

Giresun Kenti Yaya Bölgelerinin Kullanıcı Tercihleri Doğrultusunda İncelenmesi

Eda KALAFAT¹ , Pervin YEŞİL^{1*} 

¹Ordu Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 52000, Ordu, Türkiye

(Alınış / Received: 01.04.2021, Kabul / Accepted: 12.07.2021, Online Yayınlanma / Published Online: 25.12.2021)

Anahtar Kelimeler

Giresun,
Yaya bölgeleri,
Yayalaştırma.

Özet: Yaya bölgeleri, kent içinde taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış ve yayaların kullanımına ayrılmış alanlardır. Bu mekanlar yayaların rahat, güvenli, taşıt yoğunluğunun tüm zararlı etkilerinden uzak bir şekilde hareket etmelerine olanak tanımaktadır. Yoğun trafik yükü ile karşı karşıya bulunan Giresun kent merkezinde yaya bölgeleri, kent halkının rahat hareket edebildikleri en önemli mekanlardandır. Bu çalışmada Giresun kent merkezinde yer alan yaya bölgeleri, yerinde gözlem ve kullanıcılarla birebir görüşme ile uygulanan anket çalışması kapsamında incelenmiştir. Çalışma sonucunda Gazi Caddesi'nin daha çok gezinti-yürüyüş ve alışveriş amacı ile, Atatürk Meydanı'nın ise gezinti-yürüyüş ve buluşma amacı ile kullanıldığı belirlenmiştir. Çalışma alanlarının düzenlemesi ile ilgili kullanıcıların memnuniyet düzeylerinin düşük olduğu gözlenmiştir. Bu mekanlarda kullanım amaçlarına uygun aktivite olanaklarının sunulması, bisiklet altyapısının oluşturulması ve yeşil alanların geliştirilmesi gerektiği sonucu ortaya çıkmıştır.

Investigation of Giresun City Pedestrian Zones According to User Preferences

Keywords

Giresun,
Pedestrian
zones,
Pedestrianisation.

Abstract: Pedestrian zones are areas that are partially or completely free from vehicle traffic and reserved for pedestrian use. These areas allow pedestrians to move comfortably, safely, and away from all harmful effects of vehicle density. In the city center of Giresun, which faces heavy traffic load, pedestrian zones are one of the most important places where the city people can move freely. In this study, the pedestrian zones in Giresun city center were examined within the scope of the survey study conducted with on-site observation and one to one interviews with users. As a result of the study, it was determined that Gazi Avenue was used mostly for walking and shopping, and Atatürk Square was used for walking and meeting purposes. It has been observed that the satisfaction levels of the users regarding the arrangements made in the work areas are low. In these areas; It has been concluded that activity opportunities should be provided, bicycle infrastructure should be established and green areas should be developed.

1. Giriş

Kentlerde süreklilik gösteren gelişimlerin ana kaynağı insanlar ve günlük tempolarıdır. İnsan hareketleri öncelikle yaya olarak kendisini gösterirken, sanayi ve teknolojinin etkisiyle yerini motorlu taşıtlara bırakarak devam ettirmiştir. Motorlu taşıtların sayısının artmasıyla kentlerde meydana gelen trafik sorunları insanları kısa yol aramaya sürüklemiş ve taşıtlar her yeri işgal etmiştir. Motorlu taşıtların kısa sürede uzun mesafeleri kat etme, kullanıcılarının konforu, şehrin genişlemesi gibi pek çok fayda sağlamış ancak kirlilik, kalabalıklaşma, park yeri ihtiyacı veya arabaya bağımlı topluluklar ortaya çıkması gibi bazı dezavantajları da ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak şehirler miras kalan yürüme karakterini kaybetmeye başlamıştır.

Kamuya açık alanların yeniden organize edilmesinde beliren sorunlara, 1960'lı yıllarda yayalaştırma ile çözüm aranmıştır. Yayalaştırma ile, trafikle parçalanmış alanlar entegre edilmekte ve kamuya açık alanların devamlılığı sağlanmaktadır. Bu alanlar, kent halkının yaşam kalitesine katkıda bulunan, deneyim ve öğrenme alanları olarak tasarlanmalıdır. Bunlar yoğun aktivite alanları olarak, mekâna canlılık vermekte ve kentliye çeşitli fırsatlar yaratmaktadır [1]. Yaya bölgelerinin planlanması birçok meslek disiplininin bir arada çalışmasını gerektirir ve düzenlenmesinde ilk ele alınması gereken konu,

*İlgili yazar: pervinyesil@odu.edu.tr

Tablo 1. Yaya bölgeleri planlama ve tasarım ilkeleri [17,18,19,20].

Planlama İlkeleri	Tasarım ilkeleri
Uygun yer seçimine dikkat edilmelidir	Döşeme için uygun malzemeler seçilmeli, rahat yürümeyi engellememeli ve kaygan olmamalıdır
Uygulama tamamlandığı zaman çevredeki diğer unsurlarla uyumlu olmalı, dolayısıyla kentsel strüktürün bütünlüğü bozulmamalıdır	Özgün ve nitelikli donatı elemanları kullanılmalıdır
Halk katılımı sağlanmalıdır	Aydınlatma yeterli düzeyde olmalıdır
Kentsel ulaşımdan koparılmamalı birbirleriyle ilişkili olmalıdır	Giriş ve çıkışı belirgin ve açık olarak tanımlanmalıdır
Sınırlarla belirlenen ayrı bir kimliğe sahip olmalıdır	Yaya bölgesini yaşatacak eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine olanak verecek mekanlar oluşturulmalıdır
Toplu taşıma ve kolay ulaşılabilirlik olanaklarına sahip olmalıdır	İlgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlara yer verilmelidir
Yeterli otopark olanaklarına sahip olmalıdır	Yeterli sayı ve özellikle oturma mekanları olmalıdır
	Motorlu araç trafiğinin yaya trafiği ile kesiştiği durumlarda yaya yolu da alçaltılmalıdır

uygun yerin seçimidir. Yer seçiminde özellikle transit ve yoğun trafiğin olmadığı konut bölgeleri arasındaki tali yollar, ya da yaya yoğunluğunun fazla olduğu kent merkezindeki alış-veriş bölgeleri ile tarihsel önemi olan kentsel sit alanlarına öncelik verilir [2,3].

Yaya bölgeleri, şehirlerde ve kasabalarda yayaların kullanımına yönelik kamusal alanlardır [4,5,6]. Araç trafiğinin kısmen veya tamamen kısıtlanmasıyla karakterize edilirler. Kentin bu bölgelerinde insanlar yürüyüşe çıkabilir, alışveriş yapabilir ve bisiklete binebilirler. Yayalar için gelişmiş erişilebilirlik ve hareketlilik sağlamak, alışveriş ve diğer işletmeler aracılığıyla belirli bir şehir/kasaba alanındaki ekonomik faaliyetleri geliştirmek ve hava kirliliği ve gürültüyü azaltarak bir alanı çevresi açısından iyileştirmek için yaya bölgeleri oluşturulmaktadır [7,8,9,10,11,12,13,14]. Ayrıca yürüme yeteneği açısından bakıldığında en yüksek yürüme yoğunluğuna ulaşılan yerler olarak görülmektedirler [15].

İyi tasarlanmış yaya bölgeleri (meydanlar, sokaklar) sadece kentsel kalite için değil, aynı zamanda bir kent merkezinin çekim kapasitesi için de iyi bir göstergedir. Yürünebilir ortamların, yalnızca kentsel mimari ve bileşenleri olarak değil, aynı zamanda arabaya bağımlı bir toplumda insan hareketliliğinin etkileşim ve buluşma odağında belirleyicileri olarak kentsel planlamaya entegre edilmesi gerekmektedir [16]. Yaya bölgeleri planlama ve tasarım ilkeleri tablo 1'de belirtildiği gibi sınıflandırılabilir.

Bu çalışmanın amacı Giresun kent merkezinde yer alan yaya bölgesi uygulamalarını inceleyerek, kullanıcı görüşleri doğrultusunda ihtiyaçlara ne ölçüde cevap verebildiğini belirlemek ve sorunlara ilişkin çözüm önerileri sunmaktır.

2. Materyal ve Yöntem

Araştırmanın ana materyali Giresun kent merkezinde yer alan ve kentin en önemli kamusal alanları olan Gazi Caddesi ve Atatürk Meydanı'dır. Çalışma alanlarının konumları Şekil 1'de sunulmuştur.

Giresun ili, Türkiye coğrafi bölgeleme sistemine göre Karadeniz bölgesinin doğusunda 40° 07' ve 41° 08' kuzey enlemleri ile 37° 50' ve 39° 12' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Doğuda Trabzon ve Gümüşhane, Güneydoğu'da Erzincan, Güney ve Güneybatıda Sivas, Batıda Ordu illeri ile komşu olan il, Kuzeyde Karadeniz ile çevrilidir. Kent merkezi, Aksu ve Batlama vadileri arasında denize doğru uzanan bir yarımada üzerinde kurulmuştur. Giresun ili, yüzey şekilleri bakımından engebeli bir görünüme sahiptir ve yüzey şekillerinin çatısını, Karadeniz kıyısı boyunca uzanan oldukça dar ve alçak düzlüklerden oluşan kıyı şeridi ile güneyde Kelkit Vadisi'ni kaplayan Giresun Dağları meydana getirir. Kıyı, genellikle tepelik bir görünüme sahiptir.

Giresun'un yer aldığı Doğu Karadeniz Bölgesi, ülkemizin en yağış alan bölgesidir. Karadeniz'e bakan kesimi ılık ve yağışlı iklim özellikleri göstermektedir. İlman iklim tipinin hâkim olduğu ilde, yazlar genellikle orta sıcaklıkta, kışlar ılık geçer. İlin coğrafi yapısı gereği dağların hemen denizden itibaren dik bir şekilde yükselmesi, sellerin ve heyelanların sıkça yaşanmasına neden olmaktadır.

**Şekil 1.** Araştırma alanının konumu

Giresun kenti merkezinden, Karadeniz sahil yolunun geçirilmesi ile kıyıda yoğun dolgu alanları görülmektedir. Yol, kent ile kıyıyı birbirinden ayırmış ve kıyı kullanımını kısıtlamıştır. Kent içi yaya ulaşımında en aktif kullanılan alanlar, Gazi Caddesi ve Atatürk Meydanıdır. Atatürk Meydanı düz alanda iki teras halinde bir alan olmasına karşın, Gazi Caddesi

oldukça eğimli bir alan üzerinde konumlandırılmış yaya bölgesidir.

Çalışmada ilk olarak, çalışma konusuna ve alana ilişkin veriler temin edilmiştir. Arazi çalışmaları ile mevcut durum tespit edilmiştir. İkinci aşamada yaya bölgeleri için anket çalışması hazırlanmış ve 2019 yılında Haziran-Eylül aylarında alan kullanıcıları ile birebir görüşülerek uygulanmıştır. Anket 4'ü demografik yapı, 11'i alanlarla ilgili kullanım amacı ve menüyet düzeylerini belirlemek için sorulan 15 adet çoktan seçmeli sorudan oluşmaktadır. Son aşamada elde edilen veriler ışığında yaya bölgeleri ile ilgili eksiklikler, sorunlar ortaya konularak çözüm önerileri sunulmuştur.

Örneklem genişliğinin hesaplanması

TÜİK 2019 verilerine göre Giresun kent merkezi nüfusu 138.858'dir. Örneklem büyüklüğü, aşağıdaki eşitlik aracılığı ile hesaplanmış ve en uygun örneklem hacmi 139 olarak bulunmuştur. Basit tesadüfi örnekleme yöntemine göre 150 kişiye anket uygulanmıştır [21].

$$N = Nt^2pq/d^2(N - 1) + t^2pq \quad (1)$$

Eşitlikte;

N = Popülasyon hacmini,

n = Örneklem hacmini,

t = $\alpha=5\%$ için α standart normal dağılımdan elde edilen değeri (1,96)

p = İncelenen olayın görülme oranı (0,5)

q = İncelenen olayın görülmemesi oranı (0,5)

d = (1- α) güven düzeyinde olayın görülme sıklığına göre istenen standart hata değerini (%95 güven düzeyi için 0,05) göstermektedir.

İstatistik Değerlendirme

Kategorik değişkenler arasındaki ilişkinin belirlenmesinde ki-kare testi kullanılmıştır. Ki-kare testlerinde, beklenen frekanslar ≥ 5 ise Pearson ki-kare değeri (χ^2) ile < 5 ise Likelihood ratio ki-kare değeri ($LR\chi^2$) ile hesaplanmıştır. Hesaplamalarda ve yorumlamalarda önemlilik düzeyi (α) %1 ve %5 olarak dikkate alınmıştır. Tüm hesaplamalar SPSS v22 istatistik paket programı kullanılarak yapılmıştır.

3. Bulgular

3.1. Araştırma Alanlarına İlişkin Bulgular

Atatürk Meydanı

Atatürk Meydanı, kentin bilinen en eski meydanı olma özelliğine sahiptir. Giresun, dolgu şehri olduğundan toplum, sahil ve deniz ile iç içe yaşamakta ve sosyal aktivitelerin çoğunluğu burada yapılmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin etkisiyle özellikle balıkçılık ve fındık nakliyesinde deniz ulaşımı kullanılarak insanları bu noktada toplamıştır. Fakat hava koşulları deniz ulaşımını aksattığından 50'li yılların sonuna doğru sahil şeridi doldurularak, şehre çevre yolu

kazandırılmıştır. Ancak bu yol, insan ve deniz arasında bir set örmüş ve insanlar denizden uzaklaştırılmıştır. İnsanların sosyalleşme ihtiyaçlarını karşılamak için meydanlar aktivite mekanları olmuş, dolayısıyla Atatürk Meydanı bu anlamda önemli bir rekreasyon noktası niteliği kazanmıştır. Bu alan her ne kadar meydan olarak adlandırılrsa da gezinti/yürüyüş, iş, buluşma noktası, dinlenme, yemek yeme, etrafi seyretme gibi pek çok faaliyete olanak sağlayan bir yaya bölgesi özelliği taşımaktadır. Aktif kullanımdan ötürü insanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kapalı rekreasyon alan kullanımını artmış, bu artış yaya bölgesini işgal eder duruma gelmiştir. Yaya bölgesi üzerinde ağaç altı oturma birimleri kullanılarak, bireylerin açık alanda dinlenme ihtiyaçları giderilmiştir. Alanda zemin döşeme elemanı olarak yaya bölgesinde kırmızı andezit geri kalan kısımlarda bazalt taş kullanılmıştır. Araç için otopark imkânı yok denilecek kadar azdır. Gölge ihtiyacını karşılayacak ağaç miktarı yetersizdir. Oturma birimlerinin yanında bulunan merdivenler ile terasa çıkarak insanlara etrafi seyretme imkânı sunulmuştur. Yaya bölgesi istikametinde kenti temsil eden bir heykel ve su ögesi bulunmaktadır (Şekil 2).

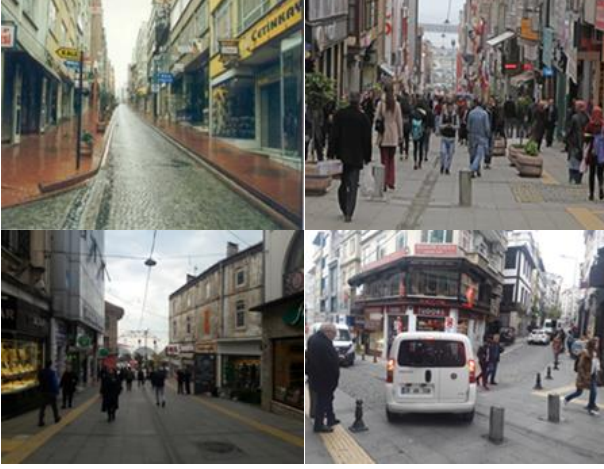


Şekil 2. Atatürk meydanı

Gazi Caddesi

Gazi Caddesi, Atatürk Meydanı gibi günümüze kadar kullanım potansiyelini kaybetmeyen diğer bir yaya mekânıdır. Arazi yapısı sebebiyle eğimli bir alanda konumlandırılmış, taşıt trafiğine kapalı bir yaya bölgesidir. Mekânın aktif kullanılmasının sebebi, alışveriş ve yeme-içme mekânlarını bünyesinde barındırmasıdır, dolayısıyla yaya sirkülasyonunun sürekliliği söz konusudur. Cadde, 2013 yılına kadar taşıt trafiğine açık bir alandır. Bu zamana kadar yaya hareketliliği, dar kaldırımlarla sınırlı kalmıştır. Bu hareketlilik, kullanıcı sayısının artmasıyla sorunları da beraberinde getirmiştir. Kaldırımın taşıma kapasitesinin aşılması, bireyleri bazen taşıt yoluna sürüklemiş ve bu durum yaya güvenliği açısından sorun teşkil etmeye başlamıştır. 2013 yılında bu bölge taşıt trafiğine tamamen kapatılıp, yaya bölgesine çevrilmesi kararı alınmıştır. Alanda döşeme elemanı olarak bazalt plak taş, taşıt yolları için kesme bazalt taşı kullanılmıştır. Direkler ortadan kaldırılıp, asılı

lambalarla aydınlatma sağlanmıştır. Alanda donatı elemanı eksiklikleri bulunmaktadır. Ayrıca taşıtlara ayrılmış belirli noktalar olsa bile yaya bölgesini işgal eden taşıt hareketleri tespit edilmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Gazi Caddesi

3.2. Anket sonuçlarının değerlendirilmesi

Katılımcıların demografik yapı ile ilgili sorulara verdikleri cevapların % dağılımları tablo 2'de verilmiştir. Sorulara verilen cevaplar, cinsiyet, yaş, eğitim ve meslek gruplarına göre ki-kare testine tabi tutulmuştur (Tablo 3).

Yaya bölgelerinin niteliği, barındırdığı aktivite olanakları, bu alanları kullanım amacını belirler. Gazi Caddesi'ni katılımcıların %43'ü gezinti-yürüyüş amacı ile kullanırken, %35'i alışveriş amacı ile kullanmaktadır. Kullanım amacı cinsiyete göre istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki göstermekte ve kadınların %44'ü en fazla alışveriş için kullanırken, erkekler en fazla gezinti-yürüyüş amacı ile (%52) kullanmaktadır. Buluşma noktası, yemek yeme, sosyal-kültürel aktiviteler, iş amacı ile kullanım daha düşük oranlarda tercih edilmektedir. Yaş grupları ile kullanım amacı arasında anlamlı bir farklılık görülmekte, 16-24 yaş aralığındaki bireylerin çoğunluğunun (%57) ilk tercihi gezinti-yürüyüş iken, diğer yaş grupları daha çok alışveriş amacı ile kullandıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların eğitim durumları ile alanı kullanım amacı arasında istatistiksel olarak fark bulunmaktadır. İlköğretim

(%52), lise (%49), lisansüstü (%40) mezunlarının ilk kullanım amacı alışveriş iken, üniversite mezunlarının (%55) ilk amacı ise gezinti-yürüyüştür. Meslek grupları ile kullanım amacı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık görülmektedir. Kamu personeli (%40), ev hanımları (%90), serbest meslek sahipleri (%46) alanı en fazla alışveriş amacı ile kullanırken, öğrenciler (%59), emekliler (%63), çalışmayanlar (%46) ise en fazla gezinti-yürüyüş amacı ile kullanmaktadır.

Atatürk Meydanı'nı ise katılımcıların %47,3'ü gezinti-yürüyüş amacı ile, %23,3'ü buluşma noktası olarak kullanmaktadır. Kadınlar (%51,51) ve erkekler (%39,2) en fazla gezinti-yürüyüş amacı ile bölgeyi kullandıklarını belirtmişlerdir. Tüm yaş ve meslek gruplarının ilk kullanım amacı gezinti-yürüyüş olmuştur. Üniversite mezunlarının gezinti-yürüyüş (%43) aktivitesinin yanı sıra buluşma noktası (%34) olarak da yoğun olarak kullandıkları tespit edilmiştir. Ancak cinsiyet, yaş, meslek ve eğitim ile kullanım amacı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır.

Gazi Caddesi'ni katılımcıların %61'i öğleden sonra, %19'u akşam, %14'ü öğlen saatlerinde kullandıklarını belirtmişlerdir. Kadınların %68'i ve erkeklerin %49'u öğleden sonra en yoğun kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu farklılıklar %1 seviyesinde istatistiki yönden anlamlıdır. Tüm yaş gruplarının en yoğun kullandığı vakit öğleden sonradır. 25-34 yaş grubu ikinci sırada akşam, diğer yaş grupları ise öğlen saatlerini tercih etmektedir. Eğitim açısından tüm grupların en yoğun kullanım saati tercihi öğleden sonra olup, bu tercihin diğer vakitler arasındaki farkı %5 önem seviyesinde anlamlıdır. Yine tüm meslek grupları alanı en fazla öğleden sonra kullanmaktadır. Atatürk Meydanı'nı katılımcıların %57'si öğleden sonra, %25'i akşam, %16'sı ise öğlen saatlerinde kullanmaktadır. Kadınların %63'ü ve erkeklerin %45'i en fazla öğleden sonra alanı kullanmaktadır ve diğer saatler ile aradaki fark %1 seviyesinde anlamlıdır. Tüm yaş grupları öğleden sonra alanı daha fazla kullandığını belirtmektedir. Eğitim durumu bakımından tüm grupların kullanım saati tercihi öğleden sonradır. Tüm meslek gruplarının en yoğun kullandığı saat öğleden sonra olup, ikinci sırada akşam saatleri gelmektedir.

Tablo 2. Ankete katılan bireylerin demografik yapısı ve bunların % dağılımları

Kişisel özellikler		%	Kişisel özellikler		%
Cinsiyet	Kadın	66	Yaş grubu	16-24	48
	Erkek	34		25-34	39
Meslek	Kamu personeli	10		35-45	14
	Öğrenci	46		46-55	15
	Ev hanımı	14		56 ve üzeri	10
	Emekli	5,3	Eğitim	İlköğretim	14
	Serbest meslek	17,3		Lise	31,3
Çalışmıyor	7,3	Üniversite		51,3	
			Lisansüstü	3,3	

Tablo 3. Alan kullanımı ve memnuniyet düzeyi ile demografik yapı arasında yapılan ki-kare değerlendirme sonuçları.

Anket ile sorulan soru	Cinsiyet	Yaş	Eğitim	Meslek	Yaşadığı bölge	
Yaya bölgesini kullanım amacınız	Gazi Caddesi	19,624**	52,713**	35,337*	66,118**	2,044
	Atatürk Meydanı	13,285	38,381	31,382	43,683	7,385
Yaya bölgesini en fazla hangi saatlerde kullanıyorsunuz?	Gazi Caddesi	15,885**	13,282	18,881*	28,261*	7,290
	Atatürk Meydanı	11,375**	10,748	14,799	20,156	4,859
Yaya bölgesine nasıl ulaşıyorsunuz?	Gazi Caddesi	18,078**	9,656	9,845	13,059	66,261*
	Atatürk Meydanı	10,039**	11,579	13,179	15,641	75,818*
Yaya bölgesi düzenlemesinden memnun musunuz?	Gazi Caddesi	2,183	14,464**	3,926	19,730**	0,374
	Atatürk Meydanı	0,724	8,687	6,516	10,839	1,230
Yaya bölgesinde eksikliğini hissettiğiniz bir kullanım var mı?	Gazi Caddesi	8,456	22,913	22,339	33,299	3,949
	Atatürk Meydanı	24,462**	43,485*	33,447**	28,672	3,908
Yaya bölgesi çevresindeki otoparklar yeterli midir?	Gazi Caddesi	1,741	3,438	6,468	3,949	1,174
	Atatürk Meydanı	0,172	4,352	2,147	9,368	2,939
Yaya bölgesinde döşeme malzemesi kullanımı uygun mudur?	Gazi Caddesi	1,372	9,205	2,882	21,778*	1,849
	Atatürk Meydanı	0,994	7,294	13,107**	15,358**	0,127
Yaya bölgesinde çöp kutuları yeterli midir?	Gazi Caddesi	0,182	3,792	1,830	3,178	0,346
	Atatürk Meydanı	0,245	3,613	1,923	2,774	1,404
Yaya bölgesinde gece aydınlatmaları yeterli midir?	Gazi Caddesi	0,609	2,969	0,626	8,579	1,104
	Atatürk Meydanı	0,255	21,303**	6,147	31,193**	2,345
Alanda sizi rahatsız eden unsurlar	Gazi Caddesi	7,344	38,561**	21,193*	32,607*	
	Atatürk Meydanı	7,304	39,062	29,572	56,578*	
Araç geçişleri güvenliği tehdit ediyor mu?	Gazi Caddesi	0,732	4,455	5,765	5,031	0,024
	Atatürk meydanı	Araç geçişi yok				

* %5 seviyesinde önemli

**%1 seviyesinde önemli

Katılımcıların %64'ü yaya olarak, %23'ü toplu taşıma, %13'ü özel araç ile Gazi Caddesi'ne ulaşmaktadır. Cinsiyete göre ulaşım biçimi %1 düzeyinde önemli olup; kadınların %68'i yaya olarak ve %26'sı toplu taşıma kullanarak, erkeklerin %56'sı yaya olarak ve %26'sı özel araç kullanarak alana ulaşmaktadır. Bireylerin diğer belirleyici özellikleri ile verilen cevaplar arasında istatistiki olarak önemli bir farklılık bulunmamaktadır.

Katılımcıların %65'i yaya olarak, %23'ü toplu taşıma ile, %11'i özel araç ve %1'i bisiklet ile Atatürk Meydanı'na ulaşım sağlamaktadır. Alana ulaşım; kadınların %70'i ve erkeklerin %55'i yaya olarak, %26'sı toplu taşıma ve %24'ü özel araç ile sağlanmaktadır. Cinsiyete göre ulaşım biçimi %1 düzeyinde önemlidir. Ankete katılan bireylerin diğer belirleyici özellikleri göz önünde bulundurulduğunda verilen cevaplar arasındaki farklılığın istatistiki açıdan önemli olmadığı saptanmıştır.

"Yaya bölgesi düzenlemesinden memnun musunuz" sorusuna Gazi Caddesi için katılımcıların %57'si hayır, %43'ü evet cevabını vermişlerdir. 25-34 yaş grubu bireylerin %56'sı ve 35-45 yaş grubu bireylerin %71'i memnun olduklarını belirtirken; memnuniyet düzeyi en düşük grubun 56 ve üzeri (%30) olduğu tespit edilmiştir ve yaş grupları arasındaki farklılık istatistiki açıdan %1 seviyesinde anlamlıdır. Yine serbest meslek sahibi kişilerin memnuniyet düzeyi en yüksek (%70), öğrencilerin ise en düşüktür (%1 seviyesinde

anlamlı). Atatürk Meydanı için katılımcıların %46'sının memnun olduğu, %54'ünün memnun olmadığı görülmektedir.

Eksikliği en fazla hissedilen kullanım Gazi Caddesi'nde oturma ve dinlenme mekanları (%45), yeşil alanlar (%15), sokak etkinlikleri (%14), gölgelik alanlar (%12), gece kullanımı (canlı müzik, kafeler vb) (%6), sergi alanları (%3) ve diğer kullanımlar (%5) olarak görülmektedir. Tüm yaş ve eğitim grupları oturma ve dinlenme mekanlarının eksikliğini ilk sırada belirtmişlerdir. Atatürk Meydanı'nda oturma ve dinlenme mekanları, sokak etkinlikleri ve yeşil alanlar eşit (%21) oranlarla ilk sırada yer alırken bunları sırası ile gölgelik alanlar (%18), gece kullanımı (%12), sergi alanları (%4) ve diğer kullanımlar (%3) takip etmektedir. Yaş grupları arasında en yüksek oranla 16-24 yaş grubu bireyler, oturma ve dinlenme mekanlarının eksikliğini hissetmekte (%28), bunun yanı sıra 25-34 yaş grubu bireyler sokak etkinliklerini (%33), 46-55 yaş grubu bireyler ise yeşil alanların eksikliğini hissetmektedir (%40) (%5 seviyesinde önemli). Yine üniversite mezunları, sokak etkinliklerini (%28), lise mezunları ise gölgelik alanları (%30) eksikliği en fazla hissedilen kullanım olarak belirtmişlerdir (%1 seviyesinde önemli).

Gazi Caddesi çevresindeki otoparkların yeterliliğini belirlemek amacı ile yöneltilen soruya katılımcıların %95'i hayır cevabını vermişlerdir. Atatürk Meydanı için de durum aynı olup, katılımcıların %93'ü otoparkların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

Gazi Caddesinde katılımcıların %51'i döşeme malzemelerinden memnun olduğunu, %49'u ise memnun olmadığını ifade etmiştir. Memnun olmadığını belirten katılımcılar, zeminin yağışlı havalarda kayganlaştığını, yer yer bozulmuş döşemelerin yürüyüş güvenliğini tehlikeye attığını söylemişlerdir. Atatürk Meydanında ise katılımcıların %82'si memnun, %28'i memnun değildir. Emekliler %75 oranında memnun olmadıklarını belirtirken, diğer tüm katılımcıların memnuniyet yüzdeleri fazla olmuştur. (%1 seviyesinde önemli).

Gazi Caddesinde %86, Atatürk Meydanında %74 oranında çöp kutuları yetersiz bulunmuştur. Aydınlatma elemanları ise Gazi Caddesi'nde %57 oranında yeterli bulunurken Atatürk Meydanı'nda %54 oranında yetersiz bulunmuştur. 56 ve üzeri yaş grubu %72 oranında, emeklilerin %88'i ve 16-24 yaş grubu bireyler ise %72 oranında gece aydınlatmasını yetersiz bulmaktadır (%1 seviyesinde önemli).

4. Tartışma ve Sonuç

Kentlerde toplumun ve bireylerin ruhsal veya fiziksel ihtiyaçları karşılanmalıdır. Bu ihtiyaçları karşılayacak niteliğe sahip yaya bölgeleri; gezinti, dinlenme, buluşma noktası, alışveriş vb. imkanları topluma sunmaktadır. Güneyinde yer alan yüksek kesimlerin etkisi ile eğimli ve dar bir alanda yapılaşan Giresun kenti, merkezde karmaşıklaşan trafik yükü ile karşı karşıyadır. Dar ve yoğun trafik baskısı altında bulunan caddeler, kentlilerin hareketini ve yaşam kalitesini kısıtlamakta ve zorlaştırmaktadır. Kentte yer alan iki yaya bölgesi; halka gezinti, yürüyüş, alışveriş gibi olanakları trafik baskısı ve gürültü gibi olumsuz etkenlerden arındırarak sunmaktadır. Kentin yegâne yaya bölgelerinde birtakım olumsuzlukların giderilmesi, kent halkının memnuniyet düzeyini artıracaktır.

Atatürk Meydanı kullanım bakımından dinlenme, yeme-içme alanlarını içeren bir alandır. Yaya hareketinin yoğunluğunu karşılayacak seviyede iken ticari amaçlı yapılan mekanlarının yoğunluğu rahatsız edici düzeye gelmiştir.

Gazi Caddesi kullanım açısından alışveriş potansiyeli yüksek bir alandır. Taşıt yollarının belirli noktalarda yaya bölgesi ile kesişmesi, kargaşaya ve güvenlik sorunlarına sebebiyet vermektedir. Alan incelenirken taşıtların yaya yolunu işgal ettiği ve bunun için herhangi bir uyarının yapılmadığı tespit edilmiştir. Bu durum bazı kazalara sebebiyet verecek potansiyeli barındırdığından bu konu hakkında keskin kurallar uygulanmalıdır. Bölgede dinlenme amaçlı herhangi bir kent mobilyası bulunmamaktadır. Yeşil doku çalışmaları yapılarak, dinlenme mekanlarının oluşturulması olumlu bir yaklaşım olacaktır.

Atatürk Meydanında yer alan oturma mekanları, kent halkının yoğun kullandığı alanlardır. Ancak Meydan çevresinde otopark sorunu çözümlenmelidir. Her iki

yaya bölgesi güzergahında toplu taşıma ve bisiklet altyapısının ve yeşil alanların geliştirilmesi ve iyileştirilmesine özellikle dikkat edilmelidir.

Kent sakinlerinin yaşam kalitesi, yaşadıkları kentin sunduğu imkanların kalitesine de bağlıdır. Bu anlamda oluşturulan yaya bölgeleri sadece insanların fiziksel ve zihinsel sağlığını iyileştirmekle kalmaz, aynı zamanda çevresel gürültü seviyelerini ve kentin hava kirliliğini de azaltır. Dolayısıyla doğru ve etkin planlamalar yapılarak Fatih Caddesi ve Sarı Sokak gibi noktalarda da araç trafiği kısıtlanarak yaya yolu düzenlemeleri yapılabileceği düşünülmektedir.

Günümüzde yaya ulaşımı, yayaların serbestçe dolaşabilecekleri mekanların varlığı kentsel yaşam kalitesini önemli ölçüde etkileyen unsurlardır. Bu bağlamda kentlerde yaya bölgeleri çeşitli açılardan değerlendirilmeli, araştırılmalı, planlama ve tasarım açısından daha yaşanabilir mekanlar haline dönüştürülmelidir. Bu çalışma Giresun kenti yaya bölgelerini kullanıcı görüşleri bakımından incelemekte ve kent yaya bölgelerini inceleyen ilk çalışma özelliği taşımaktadır. Bundan sonra daha geniş çaplı çalışmalar yapılmalı, kent için yaya bölgesi potansiyeli taşıyan alanlar ortaya konulmalıdır.

Etik Beyanı/Declaration of Ethical Code

Bu çalışmada, "Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi" kapsamında uyulması gerekli tüm kurallara uyulduğunu, bahsi geçen yönergenin "Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler" başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbirinin gerçekleştirilmediğini taahhüt ederiz.

Kaynakça

- [1] Çıracı, H., Kubat, S., Aydın, S., 1991. Tarihsel Çevrede Kamu Mekanları Tasarım Ölçütleri; Beyazıt Meydanı Örneği. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu
- [2] Bayraktar, A., Aslanboğa, İ., Özkan, B., Güney, A., Türkyılmaz, B., 1987. İzmir kenti içinde halkın açık alan gereksinimini karşılamak amacı ile bazı yol ve meydanların taşıt trafiğinden arındırılması olanakları üzerinde araştırmalar. Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Proje, (063).
- [3] Şişman, E.E., Kırzioğlu, L., 2002. Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekân Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 3(2), 127-139.
- [4] Çay, RD., Aşılıoğlu, F., 2014 Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya Tasarım Etkileşimi. Journal of Tekirdag Agricultural Faculty, 11(3), 91-99.
- [5] Kürkcüoğlu, E., Ocakçı, M., 2015. Kentsel Dokuda Mekânsal Yönelme Üzerine Bir Algı-Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşı Bölgesi. Megaron, 10(3).

- [6] Şahin, E., 2017. Yaya bölgelerinin İzmit kent merkezi örneğinde irdelenmesi. Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 112s, Tekirdağ.
- [7] Gehl, J., 2010. *Cities for People*; Island Press: Washington, DC, USA, 266–278.
- [8] Dringelis, L., 2011. Town squares: Experience and results of the reconstruction. *Town Plan. Arch.*, 35, 200–211.
- [9] Brunnberg, L., Frigo, A., 2012. Placemaking in the 21st-century city: Introducing the funfair metaphor for mobile media in the future urban space. *Digit. Creat.* 2012, 23, 113–125.
- [10] Jankauskaite, A., Olšauskait Urbonien, R., Abromas, J., 2014. The City Public Spaces (Squares) Planning Features after Lithuania's Restoration of Independence. Klaipeda Square "Atgimimas" example. *Form. Urban Green Areas*, 1, 90–98.
- [11] Mehta, V., 2014. Evaluating Public Space. *J. Urban Des.*, 19, 53–88.
- [12] Carmona, M., 2015. London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors. *Prog. Plan.*, 100, 1–84.
- [13] Maliene, V., Diciunaitė-Rauktienė, R., Valciukiene, J., Parsova, V., 2018. The importance of environmental criteria for Kaunas City pedestrian zones. Opportunities and Constraints of Land Management in Local and Regional Development.
- [14] Dičiūnaitė-Rauktienė, R., Gurskienė, V., Burinskienė, M., Maliene, V., 2018. The usage and perception of pedestrian zones in Lithuanian cities: Multiple criteria and comparative analysis. *Sustainability*, 10(3), 818.
- [15] Monheim, R., 2003. 'The Role of Pedestrian Precincts in Adapting City Centers to New Lifestyles' in Tolley, R.S. (ed.), *Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments*, Cambridge: Woodhead Publishing, 326-338.
- [16] Blaga, O.E., 2013. Pedestrian zones as important urban strategies in redeveloping the community-case study: Alba Iulia Borough Park. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 9(38), 5-22.
- [17] Rubenstein, H.M., 1992. *Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces*. John Wiley & Sons
- [18] Çağlar, N., 1992. Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi (Basılmamış), Ankara.
- [19] Zafer, B., 1996. Yaya bölgeleri planlama ilkeleri. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Ofset Atölyesi, İzmir.
- [20] Erdoğan, A., 2016. Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi Ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 16(1).
- [21] Yamane, T., 2001. *Temel Örneklemeye Yöntemleri*. Çevirenler: Esin A, Aydın C, Bakır MA, Gürbüzsel E. İstanbul: Literatür Yayıncılık.