdakul Caddesi are supposed to be separated from the roads wiht green lines. 1 nolu sokak, M. Saraçoğlu ve Toros Caddesi are supposed to be separated with cinctures.

Key Words: Pedestrian Arrival, Pedestrian Roods Criterions, Pedestrian Area,

* Yüksek Lisans Tezi - M.Sc Thesis

Giriş

Kentlerimizdeki hızlı gelişim süreci ve bu sürecin getirdiği çevre sorunlarının baskısı altında kalan halk için, kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konut alanlarında, gerekse kent merkezindeki diğer alanlarda yaya bölgeleri uygulamalarına yer verilmesi önem taşımaktadır (Zafer, 1998).

Yarattığı iş olanakları, Adana'yı yoğun göç alan bir yerleşim durumuna getirmiştir. Artan nüfusun konut gereksinimi, kent çevresinde gecekondu bölgeleri oluşturmuş, altyapının yeni konut bölgelerine taşınamaması nedeniyle özeğe yakın bölgelerde dikey yapılaşmalar ile yoğunluk giderek artmış, kenti oluşturan sektörler arasındaki dengesizlikten dolayı doğal ve kültürel peyzaj değerleri önemli düzeyde bozunuma uğramıştır.

Günümüzde Adana'nın tek özekli kent yapısından nitelik ve ölçek değişimleri gösteren çok özekli kent yapısına dönüşümü için temel koşullar oluşmuş durumdadır. Kent özeği eski ve yeni özek olarak ikili bir yapıya geçmiş, varolan kent lekesinin dışında oluşan toplu yerleşim örnekleri birbirleriyle birleşmeye başlamıştır. Eski kent özeği ile kuzeyindeki yeni kent özeğinin kapladığı alan 14.100 hektardır (Altunkasa, 2004).

Yapılaşma alanları kapsamında, konut alanları, yapılaşma alanlarının %93,7'sini, kentsel alanın %53,6'sını kaplamaktadır. Eğitim alanları, yapılaşma alanlarının %3,8'ini, kentsel alanın %1,4'ünü kaplamaktadır. Yönetim alanları ise, yapılaşma alanlarının %2,4'ünü, kentsel alanın %1,4'ünü kaplamaktadır. Eylemli ve diğer yeşil alanlar 804 ha ile açık ve yeşil alanların %14,3'ünü, kentsel alanların %5,7'si kadar bir alan kaplamaktadır (Altunkasa ve ark, 2006).

Açık alanlar (yollar, meydanlar ve diğer açık alanlar) 4822 ha ile açık ve yeşil alan toplamının %85,7'sini, kentsel alanın %34,2'sini kaplamaktadır. Bu alanın tümüne yakın bölümünü kentsel ulaşım ağı oluşturmaktadır.

Adana kenti ulaşım sistemi, farklı nitelikteki ulaşım taleplerinin aynı bağlantılar üzerinde çalışmasını içeren bir örnektir. Kentin ortasından geçen E-5 Karayolu, kıtalararası ve ülkelerarası trafiğin yanı sıra, ülkesel, bölgesel ve kent içi yolculuklar içinde kullanılmaktadır. Kent içinden geçen demiryolu bağlantısı da, stratejik bir konuma sahip olmakla beraber, bölge içi yolculuklarda sınırlı düzeyde kullanılmaktadır.

Adana kent içi ulaşım sisteminde büyük pay %36,3 , okul yolculuklarının da eklenmesiyle %44'lük pay yaya ulaşımına aittir. Kent, henüz yaya ulaşım boyutlarını aşmadığı ve iklim koşulları uygun olduğu için, yolculukların yaklaşık yarısı yaya olarak gerçekleştirilebilmektedir (Anonymous, 1992). Yaya ulaşımının bu kadar etkin olmasına karşılık, yayalara öncelik tanıyan, yayalar için tasarlanmış kapsamlı alan veya yollar yeterince hatta hiç bulunmamaktadır. Kentin yeni yapılaşmış alanlarında bile yaya kaldırımlarının yetersiz olduğu, mevcutların araç parkı ve ticari faaliyetlerden korunmadığı görülmektedir. Kentin güneyindeki düşük gelirli konut alanlarında ise yolların büyük bir bölümünde yaya kaldırımını bile

bulunmamakta, yayalar yol yüzeyini iki tekerlekli ve motorlu araçlarla paylaşmaktadır (Altunkasa ve ark, 2006).

Adana kentinde, halkın en yoğun bulunduğu ulaşım aksları bünyesinde, gereksinimlere yanıt verebilecek çözümlerin getirilmesi, yaya alanlarının Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlıdır. Bu bağlamda, araştırmada, yayaların yıl boyu yoğun kullandıkları kent içi yolların, yaya etkinliklerine yanıt verme düzeylerinin belirlenmesi, bu konuda kullanıcı istem ve eğilimlerinin ortaya konulması ve ulaşılan bulgular yönünde koşullarla dengeli yaya kullanım modelleri geliştirilmesine çalışılmıştır.

Materyal ve Metod

Materyal

Çalışmada, Adana kent geneli bütüncül anlayışla incelenmekle birlikte, tüm güzergahlar kent nüfusunun %70'ini barındıran ve yapılaşma yoğunluğu ile alan kullanım çeşitliliğinin daha yüksek olduğu Seyhan ilçe merkezinden seçilmiştir.

Adana Anakent Belediyesi uzmanlarının da görüşleri alınarak seçilen ve yaya kullanımının yoğun olduğu 8 güzergaha ilişkin genel özellikler aşağıda verilmiştir.

Çizelge 1. Güzergah seçeneklerinin genel özellikleri

| Güzergah Seçenekleri | Tasar Genişliği (m) | Uzunluk (m) |
|--|---------------------|------------------|
| Güzergah 1. Çakmak Caddesi | 10,50 | 355,50 |
| Güzergah 2. Fatih Terim Sokağı | 07,00 | 240,00 |
| Güzergah 3. Toros Caddesi | 30,00 | 475,00 |
| Güzergah 4. Mithat Saraçoğlu Caddesi 1 No'lu Sokak | 25,00 25,00 | 278,00 215,00 |
| Güzergah 5. Barış Manço Bulvarı | 25,00 | 760,00 |
| Güzergah 6. Barış Bulvarı | 25,00 | 745,50 |
| Güzergah 7. M. Kemal Paşa Bulvarı | 35,00 | 1.700,00 |
| Güzergah 8. Cevat Yurdakul Caddesi | 30,00 | 940,00 |
| TOPLAM | | 5.790,00 |

Metod

Araştırma, güzergahların yaya yolu değerlendirme ölçütlerine göre uygunluk düzeylerinin ve yaya kullanımı konusunda toplumun (kullanıcılar) eğilimlerinin belirlenerek, bulgular yönünde öneriler geliştirilmesi temeline oturtulmuştur. Bu bağlamda çalışma yöntemi üç aşamadan oluşmuştur.

İlk aşamada, güzergahların yaya etkinliklerine uygunluk ya da yanıt verebilme düzeylerini ortaya koyacak ölçütler ve kapsamı belirlenmiştir. Ölçütlerin ve sayısal değerlerin belirlenmesinde Gold (1980), Altunkasa ve ark (2006) tarafından yapılan çalışmalardan yararlanılmıştır.

Bu bağlamda, değerlendirme ölçütlerine farklı koşullar için belirli sayısal değerler atanarak, oluşturulan değerlendirme dizgesi, güzergahlara uygulanmıştır. Değerlendirme Çizelge 2'de verilen 10 ölçüt kümesine göre yapılmıştır.

Çizelge 2. Değerlendirmede kullanılan özellikler

| Değerlendirme Ölçütleri | Değerlendirmede Kullanılan Özellikler | Değer |
|--|---|--------------|
| 1. Motorlu araç trafiği için kesişme (kavşak) sayısı Ağırlık katsayısı:3 | * 200 m başına kesişme sayısı 0 | 3 |
| | * 200 m başına kesişme sayısı 1 | 2 |
| | * 200 m başına kesişme sayısı 2 | 1 |
| | * 200 m başına kesişme sayısı 3 | -1 |
| | * 200 m başına kesişme sayısı 4 | -2 |
| | * 200 m başına kesişme sayısı 5 | -3 |
| 2. Çevresel etkilere duyarlılık Ağırlık katsayısı:3 | * Kullanımla ilişkili eylemlere hoşgörü düzeyi çok yüksek | 3 |
| | * Kullanımla ilişkili eylemlere hoşgörü düzeyi yüksek | 2 |
| | * Kullanımla ilişkili eylemlere hoşgörü düzeyi orta | 1 |
| | * Eylemlerden olumsuz etkilenecek bitki varlığı | -1 |
| | * Eylemlerden olumsuz etkilenecek yaşam ortamları | -2 |
| | * Koruma gerektiren tür ve alanların varlığı | -3 |
| 3. Güzergah genişliği Ağırlık katsayısı:3 | * Motorlu araç trafiğinin tamamen ayrılmasına uygun | 3 |
| | * Belirli saatlerde araç trafiğinin kapatılmasına uygun | 2 |
| | * Geniş,ayrı bir yaya şeridi düzenlemesine uygun | 1 |
| | * Geniş,ayrı bir yaya şeridi düzenlemesine uygun değil | -1 |
| | * Dar,ayrı bir yaya şeridi düzenlemeye uygun | -2 |
| | * Dar,ayrı bir yaya şeridi düzenlemeye uygun değil | -3 |
| 4. Motorlu araç yoğunluğu Ağırlık katsayısı:3 | * Günboyu düşük yoğunluk (hafta boyunca) | 3 |
| | * Hafta sonunda yüksek yoğunluk | 2 |
| | * Hafta içi doruk saatlerde yüksek yoğunluk | 1 |
| | * Hafta içi sürekli yüksek yoğunluk | -1 |
| | * Günboyu yüksek yoğunluk (hafta boyunca) | -2 |
| | * Günboyu çok yüksek yoğunluk (hafta boyunca) | -3 |
| 5. Bitkisel varlığı Ağırlık katsayısı:2 | * Yoğun ağaç varlığı | 3 |
| | * Orta yoğun ağaç varlığı | 2 |
| | * Seyrek ağaç varlığı | 1 |
| | * Ağaçcık ve çalı varlığı | -1 |
| | * Çalı varlığı | -2 |
| | * Yol ağaçlandırması yok | -3 |
| 6. Fiziksel koşullar Ağırlık katsayısı:3 | * Uygun yüzey, yeterli akaçlama ve aydınlatma, güvenli fiziksel çevre | 3 |
| | * Uygun yüzey, yetersiz akaçlama, güvenli fiziksel çevre | 2 |
| | * Uygun yüzey, yetersiz aydınlatma ve akaçlama, güvenlik yetersizliği | 1 |
| | * Bozuk yüzey, yeterli akaçlama ve aydınlatma, güvenli fiziksel çevre | -1 |
| | * Bozuk yüzey, yetersiz akaçlama ve aydınlatma, güvenli fiziksel çevre .. | -2 |
| | * Bozuk yüzey, yetersiz aydınlatma ve akaçlama, güvenlik yetersizliği | -3 |
| 7. Güzergah çevresinin niteliği Ağırlık katsayısı:2 | * Yüksek düzeyde erinç ve çekicilik sunabilme | 3 |
| | * Orta düzeyde erinç ve çekicilik sunabilme | 2 |
| | * Düşük düzeyde erinç ve çekicilik sunabilme | 1 |
| | * Erinci kısıtlayan görüntüler | -1 |
| | * Erinci kısıtlayan gürültü, koku vb. koşullar | -2 |
| | * Erinci olumsuz etkileyen görüntü, gürültü, koku vb. | -3 |

Çizelge 2. Değerlendirmede kullanılan özellikler (Devamı)

| | | |
|--|---|----|
| 8. Varolan eğlence-dinlenme olanakları (güzergah üzerinde) Ağırlık katsayısı:2 | * Büyük parklar ve oyun alanları | 3 |
| | * Küçük parklar ve oyun alanları | 2 |
| | * Küçük parklar | 1 |
| | * Kısıtlı olarak yararlanılabilecek birkaç okul bahçesi | -1 |
| | * Kısıtlı olarak yararlanılabilecek 1 okul bahçesi | -2 |
| | * Eğlence-dinlenme olanakları yok | -3 |
| 9. Alan kullanım türü Ağırlık katsayısı:1 | * Kamu alanı, gelişme alanı, park ya da oyun alanı | 3 |
| | * Çoğunluğu kamu alanı | 2 |
| | * Kısıtlı kamu alanı | 1 |
| | * Çoğunluğu özel iyelik alanı (konut ya da tarım) | -1 |
| | * Yoğun tarım alanı (tarım öncelikli alan) | -2 |
| | * Koruma altına alınmış ya da koruma öncelikli alan | -3 |
| 10. Kullanıcı kaynağı ve yoğunluğu Ağırlık katsayısı:1 | * Yüksek yoğunlukta konut bölgesinde | 3 |
| | * Orta yoğunlukta konut bölgesinde | 2 |
| | * Düşük yoğunlukta konut bölgesinde | 1 |
| | * Seyrek ve dağınık konut bölgesinde | -1 |
| | * Konut bölgeleri dışında olmakla birlikte bu bölgelerle bağlantılı | -2 |
| | * Konut bölgeleri ile bağlantısı yok | -3 |

Yöntemin uygulanmasında, değerlendirme ölçütlerinin önem düzeylerinin değişebileceği göz önüne alınarak her ölçüt için 1 ile 3 arasında katsayılar belirlenmiştir. Katsayılara göre, ölçütlerin alabileceği en yüksek puan saptanarak (bir güzergahım alabileceği en yüksek değer = $3(3 \times 5) + 2(3 \times 3) + (3 \times 2) = 69$), bu puanlar yüzdelik değerlere dönüştürülmüştür. Sıralamada yüksek, orta, düşük olarak üç uygunluk düzeyi belirlenmiştir. Alınabilecek en yüksek puanın (69) %50'sini (34,50) aşan güzergahlar "yüksek" uygunlukta, %25-%50'si arasında olanlar (17,25- 34,50) "orta", %25'inden düşük (17,25'ten küçük) olan güzergahlar "düşük" uygunlukta kabul edilmiştir.

İkinci aşamada, yaya kullanımları konusunda kullanıcı istem ve eğilimlerinin belirlenmesi amacıyla güzergahlarda "standart formlarla anket yöntemi" uygulanmıştır. Hazırlanan anket, her güzergah bölgesi için raslantısal olarak 100 kişiye, kişisel görüşme yöntemi ile uygulanmış ve kent halkının yaya yolu kullanım, eğilim ve istemleri belirlenmiştir.

Üçüncü aşamada, güzergah seçenekleri, kullanıcı araştırması ve Ağırlıklandırılmış Ölçütler Yöntemi ile ulaşılan değerlere göre, mevcut özellikleri de göz önüne alınarak 3 farklı yaya kullanım modeli önerilmiştir.

1. Motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak düzenlenmiş yaya bölgeleri
2. Araç yolundan bordürle ve tampon yeşil şeritle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları
3. Araç yolundan bordürle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları

Öngörülen yaya kullanım modellerinde, güzergahlardaki yol genişlikleri, genişletilebilme olanakları ve araç dolaşım yoğunluğu temel alınarak değerlendirme yapılmıştır.

Bulgular

Araştırmada incelenen 8 güzergah için, yaya etkinliklerine uygunluk ya da yanıt verebilme düzeylerini belirlemek amacıyla uygulanan değerlendirme yönteminden elde edilen bulgular Çizelge 3'te verilmiştir.

Çizelge 3. Güzergah seçeneklerinin uygunluk düzeyleri

| Güzergahlar | Ölçütler | | | | | | | | | | Uygunluk Puanı | Uygunluk Düzeyi |
|----------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------------|-----------------|
| | Ölçüt 1 | Ölçüt 2 | Ölçüt 3 | Ölçüt 4 | Ölçüt 5 | Ölçüt 6 | Ölçüt 7 | Ölçüt 8 | Ölçüt 9 | Ölçüt 10 | | |
| Çakmak C. | 9 | 3 | 9 | -6 | 2 | 9 | 2 | 6 | 1 | 1 | 36 | Yüksek |
| F.Terim S. | 9 | 3 | 6 | 6 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 36 | Yüksek |
| Toros C. | -9 | 9 | 3 | -9 | 2 | 9 | 4 | 2 | 2 | 2 | 18 | Orta |
| M.Saraçoğlu C. | -3 | 6 | 3 | -9 | 2 | 6 | 6 | 2 | 1 | 3 | 17 | Düşük |
| Barış Manço B. | -9 | 6 | 3 | 3 | 2 | 6 | 4 | 2 | 3 | 2 | 22 | Orta |
| Barış B. | -3 | 3 | 3 | -3 | 2 | 9 | 4 | 4 | 1 | 2 | 22 | Orta |
| M.Kemalpaşa B. | -3 | 6 | 3 | -6 | 4 | 9 | 4 | 2 | 1 | 3 | 23 | Orta |
| C.Yurdakul C. | -6 | 9 | 3 | -6 | 4 | 6 | 6 | 2 | 2 | 3 | 23 | Orta |

Toros Caddesi- Mithat Saraçoğlu Caddesi ve 1 No'lu Sokak-Barış Manço Bulvarı: Bu güzergah için öncelikli kısıtlayıcı özellikler motorlu araç yoğunluğu ve kesişme (kavşak) sayısıdır. Güzergahın diğer ana caddeler (Ziyapaşa Bulvarı, Atatürk Caddesi, Gazipaşa Bulvarı) ile bağlantı oluşturması motorlu araç trafiğinin yoğun, kesişme (kavşak) sayısının yüksek olmasına neden olmaktadır.

Fatih Terim Sokağı: Bu güzergahın birçok ölçüt için saptanan ağırlık puanları genel olarak çok yüksektir. Peyzaj unsurları ve serbest zaman değerlendirme olanakları çeşitliliğinin düşük olduğu bu güzergahta, eğlence-dinlenme olanaklarının azlığı öncelikli kısıtlayıcı özelliktir.

Cevat Yurdakul Caddesi: Bu güzergah için öncelikli kısıtlayıcı özellikler motorlu araç yoğunluğu ve kesişme noktaları sayısıdır. Güzergahın, kent merkezinin yolcu ve araç yükünü taşıyan önemli caddelerden biri olması ve doğu batı yönünde birçok ana cadde ile kesişerek (Fuzuli Caddesi, Gazipaşa Bulvarı, Atatürk Caddesi) önemli bir bağlantı oluşturması motorlu araç trafiğinin yoğun olmasına neden olmaktadır.

Barış Bulvarı: Yapılaşma yoğunluğunun orta düzeyde olduğu Barış Bulvarında, Şakirpaşa sivil havaalanı ve yakın çevredeki kamu alanları ile ticaret alanlarından dolayı araç yoğunluğu yüksek orandadır. Doruk saatlerde artan motorlu araç yoğunluğu Barış Bulvarı için kısıtlayıcı bir özelliktir.

Mustafa Kemalpaşa Bulvarı: Bu güzergahta, doruk saatlerde konut alanlarından kaynaklanan araç ve yaya dolaşımının yüksek olması önemli bir kısıtlayıcı özelliktir. Peyzaj unsurları ve serbest zaman değerlendirme olanakları kısıtlı olmakla birlikte, park ve oyun alanları ile doğrudan bağlantısı bulunması bir avantaj kabul edilmiştir.

Çakmak Caddesi: Motorlu araç yoğunluğu ve iyelik açısından olumsuz özellikler göstermekle birlikte, diğer özelliklerin uygunluğu, bu güzergahın avantajını arttırmaktadır. Diğer yandan rekreasyon alanları ile bağlantısı, alış-veriş mekanlarının yoğunluğu, ulaşım kolaylığı, bu güzergahın uygunluk düzeyini yükseltmektedir.

Güzergahlar için önerilen yaya bölgesi modelleri aşağıda verilmiştir.

Motorlu araç trafiğinden tamamen arındırılmış yaya bölgeleri: Çakmak Caddesi, Fatih Terim Sokağı.

Motorlu araç yolundan bordürle ayrılmış ve yoldan farklı kotta düzenlenmiş yaya aksları: Mithat Saraçoğlu Caddesi ve 1 No'lu Sokak, Toros Caddesi.

Motorlu araç trafiğinden bordürle ve tampon yeşil şeritle ayrılmış, araç yolundan farklı kotta düzenlenmiş yaya aksları: Barış Manço Bulvarı, Barış Bulvarı, Mustafa Kemalpaşa Bulvarı, Cevat Yurdakul Caddesi.

Tartışma ve Sonuçlar

Adana kenti gerek yeşil alan donanımı gerekse alt yapı tesisleri bakımından bir takım eksikliklere sahiptir. Bu eksikliklerin giderilmesi için mali kaynakların temin edilmesi ve uygulamaya yönelik projelerin geliştirilmesi olumlu etkiler yaratacaktır. Kent merkezinde yayalar için düzenlenmiş mekanlar sınırlıdır. Gerekli düzenlemelerin uygulamaya yansıtılabilirliği konusundaki önlem ve öneriler aşağıda sıralanmıştır.

İlk aşamada kentlerde yürüyüş yollarının yapılması, kullanıcıların karşılaştıkları sorunların çözümlenmesi gerekmektedir.

Kentlerimizde yaya kullanımına yönelik alanların yapımının desteklenmesi ile motorlu araç kaynaklı çevre kirliliği, akaryakıt üretimi, kent içi dolaşımdaki araç sayısı ve araç harcamaları, ulaşımdaki yatırım harcamaları azaltılabilecek, kent halkının ruh ve beden sağlığına katkı sağlayabilecek, kaza olasılığı düşüş gösterebilecektir. Bu bağlamda kentlerde, yürüyüş yollarının düzenlenmesinin yarar ve maliyetlerinin uzun dönemde belirlenmesi önem taşımaktadır.

Yaya bölgeleri ve yaya aksları, amaçları farklı olan kullanıcılar tarafından kullanılmaktadır. Bu durumda yaya akslarının amaca hizmet sunacak bir düzende tasarlanması gerekmektedir.

Kentte, ulaşım ve araç türlerine göre ayrılmış bir ulaşım dizgesi ve bunu biçimlendirecek bir ulaşım planlamasının yetersizliği, öneriyi oluşturan kararlarda esnekliği kısıtlamıştır. Kent içi yollarda her araç (kamyon, otobüs, traktör, at arabası vb.) kent özeğindeki bazı bölümler dışında tüm ana ve ikinci önem düzeyindeki yoları günboyu kullanabilmektedirler. Bu durum, dolaşımdaki araç yoğunluğu arttıran, yaya güvenliğini azaltan ve çözümü öncelik taşıyan bir sorundur.

Yollarda, motorlu araç ve yaya şeritlerinin genişliği, eski kent bölgeleri yanı sıra, yeni yapılan yolların çoğunluğunda yeterli genişlikte tutulmamıştır. Bu nedenle motorlu araç yoğunluğu yüksek olan güzergahlarda, günboyu yada doruk saatlerde tıkanmalar oluşmakta, yayaların dolaşım ve etkinlikleri kısıtlanmakta, özellikle yaya

yollarının yeşil bantlarla gölgelenmiş ve etkinliklere izin veren mekanlar olarak düzenlenmesi olanağı büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır.

Yaya kullanımına ilişkin öneriler, güzergah seçenekleri açısından yorumlandığında aşağıdaki bulgulara ulaşılabilir.

Çakmak Caddesi'nin, motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak yalnız yaya bölgesi olarak kullanılmasına yönelik çalışmaların başlatılması önem taşımaktadır.

Çakmak Caddesi yaya bölgesi olabilecek birçok kriteri bünyesinde toplamaktadır. Tarihi kent merkezinde, ticari potansiyeli oldukça yüksek mağaza ve iş yerleri burada toplanmıştır. Bunun yanı sıra yakın çevreye geçmek için yayaların tercih ettiği bir güzergahtır. Çakmak Caddesi'nin tamamen trafiğe kapatılarak yeniden düzenlenmesiyle, yayalar için kent içinde güvenli ve konforlu açık bir mekan ortaya konulabilir.

Çakmak Caddesi'nin yaya bölgesi olarak düzenlenmesine yönelik önerilerde, alana girişler farklı döşeme ile vurgulanmalı ve araç girişini engelleyici sınır elemanları kullanılmalıdır. Ayrıca yaya bölgesi girişi bitkilendirme ile vurgulanarak estetik bir görünüm sağlanabilir.

Yaya bölgesi işlevleri arasında önemli bir yeri olan dinlenme gereksinimi, dinlenme bölgelerinde sıcak iklim kriterleri göz önüne alınarak, serinletici su gösterisi, oturma birimleri, ağaçlar ve çiçek kasalarına yer verilerek düşünülmelidir. Tasarımda yayaların ilgisini çekebilecek materyaller ile alanda resim, kitap sergilenebilecek vitrinlerin kullanılması yaya bölgesinin bir kültür ve sanat özelliği kazanmasını sağlayacaktır.

Fatih Terim Sokağı için, belirli saatlerde trafiğe kapatılarak yaya bölgesi olarak kullanılması önerilebilir.

Sokak, iki yoğun kullanımlı cadde olan Atatürk Caddesi ve Ziyapaşa Bulvarı'nı birbirine bağlayan önemli bir tek yönlü arter konumundadır. Bu nedenle sokağın tamamen trafiğe kapatılması, trafik akışını olumsuz etkileyecektir.

Sokağı iki bölüme ayıran 18. Sokak ile Atatürk Caddesi arasında kalan bölümü, belirli saatlerde trafiğe kapatılarak, yalnız yaya kullanımına yönelik düzenlenebilir. Böylelikle araçların kaldırımlara ve yol kenarlarına bırakılarak yaya hareketini kısıtlaması bir ölçüde engellenmiş olacaktır. Belirli aralıklarla konulacak kentsel mobilyalar ve aydınlatma elemanları ile yayaların serbestçe hareket edebilecekleri yeni bir mekan düzenlenmiş olacaktır.

Barış Bulvarı'nın yaya kullanımına uygunluğu orta düzeyde bulunmuştur. Motorlu araç yoğunluğunun yüksek olduğu Barış Bulvarı, orta yoğunlukta konut bölgesi içerisinde bulunmaktadır. Güzergahın, araç ve yaya akışında temel işlev üstlenmesi nedeniyle yaya yolu olarak düzenleme önerisi kapsamına alınması gerekli görülmüştür. Güzergah genişliği, ayrı bir yaya yolu düzenlemeye uygundur. Bitkilendirme ile yaya yolları, motorlu araç trafiğinden arındırılmış, yayaların dolaşım güvenliği sağlanmış olacaktır.

Mustafa Kemal Paşa Bulvarı, yoğun konut bölgelerinin merkezinde olup, araç ve yolcu yükünün büyük bir bölümünü özekselle bölgelere taşıma işlevini üstlenmektedir. Kent genelinde yaya kaldırımlarının geniş tutulduğu

güzergahlardandır (5 m). Kaldırım genişliğinin uygun olması yaya alanı düzenlemesinde kolaylık sağlayacaktır.

Cevat Yurdakul Caddesi, yoğun konut bölgeleri ve özel iyelik alanlarıyla çevrili olduğundan dolayı, yaya kaldırımlarının genişletilmesi olanağı ortadan kalkmaktadır. Cevat Yurdakul Caddesi, motorlu araç trafiğinin en yoğun olduğu caddelerden biri olup, aynı zamanda yerleşke niteliği kazanmış eğitim kurumları, alışveriş özekleri gibi alanları kapsamı nedeniyle, böyle bir yaya bölgesi düzenlemesini zorunlu kılmaktadır.

Barış Manço Bulvarı, kuzeybatı üst kentsel gelişme alanında yer almaktadır. Kuzeydeki yolcu yükünü kent özeğine taşıyan işlevli ana yollar arasındadır. Yoğun konut bölgeleriyle çevrili olması ve yakın çevrede serbest zaman etkinliklerinin değerlendirileceği eğlence dinlenme alanlarının varlığı yaya ulaşımının düzenlenmesini gerektirmektedir.

Bu dört güzergahın, yol genişlikleri, yeşil şerit uygulamasına uygundur. Bitkilendirme ile motorlu araç trafiğinden tamamen ayrılacak olan yaya aksları, bireyler için serbestçe hareket edebilecekleri yeni mekanlar yaratılmasını sağlayacaktır.

Desenli ve dokulu döşeme materyallerinin kullanılması, yaya aksına doğal bir görünüm verebileceği gibi, değişik boyutlu çiçek kasalarının kullanılması, uygulamalara estetik özellikler katacaktır.

Güzergah boyunca uygulanacak olan dinlenme yerleri (kentsel mobilya) ile aydınlatma elemanları ve zorunlu gereksinimleri karşılayabilecek birimlere yer verilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu uygulamalar yaya aksına işlevlik kazandıracaktır.

Yaya hareketini olumsuz etkileyen unsurlardan biri de yaya yollarına ve kaldırımlara bırakılan araçlardır. Seçilen güzergahlarda, yoğun konut bölgeleri ve işyerleri içerisinde bulunduğu için dolayı, bu sorun sıkça görülmektedir. Yaya aksları üzerine, yaya dolaşımını engellemeyecek şekilde düzenlenecek park yerleri, park sorununu bir ölçüde azaltabileceği gibi, yayalar içinde güvenli dolaşım rahatlığı sağlayacaktır.

Toros Caddesi, Mithat Saraçoğlu Caddesi ve devamı niteliğindeki 1 No'lu Sokak, motorlu araç ve yaya dolaşımının gün boyu yoğun olduğu kent merkezinde konumlanmıştır. Kentin en yoğun kullanılan eğlence dinlenme alanlarını kapsamaktadır.

Bu güzergahların, ağırlıklandırılmış ölçütler yöntemine göre aldıkları uygunluk puanları düşük olmasına rağmen, kullanıcı istem ve eğilimleri açısından değerlendirildiğinde yüksek oranda tercih edilmektedir. Kullanıcılar tarafından yüksek oranda tercih edilmesinin nedeni, yüksek peyzaj niteliği ve serbest zaman değerlendirme olanakları sunabilme yeteneğinin önemli derecede etkin olmasıdır. Dolayısıyla bu güzergahlar, kent içi ulaşımındaki işlevinden daha çok eğlence dinlenme, sosyal ve kültürel etkinlikleri açısından önem taşımaktadır.

Ancak bu bölgedeki kaldırımlar, yeşil şerit uygulaması için yeterli genişlikle değildirler. Bu güzergahların, motorlu araç yolundan farklı kotta bordürle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları, yaya dolaşım güvenliği açısından önemlidir. Farklı

döşeme materyalleri ile yaya aksının güzergahı belirginleştirilebilir. Araçların, yaya bölgelerine geçişini engelleyici sınır elemanları kullanılmalıdır. Camlı reklam panoları veya çiçek kasaları ile araçların kaldırımlara bırakılması engellenebileceği gibi, mevcut yaya akslarından daha işlevli ve görsel açıdan daha zengin bir mekan sağlanabilecektir.

Değerlendirilen güzergahlarda bu düzenlemelerin uygulanması, yalnızca araç ve yaya ulaşımına değil, kentsel çevre niteliğine de önemli katkı sağlayabilecektir.

Kaynaklar

- ALTUNKASA, M. F., 1990. Adana'da İklimle Dengeli Kentsel Yeşil Alan Tasarlama İlkelerinin Belirlenmesi ve Çok Amaçlı Bir Yeşil Alan Örneğinde Geliştirilmesi, Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 5 (1), s39-54.
- ALTUNKASA, M. F., 2004. Adana'nın Kentsel Gelişim Süreci ve Yeşil Alanlar, Adana Kent Konseyi Çevre Kalkınma Raporu, Adana.
- ALTUNKASA, M.F., USLU, C., BOYACIGİL, O., KONAKLI, N., 2006. Adana Kentsel Alanında Bisikletli Bağlantı Olanaklarının Araştırılması ve Bir Ana Düzen Tasar Önerisi Geliştirilmesi Projesi, Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu, Adana.
- ARÜ, K.A., 1965. Yayalar, Taşıtlar ve Şehir Dokusundaki Yeri, Ulaştırma Düzenleri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- GOLD, S.M., 1980. Recreation Planning and Design, Mc Graw-Hill, Newyork, pp322.
- PAYASLI, L., 1992. Kent İçi Yaya Bölgeleri ve Adana Kenti İçin Yaya Bölge Önerileri, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- P.B.M.İ., 1991. 2010 Hedef Yılı İçin Adana Kentsel Gelişme Stratejisi Önerisi, Adana.
- P.B.M.İ., 1992. Adana Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım ve Toplu Taşım Fizibilite Etkileri, Hafif Raylı Sistem Kavramsal Tasarımı, Adana.
- ZAFER, B., 1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Ofset Atölyesi, İzmir.