

Araştırma-İnceleme

**İŞYERİ SAHİPLERİNİN PERSPEKTİFİNDEN
KENTLERDE YAYALAŞTIRMA PROJELERİNİ
ETKİLEYEN FAKTÖRLER: ERZİNCAN ÖRNEĞİ¹**

**Abdulsamet DİNÇ²
Burak HERGÜNER³**

Öz: Günümüzde gelişen teknolojiyle beraber sayısı artan motorlu araçlar kent hayatını giderek olumsuz etkilemektedir. Bu soruna çözüm bulmak için yerel yönetimler yıllardır kent planlarında, trafik kurallarında ve ulaşım sistemlerinde birçok düzenlemeler yapmışlardır. Bunların en önemlilerinden birisi olan yayalaştırma, giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Fakat, kentlerde yıllardan beri var olan yapısal düzeni değiştirmek çok kolay olmadığından yayalaştırmanın uygulanması da kolay değildir. Bu çalışmada yayalaştırma yaparken hangi faktörlerin göz önünde bulundurulması gerektiği incelenmiştir ve bu faktörlerden hangilerinin yayalaştırmanın yapıldığı bölgedeki işyeri sahiplerinin yayalaştırmaya verdiği desteği etkilediği ortaya çıkarılmıştır. Öncelikle yayalaştırmayla ilgili literatür taranmış ve farklı yayalaştırma türleri incelenmiştir. Buradan yola çıkılarak bir kuramsal çerçeve ve araştırma modeli oluşturulmuştur. Modeli test etmek üzere, Likert ölçeğiyle hazırlanmış bir anket kullanılmıştır. Anket odak (focal) örneklem yöntemiyle seçilen A161 katılımcıya uygulanmıştır. Test edilen toplam 6 hipotezden 3'ü kabul edilirken, 3'ü kabul edilmemiştir. Daha önce yayalaştırmayla ilgili yapılan araştırmalar incelendiğinde, çevresel gelişmişliği yeterli düzeyde olan bölgelerdeki yerel yönetimlerin, yayalaştırma uygulamasını en fazla yapan yerler olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda çevresel gelişmişliğe olan inanç arttıkça, yayalaştırmaya verilen desteğin de artacağı düşünülmektedir. Fakat bu çalışmada işyeri sahiplerinin, buldukları bölgenin çevresel gelişmişlik açısından yeterli düzeyde olduğuna inandığı takdirde, tam zamanlı yayalaştırma uygulamasına destek vermediği ortaya konmuştur. Çalışma, kentlerde

¹ Bu çalışma 27-29 Nisan tarihlerinde Van'da gerçekleştirilen 14. Kamu Yönetimi Forumunda (KAYFOR14) sunulan aynı başlıklı bildirinin gözden geçirilmiş ve genişletilmiş halidir.

²Avrasya Üniversitesi, Yerel Yönetimler Programı Yüksek Lisans Programı. sametdnc7@gmail.com

³ Yrd. Doç. Dr., Avrasya Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, b_herguner@yahoo.com

yayalaştırmayla ilgili yeni projeler yapılırken nelere dikkat edilmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla bu uygulamayı yapacak yerel yöneticiler için de yön gösterici olması açısından önemlidir.

Anahtar Sözcükler: Yerel Yönetimler, Yayalaştırma, Kentleşme, Yaya Bölgesi.

FACTORS AFFECTING THE PEDESTRIANISATION PROJECTS IN CITIES THROUGH BUSINESS OWNERS' PERSPECTIVES: THE CASE OF ERZİNCAN

Abstract: Nowadays, the increasing number of motor vehicles affects the urban life in a negative way. In order to find a solution to this problem, for years, several local authorities have changed their urban plans, traffic rules, and transportation system. The pedestrianisation is one of the most important of such efforts, and has gradually become more important. However, as it is not so easy to change the existing infrastructure system of cities, pedestrianisation projects are regarded as difficult tasks to undertake. In this study, factors affecting the pedestrianisation projects were examined, and a model was developed. To test the model, a Likert-scale questionnaire was used. The questionnaire was applied to 161 participants chosen with focal sampling method. 3 out of 6 hypotheses were supported, and other 3 hypotheses were rejected. It is expected that local governments of environmentally developed cities are more inclined to undertake pedestrianisation projects. In the same vein, it is believed that the more locals become sensitive to the environment, the more they support such projects. Nonetheless, the results of this study show that when the business owners find their city's environmental development satisfactory, they do not support full pedestrianisation scheme. The study identifies what to consider when undertaking new pedestrianisation projects. Therefore, it is significant for local authorities.

Keywords: Local Governments, Pedestrianisation, Urbanization, Pedestrian Zone.

Giriş

Günümüzde, kentlerin büyümesi kent hayatında yeni sorunları da beraberinde getirmektedir. Bunların en önemlilerinden biri olan trafik sorununun çeşitli şekillerde insanların yaşantısına olumsuz yansımaları olmaktadır. Özellikle daha fazla istihdam olanakları dolayısıyla, insanların kentlerde yaşamaya başlamasıyla birlikte kentlerin doğru bir şekilde planlanması en önemli konulardan biri haline gelmiştir (Biyela, 2000: 1).

Sürdürülebilir kalkınmanın bir unsuru olan ulaşımın sürdürülebilirliği, kent sakinlerinin kent içi ulaşımında hareketlilik ve ulaşım hizmetleri erişilebilirliğinin yükselmesi anlamına gelmektedir. Ulaşımın sürdürülebilirliğin sağlanmasıyla çevreye yararlı ulaşım araçlarının kullanımı ve güvenli bir şekilde seyahat edebilme olanağı doğmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım sisteminin en büyük amaçlarından birisi, trafikteki motorlu araçların sayısının azaltılması ve seyahat süresinin kısaltılmasıdır. Böylece hem trafik sıkışıklığına çözüm bulunurken hem de motorlu araçların olmadığı alanların artırılmasıyla bölgedeki yaya

hareketlerinin kolay yapılması sağlanmış olur. Yetersiz yaya kaldırımları ve bisiklet yolları insan hareketlerinin kolayca yapılabilmesinin engellemektedir. Bu açıdan, ulaşım ve trafik düzenlemeleri, taşıma araçlarından daha çok, yayaların kullanımı esas alınarak yapılmaktadır (Akbulut, 2016: 348).

Kentsel ulaşım planlaması için ön koşul çok sayıda parametrelerin ve faktörlerin bilinmesidir. Bunların arasında, insan hareketleri merkez olarak ele alınmaktadır. Bu uygulama yürüyüş yolu, bisiklet yolu, demiryolu ağları ve park alanları şeklinde geniş ulaşım altyapısı gerektirir. Alt yapının inşası ve geliştirilmesi trafik sisteminde yeni kullanım alanları oluşmasını sağlar. Planlama alternatif kavramlarla, sistematik bir düzen getirerek bu karmaşık durumun üstesinden gelinmesi açısından önemlidir. İnsanların planlanmış önlemlere farklı şekilde gösterdikleri tepkilerden doğan uyumsuzluk trafik planlama sisteminin doğasında vardır. Planlama bir yandan insan davranış biçimlerini etkilemek zorundayken diğer yandan da onların davranış şekillerine uyum sağlamak zorundadır. Bir taraftan planlama, insanların hareketlerini düzene sokmalı diğer taraftan yapılan planlamaya adapte olmalarını sağlamalıdır (Kincl ve Matos, 2015).

Trafik sorunun çözümü konusunda en çok başvurulan yöntemlerden biri ise kentlerde hayata geçirilen yayalaştırma projeleri olmaktadır. Trafığın daha kontrollü olması ve trafikteki araçların belirli yerlere alınmaması ya da girişlerinin sınırlı olmasını sağlayan uygulamaya "yayalaştırma" denilmektedir. Öte yandan, yayalaştırma, kentin kökleşmiş yapısının değiştirilmesi oldukça zor olduğundan, ancak çok detaylı bir araştırma ve planlama sonucunda başarıya ulaşabilmektedir. Türkiye’de, kent içinde deniz taşımacılığı ülkenin belirli kentlerinde yapılabilmektedir. Raylı taşımacılığın olmadığı kentlerde, minibüs ve belediye otobüsleri yolcu talebini karşılayamamaktadır. Türkiye’de kentler için yapılan ulaşım planlamalarında bütün ulaşım şekillerini göz önünde tutan bir yaklaşımla araştırmalar yapılmaktadır. Fakat genel olarak bu yaklaşım raylı sistem ve rota olarak sınırlı kalmaktadır. Otobüs sistemi ve yol ağını etkili kullanmak için, yaya ve bisiklet kullanımını arttırmaya yönelik öneriler yeterince dikkate alınmamaktadır (Akbulut, 2016).

Bu noktadan hareketle, bu çalışmanın ana araştırma sorusu şu şekildedir: Kentlerde yayalaştırma uygulamasını etkileyen faktörler nelerdir? Bu çalışmanın alt soruları şunlardır:

- İş yeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İş yeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?

- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdikleri destek arasında negatif korelasyon var mıdır?

Bu çalışma yayalaştırma uygulamasıyla ilgili literatür eksikliğini gidermeyi amaçlamaktadır. Yayalaştırmayla ilgili daha sonra yapılacak çalışmalara kaynak olması ve bu uygulamayı yapacak olan yerel yönetimlere yol göstermesi açısından önemlidir.

Araştırmanın kapsamı Erzincan Dörtüol bölgesi olarak belirlenip, bu bölgede yapılacak olan yayalaştırma uygulamasından etkilenecek işyeri sahiplerinin görüşleri ile sınırlıdır. Çalışmanın genelleştirilmesi istenmesi durumunda bu konunun dikkate alınması gerekmektedir.

1. Literatür Taraması

1.1. Yayalaştırma ve Türleri

Modern yayalaştırma çağının başlangıcı, 1920'li ve 1930'lu yıllarda başlamıştır. Bu konuda en önemli gelişme, İkinci Dünya Savaşından sonra şehirlerin yeniden inşası ile ortaya çıktı. Almanya, 1960'a kadar 35 şehirde en az bir yayalaştırılmış caddeyle modern yayalaştırmanın öncüsüdür. 1984'e kadar şehirlerde ve alt merkezlerde 800'den fazla yayalaştırılmış alana sahiptir (Moosajee, 2009: 17).

Yayalaştırmanın en yaygın pozitif etkileri aşağıdaki 5 şekilde kategorize edilebilir:

Ulaştırmaya yönelik etki

Sosyal etki

Çevresel etki

Ekonomik etki

Sağlığa yönelik etki (Soni vd., 2016: 140).

1.2. Yayalaştırma Türleri:

Cambridge sözlüğü yayalaştırmayı "bir yeri araçların giremediği yer haline dönüştürmek" olarak tanımlamaktadır. Temel olarak 3 çeşit yayalaştırma modeli vardır:

a) Tam zamanlı yayalaştırma:

Bu modelde, yayalar mutlak önceliğe sahiptirler, araçların caddeye girişi tamamen yasaktır ve hizmetler genellikle caddenin arka tarafından sağlanmaktadır. Acil durum araçları hariç diğerlerinin girişi kısıtlıdır yalnız

servis araçları seçili bölgeler için, belirli zamanlarda izinli olabilirler (Iranmanesh, 2008: 3; Soni & Soni, 2016: 140).

b) Yarı zamanlı yayalaştırma:

Yarı zamanlı yayalaştırılan caddeler belirli zamanlarda araçların ulaşabildiği yerlerdir. Caddelerde park alanları mevcut değildir ama yükleme bölmeleri mevcuttur. Bölgeye araçların ulaşımını minimum seviyeye indirmek için, caddelerde park alanları mevcut değildir. Fakat, yükleme ve boşaltma amaçlarıyla, yükleme bölmeleri sağlanmıştır (Iranmanesh, 2008: 3; Soni & Soni, 2016: 140).

c) Trafik sakinleştirme:

Yaya kaldırımları normal olarak genişletilmiş ve araç park alanları mümkün olduğunca azaltılmıştır. Taksi ve yeşil minibüs durakları, yalnızca yer değiştirme uygulaması olmadığı durumlarda sağlanmıştır. Alana araçların girişi için kısıtlama yoktur. Fakat, hız tabelaları, kaldırım inşası, keskin köşeler, daralan yollar, geçitler gibi trafik sakinleştirme kullanımlarıyla araçlar yavaşlatılmıştır (Soni & Soni, 2016: 140). Araçların ulaşımı için herhangi bir kısıtlama yoktur fakat yaya kaldırımları genişletilmiş ve park alanları azaltılmıştır. Çeşitli hız kesici önlemler araçların hızlarını yavaşlatmak için kullanılır. Hız tabelaları, dar trafik çizgileri, farklı yol yapısı ve sürücülere hız kesici bölgede olduklarını hatırlatan renkler içerir (Iranmanesh, 2008: 3).

1.3. Yayalaştırmanın Hedefleri

Bir bölgede yayalaştırma uygulaması yapılırken öncelikle belirli unsurlar öne çıkmaktadır. Sastre vd. (2013: 738)'e göre bu unsurlar şunlardır:

Çevresel Gelişim: Gürültü, atmosferik kirlilik ve kaza sayısı azaltılmaya çalışılır.

Turizm: Çoğunlukla şehrin yerel ekonomisini geliştirmek için, şehre daha fazla ziyaretçi çekmek amaçlanmaktadır.

Kimlik: Konfor ve huzur sağlayan alan tasarımlarıyla yerelin daha iyi temsili ve tanımlanması başarılmaya çalışılır.

Estetik: Normalde yayalaştırılmış alanların oturtulması tüm alanın düzeninin yeniden değiştirilmesiyle, binaların yeniden tasarımıyla, dekoratif ve artistik unsurlarla, önemli tasarım birleşimleriyle ve yeniden iyileştirme ya da kentin kültürel mirasının unsurlarının kurulmasıyla kentin şeklinin değişimi sağlanır. Tüm bunlar bu bölgenin kullanımını geliştirir ve kolaylaştırır.

Kültürel Gelişim: Alışveriş yapanların, turistlerin, ziyaretçilerin ve yürüyüş yapmaya çıkanların olduğu bölgelere, sokak tiyatrosu, sanatsal gösteriler gibi kültürel olaylar hayat verir.

Sosyal Gelişim: Yayalaştırılmış alanların sosyal doğasında belirgin bir yükseliş vardır. Yayalaştırılmış alanlar yoğun olarak agresif ve aşırı kalabalık alanları uygarlaştırmada ve ıslah etmede önemli bir unsurdur. Çünkü bu yeniden geliştirilen alanların dayanak noktası olmaktadır.

Ekonomi: Ekonomideki önemli yükselişi, yeni iş imkânlarının sağlanması, talepteki bir artışı, yeni iş pozisyonu oluşturulmasını, vergi gelirlerinin artmasını, varlık değerlerinin artmasını sağlayan ticari aktivitelerde bir yükseliş olur. Bu ekonomik yükselişin etkili olabilmesi için gerekli koşullar ise şunlardır;

-Tüm sürecin düzenli planlanması.

-Artan talepleri temin etmek için planlanmış gelişim alanları civarında kamusal park imkânlarının sağlanması.

-Kentin geri kalanını bu gelişime bağlayan kamusal ulaşım imkânlarının yeterli seviyede tedariki.

-Ulaşılabilirlik, güzel bir çevre ve ışıklandırma gibi potansiyel yönleri güçlendiren bir dizayn.

1.4. Erzincan'ın Kentsel Gelişimi

Gümüşhane, Bayburt, Tunceli, Erzurum, Elazığ, Malatya, Bingöl ve Sivas'a sınırı bulunan Erzincan'ın merkez nüfusu 2016 itibariyle 96000'dir. 11.903 Km² yüzölçümüne sahip Erzincan, karasal iklimin hâkim olduğu bir il olmasına rağmen bölge illerine kıyasla ılıman bir havaya sahiptir ve tarım gelirlerinin önemli bir kısmını meyvecilik oluşturmaktadır. Fırat nehrinin önemli bir kolu olan Karasu Nehri Tercan ve Erzincan ovalarının sulanmasında büyük katkıya sahiptir. Ayrıca Karasu'yu besleyen küçük dere ve çaylar bölgenin sulak bir yapıya sahip olmasını sağlamaktadır (Erzincan Belediyesi, 2017).

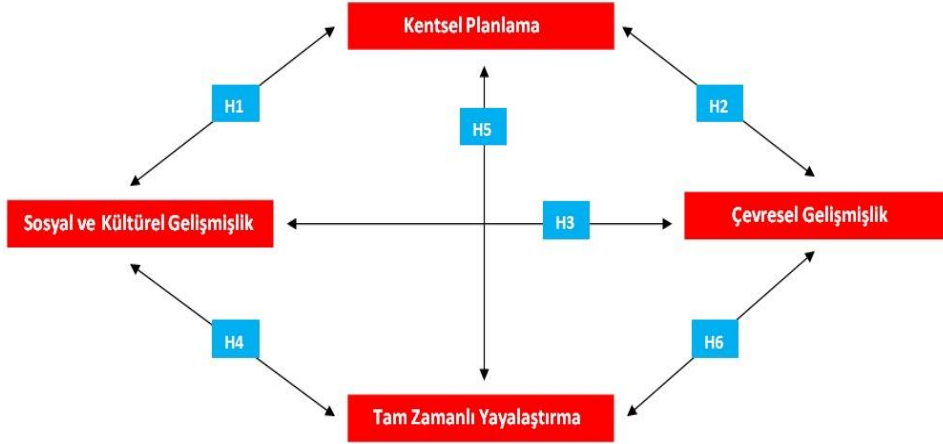
1923 yılındaki depremden sonra yeni bir şehir inşaatına başlanarak bugünkü Erzincan şehri meydana getirilmiştir (Erzincan Valiliği, 2017). Doğu Anadolu Bölgesi, Türkiye'de aktif fay haritasının en riskli bölgelerinden birisidir. Kuzey Anadolu ve Doğu Anadolu Fay Hatlarının kesişim alanında bulunan kentin jeolojik yapısı gelişimini doğrudan etkilemiştir. 1939 ve 1993 Erzincan Depremleri, büyüklükleri ve ortaya çıkan can ve mal kayıpları açısından kentte derin izler bırakmıştır. Sebep olduğu yıkım, can ve mal kayıpları nedeniyle kitlesel göçlere sebep olan bu depremler, yıkılan kentin tekrar imarını gerektirmekte ve uzun süre bu kentin çok çeşitli sorunlarla karşılaşarak kentsel büyüme ve kentsel gelişme göstermesini engellemiştir (Coşkun, 2013: 247).

2. Araştırmanın Yöntemi

2.1. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Araştırmanın modeli şekil 1'de gösterilmiştir. İlgili modelde, Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik, Kentsel Planlama ve Çevre Gelişmişlik araştırmanın bağımsız değişkenleri olup, yayılaştırma projelerine verilen destek ise test edilecek araştırma modelinin bağımlı değişkenidir.

Şekil 1. Araştırmanın Modeli



Çalışmanın hipotezleri ise şu şekildedir:

H1. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

H2. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

H3. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliği arasında pozitif korelasyon vardır.

H4. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

H5. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

H6. İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında negatif korelasyon vardır.

2.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Çalışmanın evreni 520 kişidir. Bu bilgi Erzincan Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü ile görüşülerek elde edilmiştir. Evren, Erzincan Dörtüyl bölgesinde yayalaştırmadan etkilenecek işyeri sayısından oluşmaktadır. Araştırmanın örneklem büyüklüğü, Hergüner (2015)'te kullanılan formülle hesaplanmıştır. Buna göre:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Burada;

n = örneklem büyüklüğü

N = Evren

e = hata payı

Bu çalışmada $\pm 10\%$ hata payıyla gerekli minimum örneklem büyüklüğü şu şekildedir:

$$n = \frac{520}{1 + 520(.1)^2} = 83.87 \text{ (84'e yuvarlanmıştır).}$$

Anketin ön geçerliliği için, Erzincan Üniversitesinde alanında uzman olan bir akademisyen tarafından yardım alınmıştır. Sorular gösterilmiş ve kendisinin onayı alınmıştır. Ek 1'de gösterilen anket, Erzincan Dörtüol meydanındaki ticari işletme sahiplerinin işyerlerine gidilerek işletme sahiplerinin bazılarına elden verilip doldurulması, bazılarına ise sorular okunarak değerlendirme yapması istenmiştir. Anket, odak (focal) örneklem metoduyla seçilen 161 katılımcıya uygulanmıştır. Bu örneklem metodunda katılımcıların belirlenmesi için veriyi toplayan kişi belirli bir alanı seçer. Sözkonusu örneklem metodunun kullanıldığı çalışmalara örnek olarak Yocco vd, (2009)'un çalışması gösterilebilir. Demografik bilgilerde eksiklik tespit edilen 3 anket ve ankette cevaplanmayan soruların olduğu 16 anket değerlendirilmeye alınmamıştır. Değerlendirme, geriye kalan 142 anketle yapılmıştır. Bu örneklem büyüklüğü $\pm 10\%$ hata payıyla bu çalışma için hesaplanan gerekli minimum örneklem büyüklüğü olan 84'den büyüktür.

2.3. Araştırmanın Veri Toplama Aracı ve Çözümlemesi

Bu çalışmada tartışılan yaklaşımlar temelinde, 3 faktörün —Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik—Kentsel Planlama—Çevre Gelişmişlik—yayalaştırma projelerini nasıl etkilediğine yönelik bir model oluşturulup, likert ölçeğiyle hazırlanmış bir anket vasıtasıyla test edilmiştir. Anket uygulamaları yüz yüze yapılmış, internet veya klasik posta aracı kullanılmamıştır. Verilerin analizi SPSS 24 programı ile yapılmıştır. Faktör analizine uygunluk için KMO ve Barlett testleri yapılmıştır. Değişkenler arasındaki korelasyonu ölçmek için Pearson korelasyon analizi yapılmıştır.

3. Bulgular

3.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Tablo 1'de anket katılımcıları cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve bölgedeki faaliyet süresine göre gruplandırılarak sayısal veriler gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere katılımcıların önemli bir bölümü (%76,06) erkek katılımcılardan oluşmaktadır. Katılımcıların yaş aralığının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. Eğitim durumunda katılımcıların yarısı (50) Lise mezunu olarak görülmektedir. Bölgedeki faaliyet süresine bakıldığında ise bölgede 10 yıldan fazla süredir ticari faaliyette bulunanlar katılımcıların yarısından fazlasını (54,93) oluşturmaktadır.

Tablo 1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

		Sayı	(%)
Cinsiyet	Erkek	108	(76,06)
	Kadın	34	(23,94)
Yaş	18-27	26	(18,31)
	28-36	42	(29,58)
	37-42	31	(21,83)
	42 Üstü	43	(30,28)
Eğitim Durumu	İlköđretim	17	(11,97)
	Lise	71	(50)
	Lisans	52	(36,62)
	Lisansüstü	2	(1,41)
Faaliyet süresi	0-3 Yıl	23	(16,20)
	3-5 Yıl	20	(14,08)
	5-10 Yıl	21	(14,79)
	10 + Yıl	78	(54,93)

3.2. Örneklem Yeterliliđi ve Faktör Analizi Uygunluk Testleri

"Kaiser-Meyer-Olkin" (KMO) testi örneklem büyüklüğünün yeterli olup olmadığını ölçmek için yapılır ve değerin 0,5'ten büyük olması beklenir. Bu çalışmada KMO değeri 0,701 çıkmasından dolayı örneklem büyüklüğü faktör analizi için yeterli kabul edilmiştir. Ayrıca Bartlett testi yapılmıştır. Bartlett testinde anlamlılığın-"p"-değeri 0,05'ten küçük olması gerekmektedir. Bu çalışmada "p" değeri 0,00 olarak ölçülmüştür. $p < 0,05$ olduğu için çalışma kabul edilebilir. Bartlett testinin p değeri 0,05 anlamlılık derecesinden düşük olduğu için değişkenler arasında faktör analizi yapmaya yeterli düzeyde bir ilişki vardır.

Tablo 2. KMO and Bartlett's Test Değerleri.

Kaiser-Meyer-Olkin Örneklem Yeterliliđi		,701
Bartlett Küresellik Testi	Yaklaşık Ki-kare	1638,079
	df	465
	Sig.	,000

3.3. Anketin Geçerliliği (Faktör Analizi)

Bu çalışmada anketin geçerliliği için faktör analizi yapılmıştır. Ankette 16 ifade özgün ölçekteki yer aldıkları boyutların dışında toplanmıştır. Bu nedenle bu ifadeler elenmiş ve sadece tablo 3'deki faktör analizinde 0,4 değerinden büyük toplam 15 ifade üzerinden ölçek oluşturulmuştur. Tablonun 1. sütununda bir araya gelen toplam 6 ifade sosyal ve kültürel gelişmişlik değişkenini ölçmektedir. 2. sütununda bir araya gelen 3 ifade kentsel planlama değişkenini ölçmektedir. 3.sütunda bir araya gelen 3 ifade çevresel gelişmişlik değişkenini ölçmektedir. 4.sütunda bir araya gelen 3 ifade ise trafik sakinleştirme değişkenini ölçmektedir. Tam zamanlı yayalaştırma değişkeni ankette sadece "Bölgeye araç girişi tamamen yasaklanmalıdır" sorusuyla ölçüldüğü için faktör analizinde yer almamıştır.

Tablo 3. Dönüşümlü Faktör Yükleri.

	1	2	3	4
Bölgedeki mimari eserler kent kimliğini yansıtmaktadır.	,805			
Bölgede kültürel faaliyetler yeterli seviyededir.	,801			
Bölge, kent kültürünü yeterince yansıtmaktadır	,798			
Bölgedeki mimari, estetik ve dizayn kentteki tüm halkı temsil eder niteliktedir.	,685			
Bölge, turistler için cezbedicidir.	,631			
Bölgede insanlar rahatça sosyal faaliyet yapabilmektedirler.	,629			
Bölgeye giriş ve çıkışlar rahat yapılabilir.		,806		
Bölgede turistler rahatça gezebilir, dinlenebilir ve alışveriş yapabilirler.		,796		
Bölgenin trafik düzenlemesi yeterince planlıdır.		,690		
Bölgedeki araçlar hava kirliliğine neden olmuyor.			,847	
Bölgede trafik gürültüsü rahatsız edici değildir.			,777	
Bölge, yayalar için yeterince geniş ve ferahdır.			,681	
Bölgeye büyük araçların girişine izin verilmemelidir.				,802
Bölgede hız limitleri düşürülmelidir.				,770
Bölgede yayaları koruyucu önlemler alınmalıdır.				,687

3.4. Anketin Güvenilirliği

Güvenilirlik anketlerde bulunması gereken en önemli niteliklerden biridir ve bir ölçme aracının (anket) ayrı ayrı ölçümlerde tutarlı ve benzer sonuçlar vermesi anlamına gelir. Bu çalışmada anketin güvenilirliğini ölçmek için Cronbach's Alpha testi kullanılmıştır.

Tablo 4'te görüldüğü üzere, sosyal ve kültürel gelişmişlik değişkenini ölçen 6 sorunun Cronbach's Alpha değeri 0,828 olarak ölçülmüştür. Kentsel planlamayı ölçen 3 sorunun Cronbach's Alpha değeri ise 0,704 ölçülmüştür. Çevresel gelişmişliği ölçen 3 sorunun Cronbach's Alpha değeri 0,694'tür.

Trafik sakinleştirme için ölçülen Cronbach's Alpha değeri 0,636'dır. Cronbach's Alpha değerinin 0,5'ten az olmaması gerekir.0,8 üstü değerler güçlü bir güvenilirlik ifadesi olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda anketin soruları güvenilirlidir.

Tablo 4. Değişkenlerin Cronbach's Alpha Değerleri.

Değişken	Soru Sayısı	Cronbach's Alpha Değeri
Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik	6	0,828
Kentsel Planlama	3	0,704
Çevresel Gelişmişlik	3	0,694
Trafik Sakinleştirme	3	0,636

3.5. Korelasyon Analiz Bulguları

Bu analizle sosyal ve kültürel gelişmişlikle, kentsel planlama, çevresel gelişmişlik ve trafik sakinleştirme arasında ilişki olup olmadığı test edilmiştir. Pearson korelasyon analizi kullanılmıştır. "r" -1 ile +1 arasında bir değer alabilir. Tablo 5'te görüldüğü üzere +1 pozitif mükemmel korelasyon, -1'de negatif mükemmel korelasyon olduğu anlamına gelir. (Schutt, 2004). Hipotez testi sonuçları aşağıda, özet tablo halinde gösterilmektedir.

Tablo 5. Anket Sonuçlarının Özeti

Pearson's r değeri		p-değeri (0.01 değerinde anlamlı) (p<0.01)	
H1	0.417	.000	Kabul edildi (Güçlü)
H2	0.263	.002	Kabul edildi (Zayıf)
H3	0.153	.069	Reddedildi

H4	0.186	.026	Reddedildi
H5	0.034	.687	Reddedildi
H6	-0.295	.000	Kabul edildi (Zayıf)

Sonuç

Bu çalışmada, planlama ve tasarım ilkeleri açısından yayalaştırma projeleri yapılırken hangi faktörlerin göz önünde bulundurulması gerektiği belirlenmeye çalışılmıştır. Anketin uygulama alanı olarak Erzincan Belediyesi tarafından 2017 yılında yayalaştırma projesi başlatılması planlanan Erzincan Dörtüol bölgesi seçilmiştir. Anket katılımcıları ise yayalaştırmanın yapılacağı bölgedeki işyeri sahipleridir.

İşyeri sahipleri buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliği ile kentsel planlaması arasında güçlü bir ilişki olduğunu düşünmektedir. Yine aynı doğrultuda işyeri sahipleri buldukları bölgenin çevresel gelişmişliği ile kentsel planlaması arasında bir ilişki olduğunu düşünmektedir. Bir diğer önemli tespit ise, işyeri sahiplerinin tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek ile buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında ters orantı olduğudur.

Bu sonuçlara göre değerlendirme yaptığımızda yerel yönetimlerin kentsel planlama yaparken, sosyal ve kültürel gelişmişliği de artırmaya yönelik uygulamalara önem vermesi, ayrıca bölgelerinde gerçekleştirdikleri sosyal ve kültürel etkinliklerin güçlü bir şekilde tanıtımını yapmalarının gerektiği söylenebilir. Çünkü işyeri sahiplerinin bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı zayıf olması durumunda kentsel planlamaların sonuçları tatmin edici olmayacaktır. Ayrıca işyeri sahipleri çevresel gelişmişlik ile kentsel planlama arasında da bir ilişki olduğunu düşünmektedirler. Bu açıdan, bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda yapılan kentsel planlamalar aynı zamanda çevresel gelişmişliği de artırmaya yönelik olmalıdır.

Daha önce yayalaştırma uygulamasıyla ilgili yapılan araştırmaları incelediğimizde, çevresel gelişmişliği yeterli düzeyde olan bölgelerdeki yerel yönetimlerin, yayalaştırma uygulamasını en fazla yapan yerler olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda çevresel gelişmişliğe olan inanç arttıkça, yayalaştırmaya verilen desteğin de artacağı düşünülmekteydi. Fakat bu çalışmanın sonucuna göre işyeri sahipleri, buldukları bölgenin çevresel gelişmişlik açısından yeterli düzeyde olduğuna inandığı takdirde, tam zamanlı yayalaştırma uygulamasına destek vermemektedir.

Yayalaştırma, gelişmiş ülkelerde son birkaç yüzyılda, gelişmekte olan ülkelerde ise son yıllarda önemi artan bir uygulamadır. Ancak bu konuyla ilgili kısıtlı literatür (alan yazın) vardır. Bu sebeple, konuyla ilgili daha fazla akademik çalışmaya ihtiyaç vardır. Ayrıca, çalışma kentlerde yayalaştırmayla ilgili yeni projeler yapılırken nelere dikkat edilmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır.

Dolayısıyla bu uygulamayı yapacak yerel yöneticiler için de yön gösterici olması açısından önemlidir.

Kaynakça

- Akbulut F. (2016). "Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri", *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Ocak 2016, Sayı:11, 337-355.
- Biyela T. (2000). *The Application of Pedestrianisation and Traffic Calming to Curb Vehicle and Pedestrian Conflict in the Newcastle cbd. A Case Study of Scott Street*, (Yüksek Lisans Tezi) University of Natal-Durban.
- Coşkun O. (2013). "Doğu Anadolu Bölgesi'nde Kentleşme ve Kentsel Gelişim", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt: 18, Sayı: 3, 229-256.
- Erzincan Belediyesi (2017). Erzincan'ın Coğrafyası, <http://www.erkincan-bld.gov.tr/icerik/21/cografya.html> (01.04.2017).
- Erzincan Valiliği (2017). Erzincan'ın Tarihi, <http://www.erkincan.gov.tr/tarihce> (01.04.2017).
- Iranmanesh, N. (2008). Pedestrianisation A Great Necessity In Urban Designing to Create A Sustainable City In Developing Countries, 44th Isocarp Congress.
- Kincl B. and Matos S. (2015). "Pedestrianisation and Parking Policy as a Solution towards Green Transport Plan: A Case Study of Zagreb", *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 9, 1079-1084.
- Moosajee, N. (2009). *An Investigation into the Pedestrianisation of City Streets: A move towards pedestrian friendly spaces and their economic effects in the City of Cape Town*, (Doktora Tezi), Department of Civil Engineering Univesity of Cape Town, Güney Afrika.
- Sastre J. vd. (2013). Economic Impact of Pedestrianisation In Historic Urban Centre, The Valdemoro Case – Study (Spain), 2nd Conference of Transportation Research Group of India (2nd CTRG), Procedia - Social and Behavioral Sciences 104, 737 – 745.
- Schutt, R.K. (2004) Investigating the Social World: The Process and Practice of Research (4th ed.), *Thousand Oaks: Sage Publication*.
- Soni N. ve Soni N. (2016). "Benefits of Pedestrianization and Warrants to Pedestrianize an Area", *Land Use Policy*, 57, 139–150.
- Yocco, V. S., Heimlich, J. E., Meyer, E., & Edwards, P. (2009). Measuring public value: An instrument and an art museum case study. *Visitor Studies*, 12(2), 152-163.