

Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi ve Projelendirilmesi

E. E. Şişman B. Etlı

Namık Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Tekirdağ

Günümüz kentlerinde giderek kaybolan yeşil alanları yeniden kazanmak, yayalara rahat ve güvenli bir dolaşım sağlamak için yaya bölgesi uygulamaları gerçekleştirilmektedir.

Bu çalışmada Tekirdağ kentinde taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre konforuna sahip yaya bölgesi olabilecek mekanları ile mevcut yaya bölgeleri belirlenerek, öneri yaya bölgeleri projeleri gerçekleştirilmiştir. Araştırmada, kentin ana aksını oluşturan Hükümet Caddesinin Valilik bölümündeki kısmının taşıt trafiğine tamamen kapatılarak, Mimar Sinan Caddesi ile devamında yer alan Hükümet Caddesinin tek yönlü araç trafiği ile birlikte kaldırımlarının genişletilerek yaya bölgesi olarak düzenlenmesinin uygun olacağı belirlenmiştir. Yapılan değerlendirmeler ışığında öneri yaya bölgelerine ait projeler AutoCAD 2006 ve 3ds max 8 çizim programları kullanılarak çizilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yaya bölgesi, yayalaştırma, yaya yolu, kentsel tasarım

Determining and Designing of Pedestrian Zones in Tekirdağ City Center

Today, pedestrian zones have been achieved to increase open space that are increasingly disappearing and to provide comfortable and safety circulation for pedestrians.

Within this paper, the existing pedestrian zones and the streets free from traffic with adequate amenities for pedestrians are indicated and projects of alternative pedestrian zones are suggested. Hükümet Street, the main axis of the downtown and the Mimar Sinan Street is planned as one way road, besides, the part of Hükümet Street extending in front of the Governorship building is designed as pedestrian zone. Dependig on the data, projects of pedestrian zones are prepared by using AutoCAD 2006 and 3ds Max 8.

Keywords : Pedestrian zone, pedestrianization, mall, urban design

Giriş

Günümüzde kent içi ulaşımında yaya mekanları motorlu taşıt trafiğinden ayrılarak yeniden oluşturulmaya başlanmıştır.

Kent planı bütünü içinde yayaların istekleri, motorlu taşıt yollarına ek olarak göz önüne alınmazsa kamu yararına büyük kayıplar ortaya çıkmaktadır. Mekanik taşımacılığın etkin olduğu kent planlarının yerine yaya erişebilirliğinin temel alındığı kent mekanları oluşturmak en akıllı davranış olarak görülmektedir (Kuntay, 1994). İnsanların şehirsal alan ve bölgesi içindeki hareketleri, mekansal standartların geliştirilmesinde önemli bir faktördür ve bu hareketler sonucu ulaşım ve trafiğin zorlaşarak yaşam koşullarını bozduğu bilinmektedir (Göçer, 1977). Kent merkezlerinin ana aktivitesi olan ticaret, kent dışına, daha ucuz ve kolay ulaşılabilir, geniş park edilebilir ve uygun çevre koşullarına sahip

alanlara yönelmiştir. Kent halkının bu alanları terk etmesi ile beraber kent merkezlerinin çöküşü hızlanmıştır (Öztan, 2004).

Yaya ulaşımında amaç; bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır. Karayoluna katılan her araca yol ve otopark sağlamak olası değildir. Kentlerin insanlar için olduğu, taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001).

Uygun alış-veriş amaçlı bir yaya dolaşma merkezi, ticareti canlı tutmasının yanı sıra, değişik düzenlemelerle kente güzel bir mekan kazandırabilir (Lynch, 1962). İlk yaya bölgesi, 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentinde yapılmıştır (Rubenstein, 1992). Bu uygulama 2.

Dünya savaşına kadar pek yaygınlaşmamış, fakat harpten sonra harab olan kentlerde, yeniden yapılanma sürecinde yaya bölgeleri düzenlemesi hız kazanmıştır. Yaya bölgeleri, alış-veriş merkezlerinde, alanın günün belirli saatlerinde, taşıt trafiğine kapatılması ve konut yerleşim alanlarında motorlu trafiğin yavaşlatılarak yönlendirilmesiyle oluşturulan; çeşitli yaş grubundaki insanlara güvenli, rahat hareket olanağı sunan; çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır (Bayraktar vd., 1987).

Armony (1980), Ramat Gan (İsrail) şehrine ait yaya yollarındaki sorunlara değinerek, tüm merkezi binalar ve açık alanlara ulaşımın doğa ile uyumlu olması gerektiğini, trafikten özgür yaya yollarının iş ve ticaret merkezlerinde rahatlık sağlayacağını vurgulamaktadır. Ayrıca güçlü ve yumuşak peyzaj elemanları arasındaki optimum ilişkiyi muhafaza ederek çeşitli şehir mekanlarını geliştirmenin önemine değinmektedir.

Yip (1994), tarafından Kanada'nın Keswick kenti incelenerek, yayalar ve toplu taşımacılık için kayda değer modeller geliştirilmiştir. Keswick kenti eski ve yeni yerleşim alanları olmak üzere iki kısma ayrılmış, kentin planlama ve tasarım ilkelerinin yayalar ve toplu taşımacılık için iyi bir yaklaşım olmadığı görülmüştür.

Fiaschi ve Bomfimj (1980), Santo Andre'nin Oliveria-Lima caddesi için öneri bir proje hazırlanmıştır. Bu projede, yaya trafiğinin yoğun gürültüsü nedeni ile girişin dışında kaldırımlar da dengeli bir şekilde bitkilendirilmiştir. Ayrıca yükseltilmiş çiçeklikler içerisinde bitkilere yer verilmiştir.

Aydın'ın Germencik İlçesi Namık Kemal Caddesi ve buna bağlı sokaklarda halkın açık yeşil alan gereksinimini karşılamak amacı ile, yaya bölgeleri düzenleme ilkelerine uygun olarak bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda cadde trafiğe kapatılarak, zorunlu durumlarda araç girişini sağlayacak şekilde düzenleme yapılmıştır (Zafer, 1998).

Yaya hakları bildirgesine göre kent merkezleri yaya bölgeleridir ve kent yaşamının gerçek sahibi yayalardır. Bu nedenle; Yaya bölgelerinde fiziksel ve sosyal kalite birbiriyle ilişkilidir. Bu özellik ve kalite, halkın yaşam düzeyinin artmasına katkıda bulunmakta ve insanlar arası diyalogu sağlamaktadır. Kentsel peyzajın zenginleşmesi, ulaşımaya yön vermesi,

trafiğin azalması, tarihi değerlerin korunması, hava kirliliğinin azalması gibi yararlar sağlayan yaya bölgeleri, gün geçtikçe beton yığınları içerisinde sıkışan kent halkı için bir gereksinim halini almaktadır.

Tekirdağ kent dokusu içinde yayalar için düzenlenmiş birbirinden bağımsız mekanlar bulunmaktadır. Özellikle alış-veriş alanlarında halkın rahatlıkla gezebileceği, oturup dinlenebileceği mekanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu alanlarda araç sayısının fazla olması nedeni ile park sorunu yaşanmaktadır. Dar olan caddeler üzerinde, gerek esnafın, gerekse alış-veriş için gelen insanların park etmeleri sonucu, büyük bir yoğunluk oluşmaktadır. Bu yoğunluk içerisinde insanlar, alış-veriş yaparken rahat hareket edememekte, gürültü ve hava kirliliğine maruz kalmaktadır.

Bu çalışmada, gerek taşıt gerekse yaya trafiğine birden hizmet veremeyen Tekirdağ kent merkezindeki bazı cadde ve sokakların yaya bölgesi olarak düzenlenmesi ve proje çalışmalarının yapılması amaçlanmıştır. Bu çalışma ile kent halkının merkezde daha rahat bir şekilde dolaşımının sağlanması yanı sıra birtakım donatı ve alt yapı eksikliklerinin giderilerek, kentsel dokuda bütünlük sağlayacak bir yaya bölgesi oluşturulması düşünülmüştür.

Bu bağlamda tarihi kent dokusu, alış-veriş alanları ve konut alanları ile bütünlük arz eden kent merkezinin, mevcut ve öneri yaya bölgeleri ele alınarak bir bütün oluşturmaları için projelendirme çalışmaları yapılması önemlidir. İnsanlara sadece iyi düzenlenmiş bir yaya yolu değil uzun yürüyüş olanağı sağlayan hatta kentin tarihi dokusunun da incelenebildiği yaya yollarının ve meydanların bir arada düzenlendiği yaya bölgeleri sunmak ve peyzaj mimarlığı ilkelerine uygun yer seçimi doğrultusunda estetik ve fonksiyonel düzenlemeler yapılması önem taşımaktadır.

Tekirdağ kenti için, halkın gereksinmelerine cevap verebilecek çözümlerin getirilmesi, yaya bölgelerinin Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlıdır. Bu ilkeler ışığında yapılan bu çalışmada, kentte taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre konforuna sahip, kentsel açık mekan sistemlerinin oluşturulması hedeflenmiştir. Tekirdağ kenti için, bu tür uygulamalara uygun alanların saptanması ve bu alanların yaya bölgeleri

olarak düzenlenmesi temel amaç olarak ele alınmıştır.

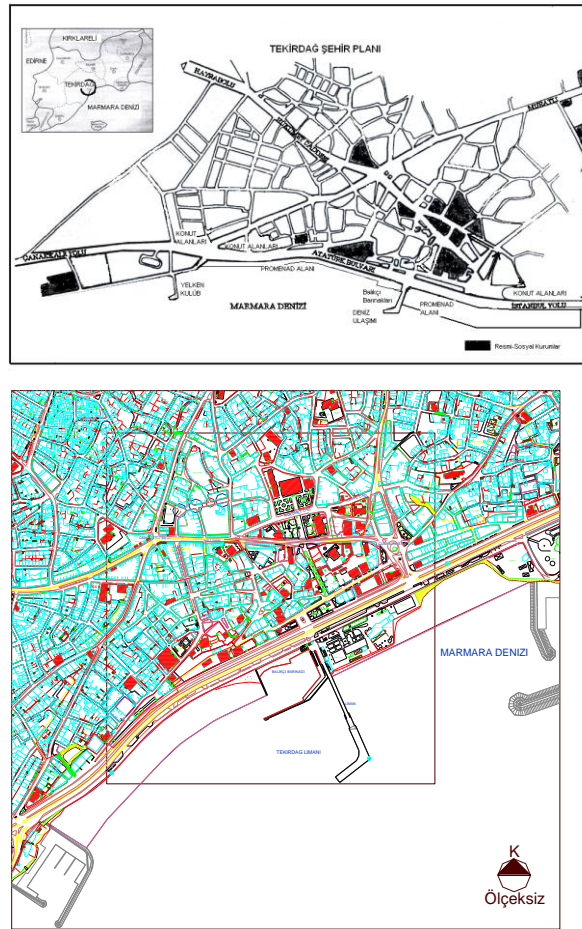
Materyal ve Yöntem

Materyal

Araştırma materyalini Tekirdağ kent merkezi ulaşım ağındaki cadde ve sokaklar oluşturmaktadır (Şekil 1). Araştırma alanı, Cumhuriyet Meydanı ile Cengiz Topel Meydanı arasında yer alan Hükümet Caddesi ve Mimar Sinan Caddeleri ile bunlarla bağlantılı olan cadde ve sokaklarda yürütülmüştür. Bu cadde ve sokaklar Ertuğrul, Orta Camii ve Eski Camii mahallerinin sınırları içerisinde kalmaktadır. Çalışmada ayrıca Tekirdağ Belediyesinden elde edilen 1/1000 ölçekli uygulama imar planları da yardımcı materyal olarak değerlendirilmiştir. Projelerin çiziminde AutoCAD 2006 ve 3dsMax programları kullanılmıştır.

Yöntem

Bu çalışmada; peyzaj/çevre düzenleme çalışmaları tasarım süreci esas alınmıştır. Buna göre çalışma; araştırma alanının tanımı peyzaj etüdü (sürvey), analiz-değerlendirme, proje çalışmaları-sentez olmak üzere üç aşamalı olarak yürütülmüştür. Çalışma alanının doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin saptanmasında; alanda doğrudan yapılan inceleme ve gözlemlerden, alınan fotoğrafların değerlendirilmesinden, 1/5000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçek uygulama imar planlarından yararlanılmıştır. Bu planlar üzerinde yapılan çalışmalarla araştırma bölgelerinin mevcut durumları saptanarak, bitkiler ve kent donatıları belirlenmiş, araştırmada veri olarak değerlendirilmiştir. Alana ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planları AutoCAD ortamına aktararak proje çalışmaları için altlık oluşturulmuştur.



Şekil 1. Çalışma alanının sınırlarını gösteren harita
Figure 1. Location of study area

Ayrıca CPS kullanılarak alanın koordinatları ve mesafeler belirlenmiştir. Öneri yaya bölgelerinin projelerinin çiziminde, proje kapsamında satın alınan AutoCAD 2006 programı kullanılarak 1/100 ölçekli peyzaj projeleri hazırlanmıştır. Ancak sayfa düzeninin sağlanması amacı ile uygun ölçüde küçültme yapılmıştır. Ayrıca kesitler ve 3ds Max 8 programı kullanılarak çizilen perspektif görüntüleri verilmiştir.

Araştırmanın ilk aşamasında alanın tanımı ve peyzaj etüdü gerçekleştirilmiştir. İkinci aşamada analiz ve değerlendirme, son aşamada ise proje çalışmaları ve sentez yapılmıştır. Çalışma Tekirdağ kent merkezinde yer alan mevcut yaya bölgeleri ve öneri yaya bölgeleri olmak üzere 2 kısımda yürütülmüştür.

Bulgular ve Tartışma

Alanın tanımı ve peyzaj etüdü (Sürvey)

Çalışmada Hükümet Caddesi ve Mimar Sinan Caddesi ve bu caddelere bağlantılı olan cadde ve sokaklarda yer alan mevcut yaya

alanları ile öneri yaya alanları ele alınmıştır. Çalışmanın bu aşamasında araştırma alanına ait peyzaj değerlerinin ortaya koyulması için alana ait 1/1000 ölçekli imar planları dikkate alınarak, alanda yapılan gözlem ve değerlendirmelerden yararlanılmıştır. Alanda yapılan birebir sürvey çalışmalarında alana ait fotoğraflar çekilerek görsel analiz paftasının hazırlanmasında yararlanılmıştır (Şekil 2). Ayrıca alanın koordinatları GPS kullanılarak belirlenmiş ve görsel analiz paftası üzerinde işaretlenmiştir.

Tekirdağ'da yer alan mevcut yaya bölgeleri incelendiğinde tamamen yaya bölgesi olarak düzenlenmiş herhangi bir mekan bulunmamakla beraber, kent merkezinde bazı ara yolların taşıt trafiğine tamamen ya da kısmen kapatılarak yaya kullanımına açıldığı gözlenmiştir. Mevcut alanların bir kısmı araçlar için duraklama veya park etmek için kullanılmaktadır. Ancak bu uygulamaların çoğu trafiğin yavaşlatılması ve zemin döşemesi uygulamasından ileri gitmemiştir.



Şekil 2. Görsel analiz paftası
Figure 2. Visual Analysis

Yapılan uygulamalardan Valilik binasının hemen karşısında Hükümet Caddesi ile bağlantılı olan Zübeyde Hanım Parkı, yolun tamamen kapatılarak yaya mekanı olarak kullanıldığı bir alandır. Bu mekanda diğer yaya yolu olarak düzenlenen mekanlardan farklı olarak bazı donatı elemanlarının yer aldığı görülmektedir (Şekil 3). Ancak bu mekanın son zamanlarda belediye tarafından geçici bir süre için otopark olarak kullanıldığı belirlenmiştir. Kent merkezinde yaya alanı olarak düzenlenmiş sınırlı alanlardan biri olan mekan araçların park etmesi ile yine araç kullanımına açılmış durumdadır (Şekil 3). Bu alanda kullanılan süs havuzu ve aydınlatma elemanlarının kaldırıldığı ve araçlar için park alanı oluşturulduğu Şekil 3’de görülmektedir. Yaya alanı olarak kullanılan bir mekanın otopark haline dönüştürülmesi kent merkezindeki trafik sıkışıklığının ve otopark yetersizliğinin bir göstergesidir.

Zübeyde Hanım Parkının güneyinde, Mimar Sinan Caddesinden bir yaya geçidi ile bağlantılı olarak düzenlenen diğer bir yaya yolu ise Taşmerdiven Sokak’ da yer almaktadır. Bu mekanda basamak sistemi ile birlikte tasarlanmış bir su yüzeyine ve zemin döşemesine yer verilmiştir (Şekil 4). Ancak alan donatı elemanlarından yoksun durumdadır.

Bir diğer yaya mekanı ise taşıt trafiğine kapalı olan İbrahim Efendi Sokaktır (Şekil 5). Ancak bu sokağı dik olarak ikiye bölen Kolordu Caddesi tek yönlü olarak trafiğe açıktır. Bu nedenle yaya ulaşımı bu alanda da yine taşıtların baskısı altındadır. Alanda park eden araçlara ve yolu kullanan taşıtlara rastlanmaktadır (Şekil 6). Mekan donatılar açısından değerlendirildiğinde, diğer mekanlarda olduğu gibi sadece zemin döşemesinin yapıldığı gözlenmiştir. Herhangi bir donatı elemanı yer almamaktadır. Alanda katlı bir otopark bulunmaktadır.



Şekil 3. Zübeyde Hanım Parkının otopark haline getirilmeden önceki ve sonraki durumu
Figure 3. View of Zübeyde Hanım Park before and after it is used as parking lot



Şekil 4. Taşmerdiven Sokak yaya alanı
Figure 4. Tasmerdiven Street Pedestrian Zone

Şekil 5. İbrahim Efendi Sokak
Figure 5. Ibrahim Efendi Street

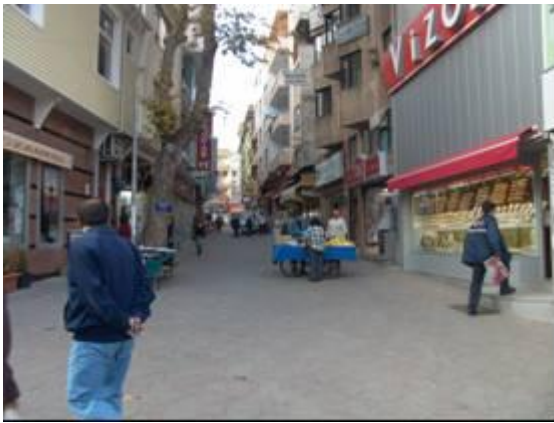
Taşıt trafiğine kapalı olan diğer bir yol ise Yeni Çarşı Sokaktır (Şekil 7). Bu sokakta da zemin döşemesi yapılmış ancak herhangi bir donatı elemanına yer verilmemiştir. Yaya bölgelerinin en önemli sorunlarından biri olan işportacı ve sokak satıcılarına bu alanda da rastlanmaktadır.

Hüseyin Pehlivan Caddesi ise mevcut durumda taşıt trafiği ile yaya trafiğine hizmet etmektedir. Tekirdağ kent merkezinde yaya kaldırım ve araç yolu ayrımının en iyi örneği bu caddede görülmektedir. Ayrıca alanda yaya

bölgelerinde olması gereken donatı elemanlarının kullanıldığı belirlenmiştir. Yaya ve taşıt trafiğini ayıran engeller yüksek bordürler şeklinde olmayıp yol ve kaldırımlar hemen hemen aynı seviyede döşenerek araya ayırıcı bariyerler yerleştirilmiştir. İki yönlü araç trafiğini ayırmak için araya demir bariyerler yerleştirilmiştir bu uygulama mekanı bölmektedir. Alanda ayrıca çöp kutuları ve içi boşta olsa çiçekliklere yer verilmiştir (Şekil 8). Yol üzerinde park etme yasağı getirilmiştir.



Şekil 6. İbrahim Efendi Sokağını kullanan ve park etmiş araçlar
Figure 6. Passing through and parking cars on İbrahim efendi Street



Şekil 7. Yeni Çarşı Sokak
Figure 7. Yeni Carsi Street



Şekil 8. Hüseyin Pehlivan Caddesi
Figure 8. Huseyin Pehlivan Street

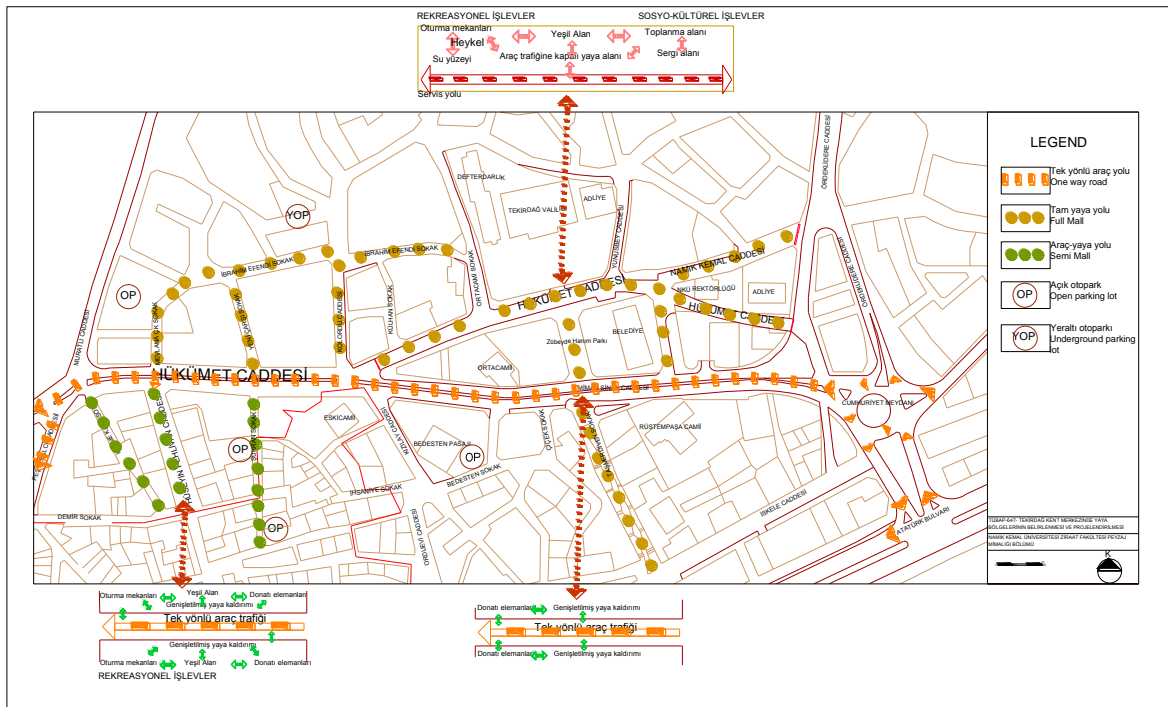
Analiz ve Değerlendirme

Çalışma alanına ilişkin survey çalışmasından sonra elde edilen veriler değerlendirilerek yer verilecek elemanlar işlevlerine göre gruplandırılmıştır. İşlevler arası ilişkiler ortaya koyularak Şekil 9'da verilen işlev şeması oluşturulmuştur. Öncelikli olarak kentin odak noktasını oluşturan Hükümet Caddesinin Valilik binasının yer aldığı bölümünde kent için bir toplanma ve dinlenme alanı oluşturmak amacı ile bir meydan düzenlemesi yapılması amaçlanmıştır. Kent genelinde yaya ulaşımının bir noktadan diğer bir noktaya kadar kesintisiz devam etmesi amacı ile ana caddeler ve bunlarla bağlantılı tali akslar yaya kullanımı için önerilmiştir. Yayaların bu mekanları kullanırken ihtiyaç duyabilecekleri donatılar, oturma, seyir ve sergi alanları önerilmiştir.

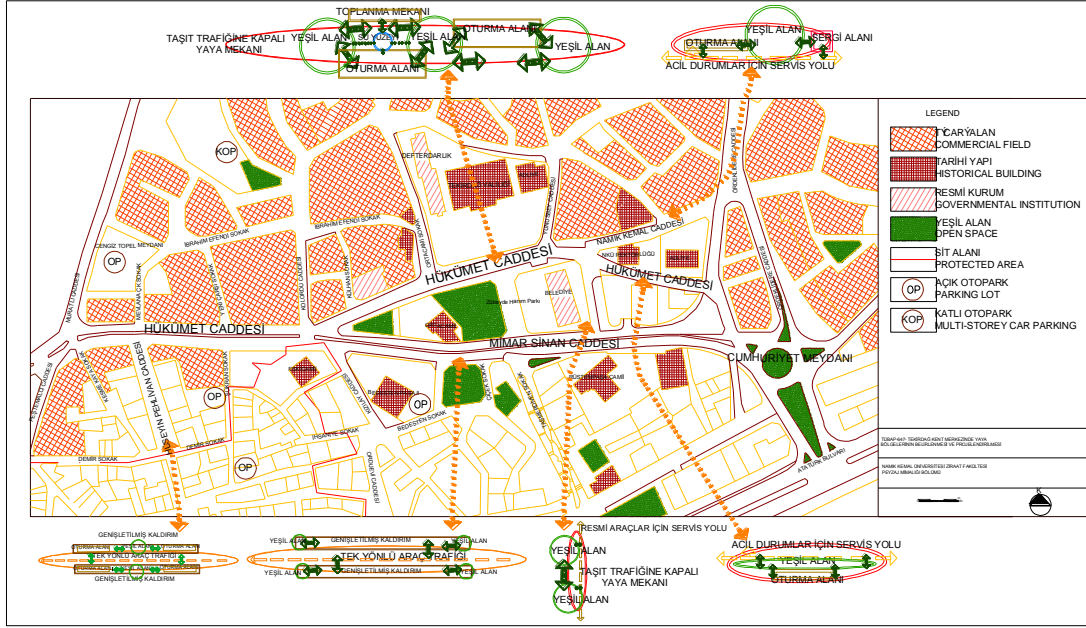
Namık Kemal Üniversitesi Rektörlük Binası ve Namık Kemal Evinin yer aldığı caddelerde öncelikli olarak yaya kullanımı için oturma alanları düşünülmüştür. Bu mekanlarda acil durumlarda araç ulaşımını sağlamak amacı ile servis yollarına yer verilmiştir. Ayrıca Tekirdağ Valiliği ve Namık Kemal Üniversitesi Rektörlüğü gibi resmi kurum araçlarının alana

girmesi için Belediye Binasının yan tarafındaki yol boyunca bir servis yolu bırakılmıştır. Namık Kemal Evinin yer aldığı kesimde ayrıca tarihi ve kültürel unsurların sergilenmesi amacı ile bir de sergi mekanı önerilmiştir. Rektörlük binasının hemen karşısındaki noktada mevcutta da bulunan çeşme ile kombineli olarak bir oturma mekanı, reklam ve afiş panoları ve telefon kabinlerinin yer aldığı bir düzenleme yapılması düşünülmüştür. Hükümet Caddesi üzerinde yapılan meydan düzenlemesinde hem rekreasyonel hem de sosyal aktivitelere cevap vermesi açısından bazı elemanlar yerleştirilmiştir. Alanda mevcut olan Namık Kemal heykeli ile kombineli olarak görsel amaçlı bir su yüzeyi ile oturma alanları ve bilgi iletişim panolarına yer verilmiştir. Mimar Sinan Caddesinin ise tek yönlü araç trafiğine açılarak, yaya kaldırımlarının iki tarafı genişletilmesi önerilmiştir. Hüseyin Pehlivan Caddesi de yine tek yönlü araç trafiğine açılarak yaya kaldırımlarında oturma birimlerine yer verilmiştir.

İşlev şemasında oluşturulan projeye ilişkin öneriler leke diyagramının hazırlanması ile bir adım daha ileri götürülmüştür. Alana ait leke diyagramı Şekil 10'de verilmiştir.



Şekil 9. Alana ait fonksiyon diyagramı
Figure 9. Functional diagram of study area



Şekil 10. Alana ait leke diyagramı
Figure 10. Conceptual diagram of study area

Sentez ve Tasarımın Hazırlanması

Leke diyagramında oluşan fikirleri uygulamaya olanak verecek biçimde somutlaştırmak amacıyla öncelikle ayrıntıya girmeden, 4 ayrı alana ait 1/200 ölçekli avan projeler hazırlanmıştır. Avan projelerden sonra kesinleştirilen kararlar doğrultusunda 1/100 ölçekli uygulamaya yönelik uygulama projeleri verilmiştir. Bu projeler Hükümet Caddesi ve Namık Kemal Caddesi, Mimar Sinan Caddesi, Hüseyin Pehlivan Caddesi ve Kolordu Caddesi ile buna bağlı sokaklar olmak üzere 4 ayrı proje ile verilmiştir.

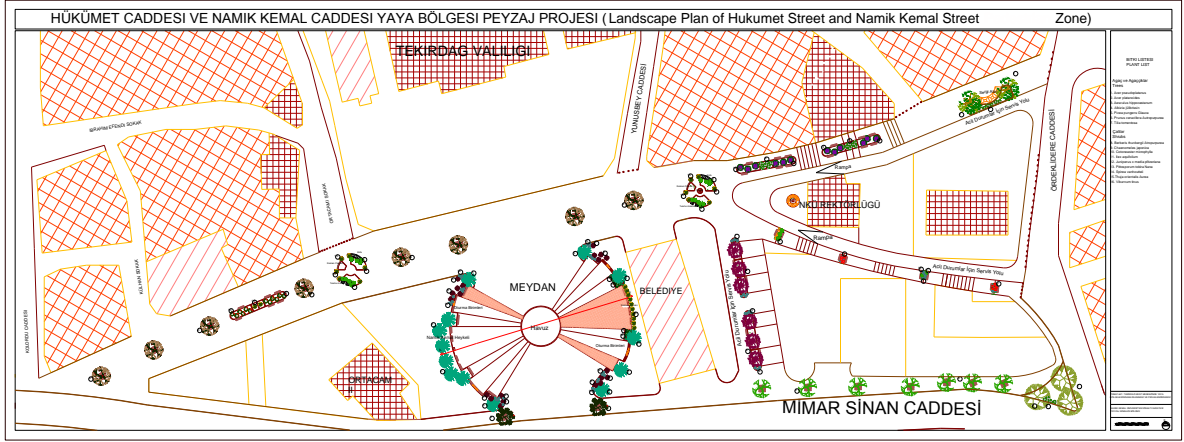
Şekil 11'de Hükümet Caddesi ve Namık Kemal Caddesine yönelik olarak gerçekleştirilen 1/100 ölçekli uygulama projesi

verilmiştir. Projede meydan düzenlemesinden alınan enine kesitte Şekil 12'de perspektif görünüm ise Şekil 13'de verilmiştir.

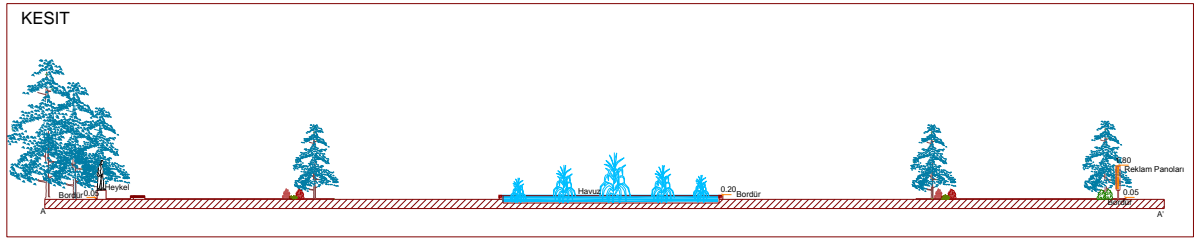
Şekil 14'de Mimar Sinan Caddesine ait 1/100 uygulama projesi verilmiştir.

Şekil 15'de Kolordu Caddesi ve buna bağlı sokaklar için önerilen uygulama projesi verilmiştir. Projede oturma alanı düzenlemesinden alınan enine kesitte Şekil 16'da verilmiştir.

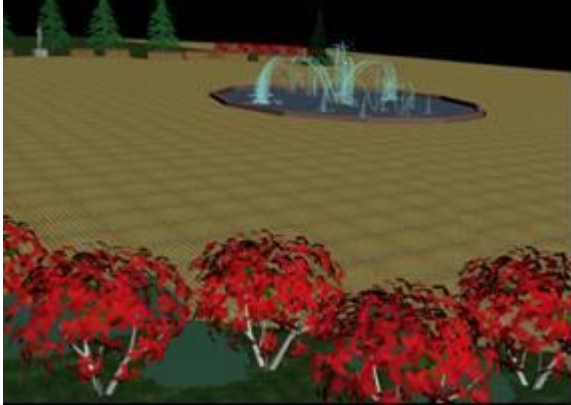
Şekil 17 'de Hüseyin Pehlivan Caddesine ilişkin 1/100 ölçekli uygulama projesi, Şekil 18'de 1/100 ölçekli oturma alanı düzenlemesinden alınan enine kesit, Şekil 19'da ise perspektif görünüş verilmiştir.



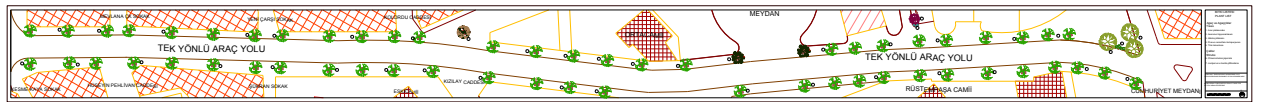
Şekil 11. Hükümet Caddesi ve Namık Kemal Caddesi yaya bölgesi peyzaj projesi
Figure 11. Landscape plan of pedestrian zone of Hükümet Street and Namık Kemal Street



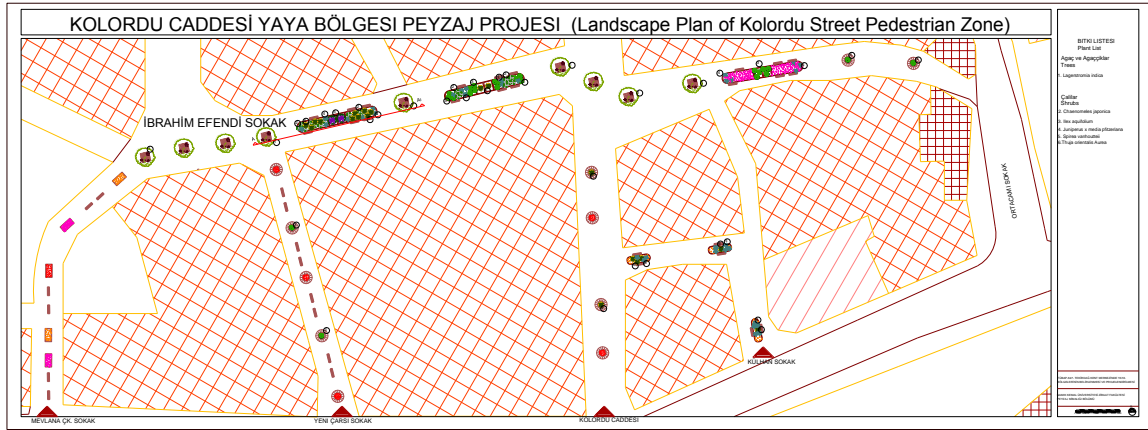
Şekil 12. Hükümet Caddesi meydan düzenlemesine ilişkin kesit
Figure 12. Cross Section of square design of Hükümet Street



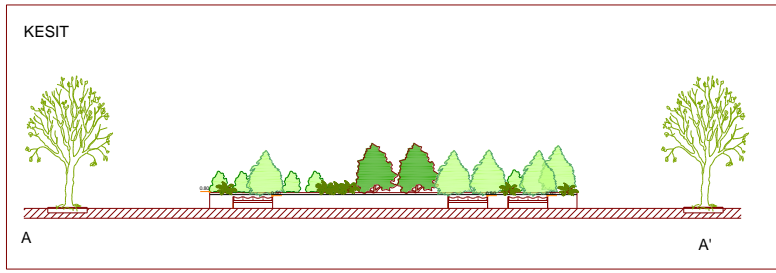
Şekil 13. Hükümet Caddesi meydan düzenlemesine ait perspektif
Figure 13. Perspective view of square design of Hükümet Street



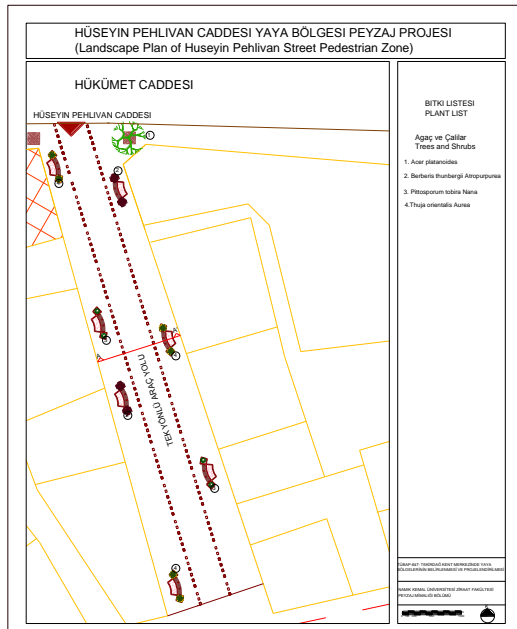
Şekil 14 Mimar Sinan Caddesi yaya bölgesi projesi
Figure 14. Pedestrian zone plan of Mimar Sinan Street



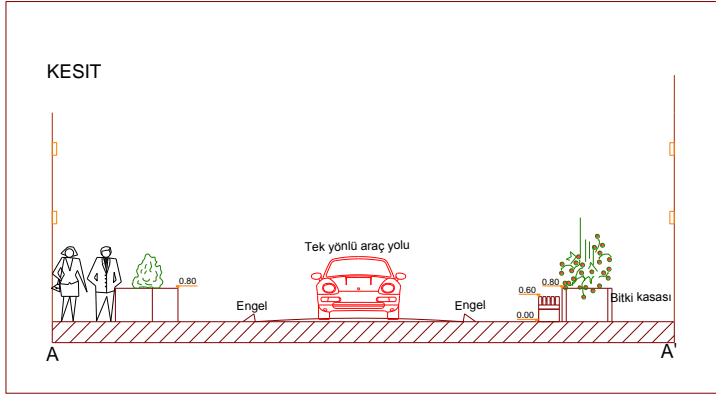
Şekil 15. Kolordu Caddesi yaya bölgesi düzenlemesi
Figure 15. Pedestrian zone plan of Kolordu Street



Şekil 16. Kolordu Caddesi'nde yer alan oturma alanına ait kesit
Figure 16. Cross section of refreshment space in Kolordu Street



Şekil 17 Hüseyin Pehlivan Caddesi yaya bölgesi düzenlemesi
Figure 17. Pedestrian zone plan of Hüseyin Pehlivan Street



Şekil 18. Hüseyin Pehlivan Caddesine ait kesit
Figure 18. Cross section of Pehlivan Street



Şekil 19. Hüseyin Pehlivan Caddesinde yer alan oturma birimine ait perspektif
Figure 19. Perspective view of the bench in Hüseyin Pehlivan Street

Sonuç ve Öneriler

Tekirdağ kent merkezi bazı kentsel donatılar ve yeşil alan açısından bazı eksikliklere sahiptir. Bu eksikliklerin giderilmesi için uygulamaya dönük projelerin oluşturulması önem taşımaktadır. Kent merkezinde gerek yayaların gerekse sürücülerin rahatça dolaşabilecekleri, park edebilecekleri alanlar kısıtlı sayıda bulunmaktadır. Kent merkezindeki en önemli sorunların başında trafik yüküne cevap vermeyen yol ve otopark sistemi gelmektedir.

Yapılan çalışmalardan elde edilen sonuçlara göre Hükümet Caddesi, yaya bölgesi olabilecek pek çok kriteri bünyesinde toplamaktadır. Cadde Tekirdağ kentinin önemli alış-veriş merkezi durumundadır. Tarihi kent dokusuna ait örnekleri barındıran ve halkın tümüne hizmet eden caddede ticari potansiyeli yüksek olan işyerleri yer almaktadır. Tek yönlü taşıt trafiğine sahip olan cadde yer yer park eden araçlar nedeni ile daha da daralmaktadır. Yoğun araç trafiği yaya bölgesi fikrine terstir. Bu

nedenle caddeye taşıt girişi engellenerek, yayalar için gerekli düzenlemelerin yapılması ile araçların neden olduğu gürültü ve kirlilik azaltılarak, insanların rahat bir şekilde alış-veriş yapabildiği, aynı zamanda dinlenebildiği konforlu bir mekan haline getirilmesi uygun olacaktır.

Hükümet Caddesi için hazırlanan yaya bölgesi projesinde mekan taşıt trafiğine kapatılarak sadece acil durumlar için taşıt girişini engellemeyecek bir düzenleme anlayışı benimsenmiştir. Kent halkının bir araya gelme ve sosyo-kültürel açıdan çeşitli aktiviteleri gerçekleştirmelerine olanak sağlayacak olan bir meydan düzenlemesine yer verilmiştir. Tekirdağ kent merkezinde kent halkının bu ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte her hangi bir mekan bulunmamaktadır. Meydan olarak isimlendirilen alanlar sadece taşıtların kullanımında olan kavşak düzenlemelerinden ileri gitmemiştir. Bu nedenle yapılan meydan düzenlemesi ile kentin yeni bir çehre kazanacağı düşünülmektedir. Yapılan

düzenlemede alana canlılık kazandırmak amacı ile su gösterilerine, oturma alanlarına, yeşil alanlara ve donatı elemanlarına yer verilmiştir.

Hükümet Caddesinin Valilik Binası önünde yer alan kısmının taşıt trafiğine kapatılması ile tek yönlü taşıt trafiği, paralelinde yer alan Mimar Sinan Caddesine kaydırılmıştır. Mimar Sinan Caddesindeki mevcut tek yönlü taşıt trafiği ters istikamete doğru yönlendirilmiştir. Yaya bölgesinin oluşturulmasında kent merkezindeki en önemli sorun otoparktır. Kentte bulunan otoparklar ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte değildir. Çoğunluğu açık otopark niteliğinde olan ruhsatlı 15 adet otopark bulunmaktadır. Bu mekanların çoğu yıkılan binaların arsaları üzerinde sıkışık bina dokusu içinde yer alan açık otoparklardır. Kent merkezini yaya bölgesi olarak düzenlenmesinde bu otoparkların iyileştirilmesi, yaya bölgelerinin yakınında katlı, ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte yeni düzenlemelerin yapılması, yaya bölgelerinin sağlıklı çalışabilmesi için önem taşımaktadır.

Yaya bölgesi olarak düzenlenen diğer bir mekan da Hüseyin Pehlivan Caddesidir. Cadde tamamen taşıt trafiğine kapatılmayarak mevcuttaki çift yönlü trafik akışı sahile doğru tek yönlü olarak önerilmiştir. Yaya kullanımı

için yolun iki tarafında mekanlar düzenlenmiş taşıt ve yaya trafiği birbirinden kaldırılarak değil babalarla ayrılmıştır.

Kolordu Caddesi ve bu caddeye bağlı olan sokaklar kentin ticaret dokusunun yoğunlukta olduğu bir mekandır. Mevcutta bazı bölümler tamamen veya kısmen yaya kullanımına açık durumdadır. Yapılan bu proje ile bu alandaki cadde ve sokakların tamamen taşıta kapatılarak yaya bölgesi olarak kullanılması önerilmiştir.

Hazırlanan yaya bölgesi projeleri ile mekanların yaşanabilir hale getirilmesi amaçlanmıştır. Bu alanlarda yayaların trafik endişesinden uzak rahat bir şekilde dolaşmalarına olanak sağlayacak düzenlemeler yapılmıştır.

Yaya bölgelerinin uygun bir şekilde kullanımını sağlayabilmek için bu alanlara ilişkin bir yönetmeliğin hazırlanması, uygulama yapıldığı takdirde alana gereken önemin verilmesi ve bakım önlemlerinin alınması önem taşımaktadır.

Teşekkür

Bu araştırma TÜBAP tarafından desteklenmiştir. Yayın projenin bir kısmını içermektedir.

Kaynaklar

- Armony, A., 1980. "Ramat Gan, Pedestrian Links in the City", Garten + Landschaft, 8, Georg D.W. Callwey Streitfeldstrafse 35-81673 München, Germany, p.637.
- Bayraktar, A., Aslanboğa, İ., Özkan, B., Güney, A., ve Türkyılmaz, B., 1987. "İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerinde Araştırmalar", Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Proje No:063 Bornova İzmir.
- Cebeci, Ö.F ve Çakılcıoğlu, M., 2001. "Ulaşımda Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya" İstanbul'da Kentiçi Ulaşım Sempozyumu TMMOB Makine Mühendisleri Odası, 28-29 Haziran İstanbul.
- Fiaschi, L. and Bomfim, J., 1980 "The Design of a Pedestrian Street and Square in Santo Andre S.P", Garten + Landschaft, 3, Georg D.W. Callwey Streitfeldstrafse 35-81673 München, Germany, p.192.

- Göçer, O., 1977. Şehirsel Alanların Performanslarının Saptanmasında Yardımcı Olabilecek Standartlar. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları Sayı:2, İstanbul.
- Kuntay, O., 1994. Yaya Mekanı. Ayıntap Yayıncılık, s.170, Ankara.
- Lynch, K., 1962. Site Planing, 62-13231, U.S.A.
- Özcan, Y., 2004. Yaşadığımız Çevre ve Peyzaj Mimarlığı Tisamat Basım San., s:52, Ankara.
- Rubenstein, H.M., 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces, John Wiley & Sons Inc. New York, U.S.A.
- Yip, S., 1994 "Encouraging integration", Landscape Design December 1994, p: 57-60.
- Zafer, B., 1998 "Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma", Ekoloji Dergisi, Sayı: 26, İzmir, s.27-30.