

BURSA KENT ÇEKİRDEĞİNDE REKREASYON VE
TURİZM AMAÇLI ULAŞIM KORİDORU PLANLAMA
YAKLAŞIMI

Fatih TÜZEL



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BURSA KENT ÇEKİRDEĞİNDE REKREASYON VE TURİZM AMAÇLI
ULAŞIM KORİDORU PLANLAMA YAKLAŞIMI**

Fatih TÜZEL

ORCID ID: 0000-0002-7044-6580

Dr. Öğr. Üy. Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN

ORCID ID: 0000-0003-2145-2682

(DANIŞMAN)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

BURSA-2019

TEZ ONAYI

Fatih TÜZEL tarafından hazırlanan “BURSA KENT ÇEKİRDEĞİNDE REKREASYON VE TURİZM AMAÇLI ULAŞIM KORİDORU PLANLAMA YAKLAŞIMI” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Dr. Öğr. Üy. Zeynep Pirselimoglu Batman
ORCID ID: 0000-0003-2145-2682

Başkan : Dr. Öğr. Üy. Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN
ORCID ID: 0000-0003-2145-2682
Uludağ Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj
Mimarlığı Anabilim Dalı

İmza

Üye : Prof. Dr. Murat ZENCİRKIRAN
ORCID ID: 0000-0003-0051-8937
Uludağ Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj
Mimarlığı Anabilim Dalı

İmza

Üye : Doç. Dr. Alper SAĞLIK
ORCID ID: 0000-0003-1156-1201
Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Mimarlık ve
Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

İmza

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. Hüseyin Aksel EREN
Enstitü Müdürü
.../.../2019

Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

Fatih TÜZEL

13/11/2019


ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

BURSA KENT ÇEKİRDEĞİNDE REKREASYON VE TURİZM AMAÇLI ULAŞIM KORİDORU PLANLAMA YAKLAŞIMI

Fatih TÜZEL

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Pirselimolu Batman

Kent merkezleri kentlerin en yoğun kullanıldığı bölgelerdir. Bu alanlarda kimi şehirlerde tarihi ve kültürel açıdan en önemli noktalar. Bütün bunların yanında aynı zamanda kent merkezleri ulaşım sistemlerinin de toplandığı noktalardır. Bu noktada kent merkezleri yoğun kullanımları ulaşımı, turizmi, tarihi ve kültürü ile önemli değerlere sahip kente hizmet eden alanlardır. Bu tez ile kentin önemli merkezlerini birbirine bağlayan alanlarda turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımlar ile ulaşım alanlarının fonksiyonları ve kullanım tiplerini belirleyerek bütüncül planlama yaklaşımları geliştirmek amaçlanmıştır.

Bursa ili, Osmangazi ilçesi, merkezi ve çevresi (kent çekirdeği)'nde bulunan ulaşım aksı boyunca bulunan koridor alan çalışmanın materyalini oluşturmaktadır. Çalışma alanı üç bölümde değerlendirilmiştir. 1. Bölge Heykel- Yeşil, 2. Bölge Şehreküstü- Heykel, 3. Bölge Kültürpark- Şehreküstü' dür. Çalışmanın yöntemi literatür taraması, gözlem ve kullanıcı anket yöntemiyle şeklinde gerçekleşmiştir. Kullanıcıların alana yönelik beklentileri, sorunları ve mekanın fiziksel ve sosyal özellikleri yönünden hoşnutluk ve yeterlilik dereceleri değerlendirilmiştir. Hem kent merkezi olması hem de tarihi ve turistik bir alan olması dolayısıyla yoğun kullanımları bulunan bu alanda kullanıcılar yeşil alan ve peyzaj değerleri açısından daha düzenli ve bakımlı ve yeşil alanlar olmasını tercih etmişlerdir. Ayrıca üzerindeki donatıların tarihi doku ile uyumlu olmasına rağmen turistik tanıtım ve yönlendirmelerin yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Mevcut kullanımlar ve anket çalışması değerlendirildiğinde alan üzerinde bakımlı ve peyzaj değerleri açısından zengin yeşil sürekliliği olan aynı zamanda turistik ve rekreasyonel kullanımlara olanak tanıyan alanlar ile birlikte bir süreklilik gösterecek koridor planlanmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Kent merkezi, yaya bölgeleri, alışveriş caddeleri, turizm koridoru, ulaşım planlama

2019, ix + 96 sayfa.

ABSTRACT

MSc Thesis

PLANNING APPROACH FOR RECREATION AND TOURISM PURPOSES IN BURSA CITY

Fatih TÜZEL

Uludağ University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Landscape Architecture

Supervisor: Dr. Öğr. Üy. Zeynep Pirselimoglu Batman

Urban centers are the most heavily used areas of the city. In some cities in these areas are the most important points from a historical and cultural perspective. In addition to all these, the urban centres are also points of the transportation system is collected. At this point, the intensive use of urban centres, transport, tourism, history and culture with key values that serve the city areas. This thesis connects the city with the major centers of tourism and recreation in the areas of transportation purposes and functions by identifying the areas of holistic planning approach is intended to develop and the type of use.

Bursa Osmangazi district, the centre and the environment (located in the urban core, transportation constituted the material of the study area along the axis of the corridor. Three sections were evaluated in the study area. 1. Region Sculpture - Yesil, 2. The Region Şhreküstü - Sculpture, 3. Regional Culture - Sehrekustu' stop. The methodology of the study literature review, observation and the survey method was in the form of user. Expectations for the field users, problems of space and physical and social characteristics was evaluated in terms of the degree of satisfaction and competence. Both the city centre and is a historical and touristic area in terms of landscape values in this area with intensive use of field and hence more regular users Yesil and well-maintained areas and Yesil to be preferred. Also the equipment is compatible with the historical texture, although it was determined that the referrals were insufficient, and tourist promotion. The survey evaluated the existing use and are well maintained and with continuity on the field at the same time rich in terms of landscape values Yesil, tourist and recreational use should be planned with fields that allow you to show a continuity in the corridor.

Key words: City center, pedestrian zones, shopping streets, tourist corridor, transportation planning

2019, ix + 96 page.

TEŞEKKÜR

Çalıőmalarımı yönlendiren, araőtırmalarımın her aşamasında bilgi, öneri, fikir ve yardımlarını esirgemeyen fikirleriyle gelişmemde katkıda bulunan danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN' a, tez süresince özverili bir şekilde fikir ve görüşlerini esirgemeyen Uludağ Üniversitesi Bölüm Başkanı Sayın Prof. Dr. Murat ZENCİRKİRAN' a, bölüm öğretim üyelerinden sayın Doç.Dr. Nilüfer SEYİDOĞLU AKDENİZ ve diğer bölüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, bu süreçte manevi olarak destek olan, hayatım ve çalıőmalarım süresince birçok fedakarlık gösteren ve beni destekleyen, her zaman yanımda olan aileme, arkadaşlarıma ve akrabalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak, yüksek lisans süreci boyunca çalıőtığım Turkuaz Peyzaj firmasının sahipleri Sayın Zehra ve Ahmet BEKAR çiftine çok teşekkür ederim.

Fatih TÜZEL

13.11.2019



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	vi
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	ix
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER.....	3
2.1. Kamusal Alan ve Kentsel Mekan Tanımı.....	3
2.2. Cadde ve Sokak Kavramları.....	4
2.2.1. Alışveriş Caddeleri.....	5
2.2.2. Alışveriş Mekânlarının Tarihsel Gelişimi.....	5
2.3. Ulaşım Kavramı ve Türleri.....	8
2.3.1. Bireysel Ulaşım Çeşitleri.....	9
2.3.2. Toplu Ulaşım.....	11
2.4. Yaya Kavramı.....	12
2.4.1 Yaya Bölgesi Kavramı.....	13
2.4.2. Ulaşımında Taşıt ve Yaya Birlikte Alanlar.....	15
2.4.3. Taşıt-Yaya Yoğunluklu Bölgelerde Planlama.....	16
2.4.4. Taşıt-Yaya Yoğunluklu Bölgelerin Tasarımında Bitkilendirme.....	19
2.4.5. Yaya ve Taşıt Trafiği Ortak Olan Alanlarda Trafik Çatışması.....	21
2.5. Kentsel Alanlarda Yaya Kullanımlı Alanların Tarihsel Gelişimi.....	21
2.6. Avrupa Yaya Bölgesi Örnekleri.....	24
2.6.1. Almanya'daki Yaya Bölgesi Örnekleri.....	24
2.6.2. Danimarka'da Yayalaştırma Çalışmaları.....	25
2.7. Türkiye'deki Turizm Odaklı Yayalaştırma Çalışmaları.....	26
2.7.1. Edirne Tarihi Saraçlar Caddesi.....	26
2.7.2. Sultanahmet Meydanı.....	28
2.7.3. Konak Meydanı Yayalaştırma Bölgesi.....	30
2.7.4. Kızılay Sakarya Caddesi Yayalaştırma Bölgesi.....	31
2.8. Kent Merkezlerinde Yapılan Turizm Faaliyetleri.....	32
3. MATERYAL ve YÖNTEM.....	34
3.1. Materyal.....	34
3.2. Yöntem.....	40
4. BULGULAR.....	43
4.1. Alanın Mevcut Durumu.....	43
4.2. Erişilebilirlik.....	46
4.3. Yol Genişlik ve Zemin Kaplamaları.....	48
4.4. Cepheler, Panolar ve İşaret Levhaları.....	55
4.5. Alan Kullanımları.....	57

4.6. Yeşil Alan Varlığı	59
4.7. Donatı Elemanları	61
4.8. Tarihi ve Kültürel Yapı	63
4.9. Alanın Mevcut Turizm Kullanım Durumu	67
4.10. Anket Verileri.....	68
4.11. Alan Kullanıcı Memnuniyet Sorularına Verilen Cevaplar.....	75
4.12. Alan kullanıcı Yeterlilik Sorularına Verilen Cevaplar.....	78
5. TARTIŞMA ve SONUÇ	79
KAYNAKLAR	86
EKLER.....	92
EK 1. Anket formu	93
EK 2. Öneri çalışması	95
ÖZGEÇMİŞ	96

KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar	Açıklama
SPSS	Statistical Package Program for Social Science
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1. Ana Cadde Üzerinde Alışveriş Mekanları	6
Şekil 2.2. Alışveriş Mekanına Dönüştürülmüş Ana Caddeler	7
Şekil 2.3. Ana Cadde ve Alışveriş Mekanlarından Oluşan Karma Kullanım Mekânları, Walnut Creek	8
Şekil 2.4. Tarihi Yunan Kent Meydanı	22
Şekil 2.5. Pompei Forumu (ms 79) Kent Sakinlerinin Bir Araya Gelip Toplandığı Yaya Alanı.....	23
Şekil 2.6. Danimarka Stroget Caddesi Yayalaştırma Örneği.....	25
Şekil 2.7. Saraçlar Caddesi	28
Şekil 2.8. Sultanahmet ve Ayasofya Arasındaki Park Alanı	29
Şekil 2.9. Alman Çeşmesi ve Peyzaj Düzenlemesi	30
Şekil 2.10. İzmir konak meydanı	31
Şekil 2.11. Sakarya Caddesi yayalaştırma örneği	32
Şekil 3.1. Çalışma Alanının Konumu	36
Şekil 3.2. Çalışma Alanının 3 Bölge Olarak Tanıtımı	37
Şekil 3.3. Yeşil Cami ve Yeşil Türbenin Bulunduğu Bölge 1	37
Şekil 3.4. Heykel ve Ulucami'nin Bulunduğu Bölge 2.....	38
Şekil 3.5. Altıparmak ve Kültürpark' ın İçinde Bulunduğu Bölge 3	39
Şekil 3.6. Çalışma Alanı 3 bölgeye ayrılmıştır	40
Şekil 3.7. Akış Şeması	42
Şekil 4.1. Bölge 1 Tarihi ve Turistik Yapıları	43
Şekil 4.2. Hanlar Bölgesi Yapım Tarihleri	44
Şekil 4.3. Bölge 2 Tarihi ve Turistik Yapılar.....	45
Şekil 4.4. Bölge 3 Tarihi ve Turistik Yapılar.....	46
Şekil 4.5. Bursa Plan Tarihi Turistik Harita.....	46
Şekil 4.6. Araç Yönelim Şeması	47
Şekil 4.7. Yaya Ulaşım Hattı.....	48
Şekil 4.8. 1. Bölge Zemin Kaplamaları.....	49
Şekil 4.9. 2. Bölge Zemin Kaplamaları.....	51
Şekil 4.10. 3. Bölge Zemin Kaplamaları.....	54
Şekil 4.11. Cephe ve Reklam Panoları Örnekleri	56
Şekil 4.12. Alan Kullanımları	58
Şekil 4.13. Alan Otopark Varlığı	59
Şekil 4.14. Yeşil Alan Varlığı Haritası	60
Şekil 4.15. Kalıcı Yeşil Alanlar Dışında Saksı Olarak Bitkilendirilen Bölgeler	60
Şekil 4.16. Alan Donatı Elemanları	62
Şekil 4.17. Kullanıcıların 1. Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri.....	71
Şekil 4.18. Kullanıcıların 2. Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri.....	72
Şekil 4.19. Kullanıcıların 2. Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri.....	73
Şekil 4.20. Alanda En Çok Yapılan Aktiviteler.....	74

Şekil 4.21. Alanda Görmek İstenen Etkinlik ve Alanları	75
Şekil 5.1. Alan Öneri Çalışması.....	83

ÇİZELGELER DİZİNİ

	Sayfa
Çizelge 2.1. Yol Ağaçlandırmalarına Uygun Görülen Türler.....	20
Çizelge 4.1. Alan İçerisinde Kullanılan Türler	61
Çizelge 4.2. Alan Sosyo Ekonomik Durum Tablosu	69
Çizelge 4.3. Alan Kullanımları Tablosu	70
Çizelge 4.4. Kullanıcı Memnuniyeti Değerlendirme 1-14 Sorular	76
Çizelge 4.5. Donatı Memnuniyeti Değerlendirme 15-21 Sorular	77
Çizelge 4.6. Turizm İçerikli Değerlendirme 22-26 Sorular	77
Çizelge 4.7. Alanda Kullanıcıların Yetersiz veya Yeterli Gördüğü Kriterler.....	78

1. GİRİŞ

Yeryüzündeki ilk ulaşım tipi yaya ulaşımıdır. Çeşitli ulaşım türlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte ulaşım biçimleri arasında sıkıntılar ortaya çıkmaktadır. Böylelikle yayalar için ayrı yollar ya da bölgelerin ayrılması zorunlu hale gelmiştir. Yaya bölgesi, “kent merkezi ya da gerekli olan başka bir alanda yayaların ulaşımını kolaylaştırmak ve güvenli olmasını sağlamak için şehir mimarisini bozmadan, araç trafiğine kapatılıp sadece yaya trafiğine açılan yol ve alanlardır” (Şenkaynak 2010).

Hızlı kentleşme ile birlikte özel araç kullanımının artması, insanların konfor bakımından özel araçları tercih etmeleri nedeniyle, kentlerimizde ulaşımı özel araçlara yönelik olarak düzenlenmeye sevk etmiştir. Buda ulaşımında ana unsurun yaya olduğu gerçeğini bizlere ikinci plana atmaya yöneltmiştir (Demir 2008).

Kent içerisindeki ulaşım hatları kullanıcıların günlük olarak gerçekleştirdiği erişimler sonucu belirlenen izlerdir. 20.yüzyılın ortalarından sonra hızlı yapılaşmayla beraber kentleşmenin de getirdiği yapılar arası uzaklıkların artışı insanların hareket kabiliyetlerini kısıtlamaktadır (Beyazıt 2007).

Şehir merkezleri en yoğun kullanılan alanlardır. Bütün ulaşım ağlarının kesişim noktası olduğu için taşıt ulaşımına yönelik tasarımlara daha çok özen gösterilmektedir. Bu durum yaya ulaşımında kesintisiz ulaşımı sınırlamaktadır. Yaya ulaşımı göz ardı edilmeye başladığından dolayı zamanla kullanıcılar için önem taşıyan peyzaj düzenlemelerine gereken önem verilmemektedir (Türkoğlu 2010).

Kentler barındırdıkları işlevlere göre sınıflandırılmaktadır; Üniversitelerine, limanlarına, havaalanına göre, bir gün içerisinde başka yerleşmelere gidip gelme, erişilebilirliğine göre, büyük şirketlerin merkezlerine göre, kent turizminin gelişmesine, kültürel etkinliklere, fuar, salon, kongre müze ve tarihi eserlere göre, kentin hangi işlevine göre turistik çekiciliği olduğunu bilmemiz gerekmektedir. Kentsel turizm ve rekreasyon etkinliklerindeki amaç yaşayan ve gelecekteki toplumun yaşam kalitesini arttırmak ve bunun için kültürel ve doğal çevrenin korunarak, kültürel kaynakların akılcı bir biçimde kullanılması olmasıdır (Kuntay 2004).

Bu tez ile amaç, kentin önemli merkezlerini birbirine bağlayan alanlarda turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımlar ile ulaşım alanlarının fonksiyonları ve kullanım tiplerini belirleyerek bütüncül planlama yaklaşımları geliştirmektir. Bu amaç ile;

- Yaya kullanım alanlarını peyzaj mimarlığı açısından değerlendirmek,
- Ulaşım aksı boyunca bulunan alan kullanım fonksiyonlarını ve kullanım tiplerini belirlemek,
- Yaya ve araç trafiği göz önünde bulundurularak, kent kimliğini yansıtan planlama yaklaşımı geliştirmek,
- Güzergah üzerinde mevcut tarihi ve kültürel değerleri insanlara gösterebilecek, tarihi ve kültürel kimliği yansıtan, turizm ve rekreasyon aksı oluşturmak hedeflenmiştir.

Bursa kenti tarihi, kültürel işlevini yanında doğal değerleri ile önemli bir turizm kenti olarak düşünülebilir. Bu kapsamda, Yeşil Türbe'nin bulunduğu noktadan, Setbaşı, Heykel, Hanlar bölgesi, Tophaneden, Kültürpark'a kadar uzanan yayalaştırılmış bir turizm ve rekreasyon koridoru oluşturmak amaçlanmıştır. Bu güzergah üzerinde dini mekanlar, alışveriş caddeleri, Bursa mutfağına özgü yemekleri (İskender, cantık, vb.) içeren mekanlar, hanlar bölgesi, kapalı çarşı, iş merkezleri, anıt ağaçları ve kültürel peyzaj ve rekreasyon değeri yüksek Reşat Oyal Kültürpark'ı bulunmaktadır. Bu güzergah üzerinde taşıt trafiği dikkate alınarak yaya taşıt yoğunluklu bir alan oluşturup, öneri tasarımlar getirerek üç etaptan oluşan hem kente hem de turistlere hizmet edebilecek turizm ve rekreasyon koridoru oluşturmak hedeflenmektedir.

2. KURAMSAL TEMELLER

2.1. Kamusal Alan ve Kentsel Mekan Tanımı

Kamusal alan ifadesi, İngiltere Hükümetinin tanımladığı şekliyle; vatandaşların rahatlıkla erişebileceği, yapısal ve doğal materyal bütünüyle ilişkili alanlardır. Yeşil alanlar, parklar, yürüyüş yolları dahil halkın kullanımına açık kamu ya da özel mülkiyet alanları, yaya yolları, caddeler, sokaklar, meydanlar, ulaşım güzergahları vb. yerler kamusal alanlardır. Kamusal alanda önemli olan normal koşullarda halkın özgürce alana giriş çıkış yapabiliyor olmasıdır. Kamusal alan olma kriterleri 3 madde ile incelenebilir (Carmona vd. 2010, Baki 2014):

- Sahiplik; doğal alan, kamu mülkiyeti ya da özel mülkiyet alanları içermelidir,
- Ulaşım; vatandaşların alana ulaşabilme durumudur. Müze, hayvanat bahçesi, sinema gibi bazı kullanım alanları kamusal olmalarına karşın giriş ücretli, giriş çıkış saatleri ve yaş sınırı gibi kullanım kısıtlayıcı etmenler içermektedir,
- Kullanım; alanın aktif kullanımı ya da diğer kişi ve gruplarla paylaşılıyor olması durumudur.

Görüldüğü gibi kamusal kavramı herkese açık, erişilebilir alanları içermesine karşın farklı derecelerde incelenmektedir. Kamusal mekânlar birey ve toplumların ihtiyaçlarına hizmet veren, sürekli değişen ihtiyaçlara paralel olarak değişime uğrayan dinamik mekânlardır (Ak 2010, Baki 2014).

Ak (2010)' a göre kamusal mekân ile özel mekânlar arasındaki fark sanılanın aksine yalnızca mülkiyet durumu değil, bu mekânlara ait sorumluluk, bakım ve kullanma yetkisinin elde bulundurulmasıdır (Baki 2014).

Kentsel mekân tanımı ise şöyle ifade edilmektedir. Kentsel mekân kavramını açıklamak için öncelikle “kent” ve “mekân” kavramlarının tanımını yapmak gerekmektedir. Kent; nüfus yönünden köylere göre daha yoğun kullanıma sahip, sürekli gelişme içinde bulunan ve toplumun yerleşme barınma gibi gereksinimlerini karşıladığı yerleşim alanları olarak tanımlanmaktadır (Keleş 1980).

Kent merkezleri genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı sanayi, ticaret, hizmet ve yönetim işleriyle uğraşıldığı birimlerdir (TDK 2009).

Erkan (1996)'a göre kentsel mekân, kentsel eylemleri barındıran mekân olarak tanımlanabilmektedir. Kentsel mekân, bu eylemleri barındıran yapılar, yapıları çevreleyen ve mekânı tamamlayan açık alanları ve kentsel elemanları kapsamaktadır (Ak 2010).

Kentsel mekân, fiziksel, sosyal, kültürel, psikolojik ve görsel değerlerin bütününi içeren bir yapıdır. Gür (1996)'e göre kentsel mekân, insan ilişkilerinin ihtiyacı olduğu donatıları bünyesinde bulunduran bir kavramdır.

2.2. Cadde ve Sokak Kavramları

Jacobs'a (2010) göre, şehrin asıl kamusal alanları yaya yürüyüş alanları ve kent organizmalarıdır. Kent caddeleri sadece araç ve yayayı taşımazlar. Yolları mekân haline getiren, yol üzerindeki donatılar, bu yola bağlantılı diğer yollar ve kullanıcılarıdır (Baki 2014).

Sokak ise sözlük anlamı itibariyle, iki tarafında binalar dizili, caddeye nispeten daha kısa ve dar kullanım alanları olarak ifade edilmektedir. Bu tanım yanıltıcı ve eksiktir. Sokaklar, kentte yaşayanların gündelik yaşamlarında sıkça kullandığı kamusal mekânlardır. Fiziksel kullanımı dışında sokaklar sosyal kültürel ve ekonomik gibi birçok farklı faaliyet içermektedir. Kullanım çeşitliliğinden dolayı sokakları tek bir açıdan değerlendirilmemesi gerekmektedir.

Jacobs (1995)' a göre sokaklar kentsel varoluşun temel ögesidir ve kentin dokusunu oluşturur. Sokaklar insanların dışarıda olmasını sağlar. Parkları, özel mekânları bulunmayan kentlerde dahi sokaklar insanların karşılaşma, toplanma, birbirleri ile iletişim kurma mekânları olduğu gibi sokaklar aynı zamanda yalnız olma, gizli olma, daha önce nasıl bir yer olduğunu ya da nasıl bir yer olacağını merak etme, başıboş gezinebilme yeridir.

2.2.1. Alışveriş Caddeleri

Lynch'in (1960) yaptığı deney ve gözlemlerde de kentin tanınabilirliğini sağlayan en güçlü imge yollar olarak belirlenmiştir. Kullanıcıların ulaşım ve olanaklarına göre zaman zaman kullandıkları alanlara yol adı verilmektedir. Bunlar; cadde, sokaklar, yaya alanları ve toplu taşıma alanları olabilmektedir. İnsanlar hareket halindeyken kentte veya yaşayıp kullandığı alanda gözlemler yapmaktadır. Bu gözlemlerle çevresel yapıları algılayıp kent geneliyle ilişkilendirebilirler. Her hangi bir cadde üzerinde kullanım ya da faaliyetlerin artması sonucu kullanıcı açısından o bölgenin önem kazanmasına sebep olmaktadır (Baki 2014).

Başka bir tanımla alışveriş caddeleri şöyle tarif edilmektedir; Southworth (2005), ana caddeleri, düşük katlı binalardan oluşan, yürünebilir, çevresi ile bağlantılı, yaya sayısının fazla olduğu, halk kullanım alanında ve sosyal etkinliklerin kontrolsüz olarak gerçekleştiği alanlar olarak tanımlamaktadır. Southworth'e göre ana caddelerde hayat hissi bu etkinliklerle bütünleşerek halkın bu alanları kullanmaları ve bir araya gelmelerine olanak tanımaktadır (Southworth 2005).

2.2.2. Alışveriş Mekânlarının Tarihsel Gelişimi

Park ve bahçeler de dâhil olmak üzere, kentsel açık alanlara yönelik ilk planlanmış peyzaj düzenlemeleri Sümerler, Asurlar ve Babiller zamanında Mezopotamya'da ortaya çıkmıştır (Özdil 1996). Kamusal alan, "Agora" ise M.Ö. 700' lerde Yunanistan'da şekillenmiştir. Agoranın merkezinde açık bir pazar yeri ve sivil etkinliklerin gerçekleştirildiği formal açık mekân bulunmaktadır (Özdil 1996).

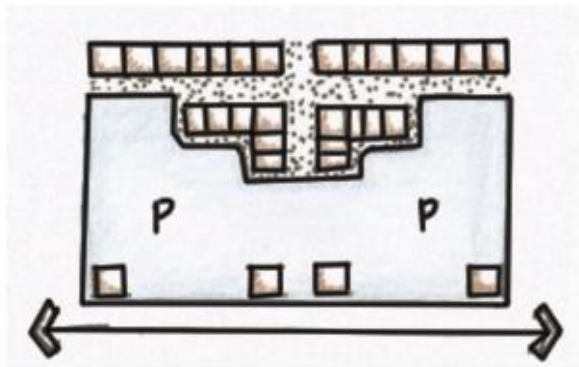
17. yy. Avrupa kentlerinde nüfusun artmasına paralel olarak fuar ve pazar alanlarının kurulma sıklıkları da artmıştır. Etrafı 2-3 katlı dükkânlarla çevrili açık pazar alanlarında dönemin yeni teknolojisi çelik strüktür kullanılarak bu alanlar kalıcı hale getirilmiştir. Dükkân önlerinde arkadlar tasarlanmasıyla orta mekân boş bırakılarak hâl ve kapalıçarşı örnekleri oluşturulmuştur (Zengel 2001).

Çelik yapı yardımıyla daha büyük açıklıklarla, iç mekânın genişlemesine ve kat sayısının artmasına olanak sağlamıştır. Böylece aynı yapı içerisinde depolama birimleri ve tüccar ofisleri oluşturulmuştur (Zengel 2001).

Sanayi devriminden sonra kapalı alışveriş mekânı ihtiyacı hanlar ve kapalıçarşıların yeterli gelmemesi ve mağaza kavramının oluşmasıyla yerini çok katlı mağazalara ve 'department store' denilen özel mağazacılık anlayışıyla yönetilen yapılara bırakmıştır. O dönemin mağaza tanımı, satış-servis-idare-depolama ve personel mekânlarının birbirinden ayrı fakat aynı yapı içerisinde bütünleşik bir şekilde yönetildiği ticari birimlerdir (Zengel 2001). Daha sonra mağaza çeşitliliğinin artmasıyla birlikte sırasıyla hipermarket, süpermarket ve günümüz alışveriş merkezi yapıları meydana gelmiştir.

Southworth (2005)'e göre 20. yy içerisinde çeşitli nedenlerle değişime uğrayan alışveriş caddelerinin günümüz kullanımlarına kadar değişen evreleri, sorunlara çözüm önerileri ve gelişim biçimleri aşağıda verilmektedir (Baki 2014).

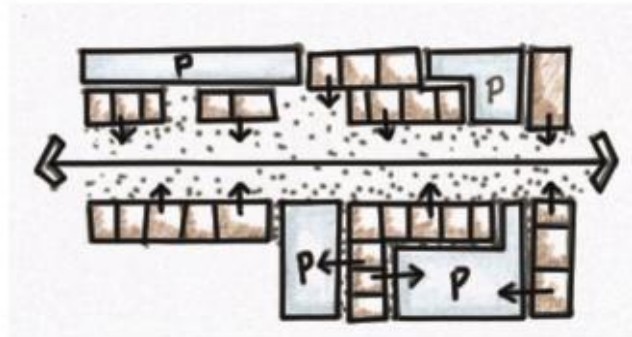
Ana Cadde Üzerindeki Alışveriş Mekânları (Main street mall): Otopark şeridiyle ayrılmış alışveriş caddelerine yapısal ve bitkisel peyzaj öğeleri, kent mimarisine uyumlu cephele ve kentsel donatı elemanları gibi çeşitli elementlerin caddeye eklenmesiyle oluşur. Bu elemanların yerleştirilmesinde asıl amaç, ana cadde üzerinden ve otopark ceplerinden mümkün olduğu kadar çok dükkânın görünürlüğünü sağlamaktır. (Şekil 2.1). Çoğunlukla kavşak noktalar oluşturulur, böylece kullanıcıların dört tarafının mağazalarla çevrildiği kesişim noktaları meydana getirilir (Baki 2014).



Şekil 2.1. Ana Cadde Üzerinde Alışveriş Mekanları (Southworth 2005)

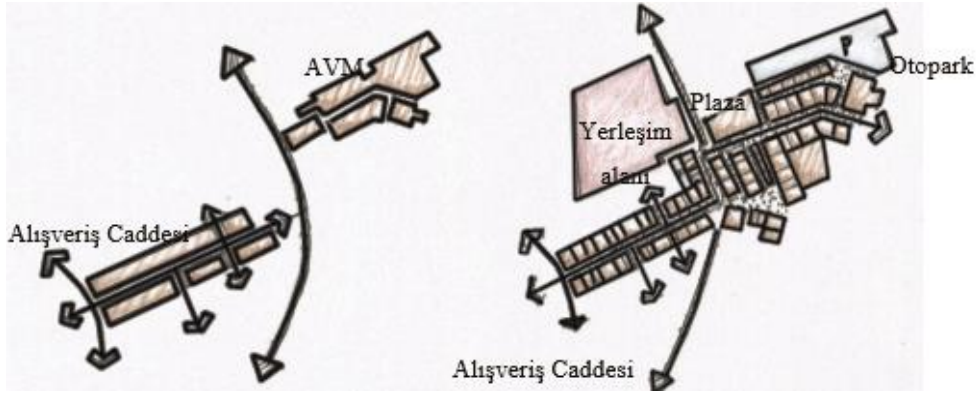
Alışveriş Mekânına Dönüştürülmüş Ana Caddeler (Malled main street): Bu caddeler 'Alışveriş Caddeleri'nin temelini oluşturur. Alışveriş mekânlarının form olarak ana caddelerden etkilenmesi gibi alışveriş caddeleri de alışveriş mekânlarından etkilenmişlerdir. Tasarımları 1950'ler ve 1960'ların yayalaştırılmış alışveriş caddelerinden esinlenmektedir. Yayalaştırma sonrası Amerika'daki alışveriş caddeleri zamanla yaşanabilirliğini yitirmiş ve başarısız olmuştur. Avrupa' da ise durum farklı gelişmiş, dar cadde ve sokaklardan oluşan yoğun bazı Avrupa kentleri araç trafiğini tamamen alandan uzaklaştırırsa dahi sürekliliğini sağlamış ve başarılı olmuştur. Soutworth (2005), araştırmaları sonucunda yavaş akan yerel trafiğin bu cadelere kolay erişilebilirlik ve dolayısıyla yaşam hissi sağlayacağı ve caddenin sürdürülebilirliğini destekleyeceği sonucuna varmıştır. Böylece taşıt trafiği varlığı son yıllarda alışveriş caddelerinin vazgeçilmez unsurlarından biri haline gelmiştir (Baki 2014).

Alışveriş merkezleriyle rekabet etmek amacıyla mümkün olduğu kadar araç trafiği mekândan uzaklaştırılarak caddede çeşitli peyzaj öğeleri içeren yaya mekânları oluşturulmuştur. Yol ağaçları, aydınlatmalar, banklar, çöp kutuları, otobüs durakları gibi elementler cadde üzerinde bir bütünlük oluşturacak şekilde yerleştirilmiştir. Ayrıca restoran ve kafeteryaların önünde masa sandalyeler, şemsiyeler, çiçek kasaları vb. yerleştirilerek mekân hissi artırılmıştır. Yol kenarı otoparkları da mümkün olduğunca küçük ceplerle ve trafiği aksamayacak şekilde mağaza ve kafeteryaların yanında çözümlenmiştir (Baki 2014) (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. Alışveriş Mekanına Dönüştürülmüş Ana Caddeler (Southworth 2005)

Ana Cadde ve Alışveriş Mekânlarından Oluşan Karma Kullanım Mekânları (Hybrid mall + main street): Amerika'nın San Francisco eyaletinde ağır trafik yükü olan ana yolun iki tarafında bulunan AVM ve bir alışveriş caddesinin birleştirilmesine yönelik bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 2.3). Alanda hızlı trafik, kesişim noktasında yaya odaklı çözümlerle yavaşlatılmıştır. Yaya geçitleri kaldırım taşlarıyla döşenmiş, aralarına yalnızca araçlar tarafından fark edilebilen reflektörler yerleştirilmiş, taşıtlar yavaşlatılmış ve yayaların rahatlıkla karşıya geçmeleri sağlanmıştır. Cadde, AVM binası ve ticari plaza arasındaki alanların banklar, süs havuzları, heykeller, yaya aydınlatma elemanları, çeşitli bitki türleri vb. öğeleri içeren peyzaj tasarımı gerçekleştirilmiştir. Böylece hem cadde hem AVM sanat galerileri gibi kültürel ve sosyal etkinliklere olanak sağlayacak konforlu alanlara sahip olmuştur. Otopark ise gözden uzak bir şekilde alan dışına doğru yerleştirilmiş ve akılcı bir çözümle orada bulunan tek katlı ofis yapılarının üst katlarını da otopark olarak kullanacak şekilde çözümlenmiştir. Cadde ve AVM arasında kalan ticari plazanın giriş katı da restoran, teras ve süs havuzu ile kamusal kullanıma açılmış ve toplanma, buluşma alanı niteliği kazanmıştır (Baki 2014).



Şekil 2.3. Ana Cadde ve Alışveriş Mekânlarından Oluşan Karma Kullanım Mekânları, Walnut Creek (Southworth 2005)

2.3. Ulaşım Kavramı ve Türleri

Genel anlatımla ulaşım, İnsan, hayvan, ürün ya da eşyanın buldukları konumdan farklı bir konuma gitmesi olarak tanımlanmaktadır (Baytar 2014). Hızla gelişen şehir nüfusunun günlük ihtiyaçlarını gidermek amacıyla yük ve yolcu hareketleri ulaşım güzergahlarında yapılmaktadır (Şimşek 2008).

Başka bir tanımda ulaşım; enerji, bilgi, insan gibi taşınabilirlerin, varsayılan bir amaca hizmet etmesi halinde belirli bir süre dilimi içerisinde yer değişikliği yapmasıdır. Verilen tanımlarda ulaşım içerisinde insan faktörü devreye girdiğinde ulaşım kelimesi yerine ‘yolculuk’ olarak ifade etmek daha doğru olacaktır. Uzaklık ve süre terimleriyle aynılaşan erişim terimi, kullanım amaçları farklı olan yolları ve yerleşimleri arasında köprü niteliğine sahiptir (Sönmez 2011).

Erişim kavramı, erişimde kullanılan araçlar bakımından, bireysel erişim ve toplu erişim türleri olarak iki başlığa bölünmüştür. Bireysel erişim; motosiklet, bisiklet, taksi ve araba gibi vasıtalarla veya yaya olarak yapılan erişim cinsidir. Toplu erişim ise genellikle metro, otobüs, dolmuş, tren ve tramvay gibi vasıtalarla yapılan erişim cinsidir (Akça 2018).

Kaya (2016)’ya göre Ulaşım türleri; karayolu ulaşımı, havayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, demiryolu ulaşımı ve boruyolu ulaşımı olarak beş türe ayrılmaktadır. Şehirlerde ulaşım, alternatiflere göre farklı sistem ve araçlarla sağlanmaktadır. Karayolu kullanımlı ve lastik tekerlekli taşıtlar; araba, motosiklet, dolmuş, taksi, otobüs ve minibüs gibi vasıtalarlardır. Demiryolu güzergahları taşıtları ise; tramvay, hafif metro, metro gibi araçlardır. Denizyolu taşıtları; şehir hatları vapurları, tekneler, deniz otobüsleri gibi araçlar iken, havayolu araçları uçak, helikopter gibi araçlardır (Akça 2018).

Deniz ve havayolu ulaşımını, diğer ulaşım türlerine göre yol ve altyapı masrafı gerektirmediği için ekonomik ulaşım çeşitleridir. Bu unsurların tamamı karayolu ve demiryolu erişim sistemlerinde bulunmaktadır ve özellikle yol unsuru büyük yatırımlar yapılmasını gerektirmektedir. Ayrıca demiryolu erişimi yol, altyapı ve üstyapı yatırımları gerektirdiğinden, maliyeti en fazla olan sistemdir (Yeniçeri 2017).

2.3.1. Bireysel Ulaşım Çeşitleri

Yaya: İnsanların kendi imkânlarıyla hareket etmesi olarak tanımlanır. Yaptığı bu fiil yürümek olarak adlandırılır. Yürümek en ekonomik ulaşım şeklidir ve insanlar ihtiyaç duydukları her şeyi, herhangi bir kısıtlama olmadan gerçekleştirebilir.

Günümüzde ulaşımın büyük çoğunluğu yaya olarak gerçekleştirilirken, kentsel alanların büyümesi, mesafelerin artması gibi sebeplerle insanlar motorlu ve motorsuz araçlara yönelimi artmıştır. Kent merkezlerinde artan trafik ve motorlu araç baskısı sebebiyle yaya alanları kısıtlanmaya başlamıştır. Yaya alanları olan kaldırımlar, araçlar tarafından işgal edilmektedir (Kös 2015).

Bisiklet: Kullanıcı enerjisiyle düşük maliyetle en fazla mesafe gidebilen ulaşım aracıdır. Bisiklet dünyanın farklı yerlerinde yaygın olarak kullanılan taşıttır. Japonya ve Malezya gibi ülkelerde genellikle insan eforu için tercih edilmektedir. Halkın maddi imkanlarından dolayı tercih iken; Amerika Birleşik Devletleri, Almanya ve İngiltere gibi ülkelerde ise kaynaklara bağlılığı eksiltme, spor ve dinlenme emelleri ile tercih edilmektedir. Bisiklet ulaşımının, en önemli faktörlerden biri arazi topoğrafyasıdır. Bunun yanında şehrin yeterli yol genişlik ve kaldırım mesafelerine sahip olmamasıdır. Bisiklet, hava kirliliği oluşturmamakta, yakıt tüketmemekte olup, sağlıklı bir yaşam aracıdır (Kös 2015).

Motosiklet: Olası bir kaza halinde ölüm ve yaralanma riski yüksek bir taşıttır. Türlü arazi şartlarına uyumlu tür ve çeşitleri bulunmaktadır. Ülkemizde Bursa, Ankara ve çoğu Batı kentlerinde yaygın olarak kullanılmaktadır (Yağmur 2013). Bunun dışında, şehir trafiğine takılmadan, park sorunu yaşamadan kullanılabilir, sürücü gücü gerektirmeyen bir taşıttır.

Otomobil: Barut (2012)'a göre otomobilin şehir içinde, en ufak mahallî yoldan ana arterlere kadar geniş bir kullanım alanı bulunmaktadır. Kolaylık ve rahatlığın yanı sıra otomobil çevreye zararlı etkileri bulunmaktadır. Erişim maliyeti, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve henge gibi şehir sorunlarının başlıca nedeni araba kullanımının çoğalmasındır (Akça 2018).

Kullanıcıların bireysel veya ailece başkalarıyla ilişkisi olmadan erişimini sağlayabildiği otomobiller ayrıca konfor vermektedir. Konfor ve rahatlığın yanı sıra yakıt masraflarının taşıdığı yolcu sayısına göre maliyetli olması ve doğaya saldırdığı gazlar sebebiyle birçok olumsuz etmenlere sebep olmaktadır (Yağmur 2013).

Taksi: İnsanların bireysel olarak şehir içinde ulaşımını sağlayan, ücretli otomobillerdir. Taksi taşımacılığı en özel ulaşım sistemidir. Gidilen mesafelerde diğer ulaşım araçlarına oranla maliyeti yüksektir. Refah düzeyi yüksek olan kişilerce daha çok tercih edilmektedir. Sabit güzergahları olmayıp tüm gün çalışmaktadır (Öztürk 2012, Akça 2018).

2.3.2. Toplu Ulaşım

Öztürk (2012) Toplu ulaşım tanımını şöyle yapmaktadır; halk içerisinde yaşayan her ferde açık, sabit rotada, sabit zaman tarifesine göre, sabit duraklarda duran, fiyatı önceden tanımlanmış, bulunduğu yerdeki diğer taşıtlarla beraber veya diğer taşıtlardan bağımsız olarak işletilen sistemlerdir. Ayrıca Kaya (2016)'ya göre toplu erişim sistemi, şehirde yaşayan insanların ve şehre gelen ziyaretçilerin erişim ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla zaman ve mekân içerisinde toplu olarak yer değiştirmelerini sağlayan unsurları, bunların özelliklerini ve aralarındaki ilişkileri kapsayan bir sistemdir. Ülkemizdeki toplu taşıma türleri, lastik tekerlekli toplu taşıma ve raylı toplu taşıma olarak ikili bir yapı arz etmektedir (Öztürk 2012).

Minibüs, Midibüs: Taşıma kapasitesi dolmuş ve otobüs arasında bulunan, otobüslerin götüremeyeceği alanlarda alternatif taşıt imkanı oluşturan araçtır. Dolmuşlara göre daha fazla taşıma alanına sahip olduğu için kullanıcılara daha ekonomik gelmektedir (Demirel 2015).

Gelişimi geri kalmış ülkelerde minibüs girişimci şoförler tarafından toplu ulaşım açığını kapatmak için ortaya çıkmış bir yapıdır. Gelişmiş ülkelerde ise hizmet sağlanamayan bölgelere alternatif ulaşım oluşturmak için kullanılmaktadır. Türkiye'de minibüs işletmeciliğini üstlenmiş kurum ve kuruluşlar yapmaktadır (Yazıcı 2010).

Dolmuş: Başlangıç ve bitiş durakları belli olan yalnız servis saatleri belli olmayan araçlardır. İsteddiği yerde yolcu indi bindi yapabilen bu taşıtlar genelde başlangıç duraklarından dolmadan kalkmazlar (Yılmaz 2012).

Otobüs - Halk Otobüsü: Toplu ulaşım türlerinde saat ve yol ücreti uygunluğundan dolayı en çok tercih edilen ulaşım türüdür. Toplu taşıma kapasitesi fazla ve güvenlidir. Toplu taşıma araçlarına arasında en az bakım ve altyapı gerektiren araçtır.

Raylı Sistem Araçları: Raylı sistemler altyapı ve yatırım maliyeti fazla olduğu gibi tekrar söküm ve değişikliklere göre de yenileme yapılamamaktadır.

Şehir merkezlerinde, ana ulaşım hatlarında, trafik yükünü çözmesi ve yolculuk yapacak kullanıcıların taleplerini karşılamak için yapılmaktadır. Yüksek ve hızlı ulaşım kapasitesine sahiptir (Sönmez 2011).

2.4. Yaya Kavramı

Yaya, şehir içinde veya dışında, belirli mesafeler arası yürüyerek ulaşım ihtiyacını karşılayan kimsedir. Döllük (2005)'e göre de önceden bu ifade yolda yürüyen kimse anlamına gelmekteydi. Günümüzde şehirlerde araçların yolları daha çok kullanmasından dolayı yayanın tanımı, yayalara ayrılmış yol ve kaldırımları kullanan kişiler olarak tanımlanmaktadır (Çermikli 2009).

İnsanlık tarihinden beri en eski ve yaygın ulaşım çeşitlerinden biri yayadır. Kullanıcıya geniş hareket olanağı sunmaktadır. İnsanın çevreye zarar vermediği fiziksel ve ruhsal anlamda destek olan, insanların sosyalleşmesine faydası olan ve en çok kullanılan ulaşım türüdür (Robertson 1994).

Günümüzde insanlar kısa mesafelere giderken dahi özel ya da toplu taşıma araçlarıyla ulaşım sağlamaktadır. Bu durum da insanları tembelliğe alıştırmaktadır. Ancak yaya ulaşımalarında yapılacak etkinlikler düzenlenirse kullanıcıların keyif alması sağlanabilir. Yayaların rahat erişimleri için hava şartları en önemli etmenlerden biridir (Robertson 1994).

Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre (İHD Çevre Komisyonu 1990);

- Yaya kaldırımları yayalarıdır. Tüm yerleşim bölgelerinde yayalara özel kaldırım bölgeleri zorunluluğu bulunmaktadır. Taşıtlar bu bölgelere çıkamaz ve kullanıcılar araçlarını kaldırımlara bırakmaları yasalarda suç olarak sayılmaktadır. Kaldırımlar çocuk, yaşlı, engelli ayırmaksızın tüm kullanıcılara serbest kullanımlarını etkilemeyecek şekilde düzenlenmelidir. Yayalara araçlar tarafından su, çamur vb. sıçramayacak şekilde tedbirler alınması gerekmektedir.
- Şehir merkezleri yaya kullanıcılarıdır. Genelde toplu taşıma araçları dışındaki taşıtlar şehir merkezlerine girmek istemezler. Bu alanlar motorlu araçlardan arındırılır. Zamanla şehir merkezinin her tarafında yayalar için kullanım alanları artmaktadır. İnsanlar yaya bölgelerini gündelik ulaşımı, alışveriş ve kültürel aktiviteleri için serbest şekilde kullanırlar.
- Yollarda bulunan yaya çizgilerinde geçiş üstünlüğü yayanıdır. İnsan yoğunluğunun ihtiyacı kadar yaya geçit bölgeleri yapılmaktadır. Yaya geçitlerindeki trafik ışıkları yayanın geçiş süresi ve yoğunluğuna göre belirlenmektedir. Yol kotunda yayalarında hakkı bulunmaktadır. Yayalar alt ve üst geçit alanlarına mecbur kılınmazlar.
- Şehir hayatının asıl sahibi yaya kullanıcılarıdır. Yaya olmak, insanlar arası etkileşimlere faydalı ve kültürel etkileşime katkı sağladığı için planlamalarla yaya bölgeleri artırılmaya çalışılır. Yaya mekanlarının altyapısını, gece ve gündüz bakımını, bitki ve donatılarla zenginleştirilmesini yerel yönetimler karşılamaktadır.

Kamusal alanların planlanmasında yaya, her zaman başlangıç noktası olarak düşünülmelidir. Kamusal alanlar, her yaştaki yayanın, sakat ya da engelli bireylerin güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalı, gerekli hizmet ve tesislerle donatılması gerektiği unutulmamalıdır (Çermikli 2009).

2.4.1 Yaya Bölgesi Kavramı

Motorlu araç trafiğine ve parkına kapalı, bütünüyle yayalara ayrılmış kent mekânlarına yaya bölgesi adı verilir. Bu alanlar; işyeri, konut, çarşı, alışveriş merkezi, park, okul, kütüphane, sinema vb. alanlara yürüyerek ulaşılan, insanların ihtiyacı olabilecek hizmetlerle desteklenmiş, motorlu araç trafiği içermeyen, kendine has alt yapısı olan alanlardır. Yaya bölgelerinde sadece temiz hizmetleri, atık ve, yangın söndürme vb. faaliyetlerinin hizmeti aksatmadan uygulanabilmesi, iş yerleri vb. yapıların servis alabilmeleri için belli saatlerde ve belli kurallar dahilinde araç girişine izin verilir. Bunun dışında alana sadece acil durumlarda itfaiye, ambulans ya da polis arabaları girebilmektedir (Çetiner 1993, Çermikli 2009). Yaya bölgeleri kentsel mekânda yayalaştırmanın yapıldığı alana göre dört sınıfa ayrılmaktadır.

Konut alanları: Yoğun konut yerleşimlerinin iç bölümündeki alan trafikten arındırılarak rekreasyonel aktiviteler için çalışmalar yapılır. Yapılan çalışmalarda insanlar konut ve etkinlik alanlarına yürüyerek ulaşmaktadır (Altınçekiç 1997).

Alışveriş merkezleri: İnsanların şehir merkezlerinde taşıt trafiğine kapatılmış daha düzenli ve güvenle alışveriş yapabilecekleri yapılardır (Altınçekiç 1997).

Tarihi yapının yaya bölge ve çevresi: Tarihi bölgelerin yol, sokak ve meydanlar araç trafiğine kapatılmalıdır. Tarihi çevrenin etkisi yayalaştırılmış bu bölgelere yansıtılarak kullanıcılara ferah etkinlik alanları oluşturulmalıdır. Kültür ve sanatsal anlamda yaya bölgelerinde, kullanıcıların kültürel ve sanatsal etkinliklerini bu alanlarda yapabildikleri bölgelerdir (TS 1997).

Anıt ve estetik değer içeren bölgeler: Milli parklar, etkinlik ve eğlence alanları, tarihi kalıntılar içerebilir. Kullanıcılara ferah, güvenli ve sakin alan şeklinde sunularak etkinliklerde bulunmalarında fayda sağlanır (Altınçekiç 1997).

Kurumsal alanlar: Farklı kamusal birimlerin ve yapıların arasında kalan bölgelerin sadece yaya kullanımına açılmasıyla oluşan bölgelerdir. Kampüsler, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri vb. bu gruba girmektedir (Altınçekiç 1997).

2.4.2. Ulaşımında Taşıt ve Yaya Birlikte Alanlar

Kent içi ulaşım da yollar taşıt yoğunluğu fazla olan yollar, taşıt yaya birlikte yollar, yaya yoğunluğu fazla olan yollar olmak üzere sınıflandırılabilir (Döllük 2005);

- Taşıt yoğunluğu fazla olan yollar; Şehirlerarası yollar, şehir içi araç yolları, yaya ve toplu taşıt birliktelikli yollar,
- Taşıt yaya birliktelikli yollar,
- Yaya yoğunluğu fazla olan yollar; Yayalara ayrılmış sokaklar yaya yolları, yaya alanları, kapalı sokaklar-kapalı yaya geçişleridir.

Bunların dışında yaya ağırlıklı alanlar olarak (Beyazıt 2007); kaldırımlar, yaya yolları, yayalaştırılmış alanlar-yollar, yaya geçitleri, meydanlardan söz etmek mümkündür. Yaya bölgeleri çok çeşitli kullanıcı kesimine hitap etmektedir. Bu durumda yaya bölgeleri kullanım amaçlarına göre düzenlenmelidir.

Motorlu taşıt ulaşımının dışında kalan yaya bölgeleri fonksiyonlarına göre toplumsal, şehircilik ve altyapı olarak üç ana grupta toplanır (Kurt 2010);

- Toplumsal olarak yaya bölgeleri değerlendirildiğinde, insanlara buluşma, toplanma imkanı yaratması, açık mekanlarda etkinlikler yapma imkanı sağlama, kentteki yaşam kalitesini yükseltmek (çevre sağlığı, trafik karmaşasından uzak durma, temiz hava imkanları), tarihi ve kültürel dokuyu korumak, engelli ve yaşlı bireylere ortak kullanım alanlarında imkanlar sunmak, çekim noktaları oluşturmak gibi olumlu katkılar sağlamak,
- Şehircilik açısından değerlendirildiği zaman yeni kamusal alanlar (valilik, belediye, halkevi gibi donatılar) oluşturarak yeni toplanma alanları düzenlemek, işlevi kaybolmuş mekânları yeniden kazandırmak amacıyla gezinti mekanları oluşturulmak,

- Altyapı imkânları olarak bakıldığı zaman motorlu ve motorsuz araç trafiğini düzenlemek; yaya ve bisiklet trafiği için gerekli düzenlemeler yapılarak yaya ve bisikletli ulaşımına teşvik etmek, ulaşımdaki donatıları (kaldırım taşları, araba stop taşları gibi) düzenlemek, daha rahat bir ulaşım sağlamaktadır.

2.4.3. Taşıt-Yaya Yoğunluklu Bölgelerde Planlama

Yaya bölgeleri, insanlara çeşitli aktiviteler sunduğu için planlanmalarında da bir takım ilkelere dikkat etmek gereklidir. Yaya bölgeleri planlamalarında ilk aşama, etütür. Etüt; uygulanabilirlik analizi, amaçların belirlenmesi, fizibilite ve finans çalışmalarından oluşur (Demir 1999, Çermikli 2009).

Taşıt ve yaya yoğunluklu ulaşım alanlarında başarılı peyzaj planlama ve tasarım çalışmaları yapılırken, alanların fonksiyonel ve estetik kullanımlarının dikkate alınması gerekmektedir. Planlama ve tasarım çalışmalarında fonksiyonel ve estetik amaçlı bitkilerin ve kent mobilyalarının çeşitli kombinasyonları ile ulaşım alanlarında insan ölçek ve gereksinimlerine uygun kullanılmalıdır. Planlama ve tasarımlar ile ekosisteme duyarlı, kolay erişebilir, güvenilir ve görsel açıdan zengin mekanlar oluşturulmalıdır (Yılmaz Türkoğlu 2010).

Yaya bölgeleri planlanırken, bu bölge içerisine ve yakın çevresine otobüs, tramvay, metro gibi toplu taşıma araçlarına ait istasyonlar kurulmalı, alan yakınlarında taksi durakları düzenlenmelidir. Yaya toplu taşıma istasyonlarına rahat ve en kısa yürüme mesafesinde ulaşmalıdır. Toplu taşıma araçları ile yaya bölgesi çevresinde ring yapması sağlanmalıdır (Aru 1965).

Taşıt-yaya yoğunluklu yollarda plan ve tasarım aşamasında taşıt yolunun hareketi doğrultusunda şekillenmektedir. Bu tür yollarda yayalar için dikkat edilmesi gereken temel özellikler; yaya yollarının genişliği, karşıdan karşıya geçiş-yaya sirkülasyonu, yaya geçiş şeritleri, yaya geçitleri (kavşaklarda veya kavşaklar arası alanlarda), alt veya üst geçitler, taşıt trafiği ile yaya trafiğini sınırlayacak elemanlar, teknik altyapı elemanları (elektrik, telefon, içme suyu hatları gibi), uygun döşeme malzemeleridir.

Yalnızca yayalar için düzenlenmiş yollar, çevre koşullarına bağlı olarak tasarımcıya daha geniş imkanlar sunmaktadır. Yaya yollarının plan ve tasarım aşamasında dikkat edilmesi gereken unsurlar ise; yolun enine ve boyuna eğimi, yol boyunca uygulanacak merdiven-basamak ve rampalar, yolun yapımında kullanılacak konstrüksiyon materyalleri- malzemelerdir (Altunbaş 2006).

Yaya bölgeleri olası kötü olaylara karşı araç giriş çıkışı için yeterli genişlikte olmalı, giriş izni verilmeli ama araçlara öncelik tanınmamalıdır. Ayrıca yeterli büyüklükte otoparklar planlanmalı ve otopark isteğinin artış olasılığı göz önünde bulundurulmalıdır (Çınar 1994). Mümkün olan alanlarda ise, otoparklar yer altında çözümlenmelidir (Aru 1965).

Bu alanlarda yürüme aktivitesinin yanında bisiklet kullanımı da teşvik edilmeli, bisiklet yolu için ayrı bir şerit açılarak, yaya yolu ile bütünleştirilmeli, bisikletler için park olanağı sunulmalıdır (Çermikli 2009). Yaya bölgeleri planlanırken kullanıcının insan olacağı hiçbir zaman göz ardı edilmemelidir. Sadece güzel görünüm düşüncesiyle düzenlemeler yapılmamalı, toplumun katılabileceği, kaynaşabileceği, deneyim kazanabileceği mekanlar yaratılmalıdır (Gündüz 1991).

Yaya yoğunluklu taşıt trafiğinin sınırlı ve kontrollü sağlandığı çeşitli yaş gruplarındaki kişilere güvenli ve rahat hareket olanağını sunan yaya bölgeleri tasarlanır iken (Birişçi Yıldırım ve ark 2002); yaya kaldırımlarının olması, zemin kaplamalarının ideal ölçü ve malzemelerle yapılması, ışıklandırmanın bölge için yeterli olması, donatı elemanlarının bölgeye has olması, plastik donatı elemanları içermesi, kullanıcı sayısına göre yeterli sayı ve çevre şartlarına göre uygun özellikte oturma mekanlarının bulunması, bunun yanında yaya bölgelerine farklı işlevler yükleyecek eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine imkan verecek mekanları oluşturmak, başlangıç ve bitiş noktalarının vurgulanması ve yaya bölgelerinin bitkisel materyal ile desteklenmesine dikkat edilmelidir.

Şenkaynak (2010)'un belirttiği yaya bölgesi tasarım ilkeleri şu kriterlerden oluşmaktadır;

- Yaya alanları tehlikeden uzak olmalıdır; tehlikeli olarak sınıflandırılan alanlar yayalar için sakıncalı bölgelerdir. Şehir merkezlerinde insan yoğunluğundan dolayı bu tip alanlar kentlinin gözünde istenmeyen ve kullanılmayan yer olarak kalır. Bu tarz bölgeleri topluma kazandırmak için bölgeye kullanıma yeterli şekilde aydınlatma, donatı ve güvenlik birimleri yerleştirilmelidir.
- Yaya yol hatları erişebilir olmalıdır; kullanıcıları yaş ve cinsiyet ayırmaksızın ulaşmak istedikleri yere kısa sürede gitmelerini sağlayacak şekilde yol tasarımları yapılmalıdır.
- Diğer ulaşım türleri arasında yaya yolları bağlantı sağlamalıdır; yaya alanlarından şehir merkezlerine, konut alanlarına, alışveriş bölgelerine insanları taşıyacak sistemleri yapılmalıdır. Yayaların diğer ulaşım araçları ile etkileşimde olması düşünülmelidir.
- Yaya alanları, uygun iklimlendirme yapılmış alanlar olmalıdır; yaya ulaşımını en etkileyen faktörlerden biride iklim şartlarıdır. İnsanlar olumsuz hava koşullarında yürümek istemezler ve en kolay ulaşım ağı ile taşıtları tercih ederler. Yaya yolları sürekli rüzgardan etkilenmemeli, direk güneş ışınlarına maruz kalmamak için gölgeleme materyalleri kullanılmalıdır.
- Yaya bölgelerinde kullanıcıları çekecek yapı, donatı ve etkinlikler olmalıdır; insanlar alışılmışın dışında her şeyi görmeye meraklıdır. Bu bazen bir dükkan girişi bazen bir yapı veya farklı bir etkinlik olabilir. Yapılacak iyi bir tasarımla yaya bölgelerinin cazipliği artırılmalıdır. Yaya güzergahlarında küçük işletmeler resim, müzik gibi hobi alanları ile yayalar bu alanlara teşvik edilmelidir.
- Kent mobilyaları, zemin kaplamaları, kültürel ve tarihi yapılar ve bitkisel materyaller mekan algısı oluşturacak şekilde çalışılmalıdır; belirli bir özellik taşıyan yaya bölgeleri sadece yürüyüş alanları dışında farklı aktiviteler, dinlenme ve oturma alanları, seyir ve insanlar arası etkileşimi artıracak alanlar sağlamalıdır. Oturma eylemi daha çok yaşlı ve çocuklu ailelerin ihtiyacı olarak görülse de her yaştan bireyler belirli yol mesafe aşımından sonra dinlenmek isterler. Oturma alanları tasarlanırken, manzara özelliği olan, güneş ve rüzgar faktörü göz önünde bulundurularak yer seçimi yapılmalıdır. Oturma alanları gelişi güzel sıralanabildiği gibi bir mekan oluşturularak da sağlanabilir.

- Yaya bölgelerinde ince detaylar göz ardı edilmemeli ve çevre bilinci sağlanmalıdır; binaların dış cephe ve kat yüksekliklerinden, zemin döşemelerine kadar her türlü etme gözle algılanması zor olsa da bilinç altında kargaşa oluşturmaktadır. Aynı bölgede çok fazla zemin kaplama malzeme farklılığı ve ya farklı mimarı ve kat yüksekliğine sahip binalar oluşumuna dikkat edilmelidir.
- Yaya bölgeleri, farklı yaş grupları ve engelli kullanıcılar için erişilebilir ve rahat özellikte tasarlanmalıdır; engelliler kullanıcılar kaldırımlar, bina girişleri erişilebilir ve kullanışlı olmalıdır (Şenkaynak 2010).

2.4.4. Taşıt-Yaya Yoğunluklu Bölgelerin Tasarımında Bitkilendirme

Kullanıcıların isteklerine cevap oluşturabilecek tasarımlar yapmak bitkilendirme tasarımının ilk kurallarından biridir (Robinson 2004). Bitkisel tasarımın yeni yaşam ortamları oluşturmak, doğal ve faydalı türleri bir araya getirerek insan ve yaban hayatı arasındaki dengeyi korumak gibi birçok faydası bulunmaktadır. Bitkilendirmede görsel ve estetik değerler unutulmaması gereken konulardan biridir.

Bitkilendirme tasarımı ile, yapıların cephe ve sert hatlarını bitkiler ile yumuşatarak, mevcut bitki varlığında tamiratlar yapılarak, yapıların çevreyle uyumunu sağlanmaktadır (Robinson 2004).

Yaya bölgelerinde kent mobilyalarının yanı sıra canlı materyallerin kullanımı da önem taşımaktadır. Bitkilendirme yapılırken dikilecek ağaçların zaman içinde gelişmesiyle yapılara ve geniş hacimli araçlara engel olmayacak şekilde yerleştirilmesine özen gösterilmelidir. Mekanların bölümlere ayrılması, biçimlenmesi, yaya yönlendirmesi ağaçlar kullanılarak yapılmaktadır. Kullanım amacına göre saksı/konteynır kullanılarak bitkilendirme tasarımları yapılmaktadır. Yol ağaçları seçilirken kullanılacak yerin ekolojik özellikleri, tasarım amacına uygunluğu ve kullanım alanı genişliği gibi dikkate alınması gereken unsurlar bulunmaktadır. Bunlar dikkate alınarak yol ağaçlandırmalarında kullanılacak türler Çizelge 2.1’de verilmiştir (Yalçınkaya 2007).

Çizelge 2.1. Yol Ağaçlandırmalarına Uygun Görülen Türler (Yalçınkaya 2007)

<i>Acer negundo</i>	(Dışbudak yapraklı akçaağaç)
<i>Acer platanoides</i>	(Çınar yapraklı akçaağaç)
<i>Acer pseudoplatanus</i>	(Dağ akçaağacı)
<i>Aesculus carnea</i>	(Kırmızı çiçekli at kestanesi)
<i>Aesculus hippocastanum</i>	(Beyaz çiçekli at kestanesi)
<i>Alnus cordata</i>	(Kızılağaç)
<i>Betula pendula</i>	(Ters huş)
<i>Casuarina equisetifolia</i>	(Demir ağacı)
<i>Catalpa bignonioides</i>	(Sigara ağacı)
<i>Ligustrum lucidum</i>	(Parlak yapraklı kurtbağrı)
<i>Ligustrum ovalifolium</i>	(Oval yapraklı kurtbağrı)
<i>Liriodendron tulipifera</i>	(Lale ağacı)
<i>Melia azederach</i>	(Tespah ağacı)
<i>Morus alba</i>	(Dut ağacı)
<i>Platanus orientalis</i>	(Doğu çınarı)
<i>Populus spp.</i>	(Kavak ağacı)
<i>Quercus rubra</i>	(Meşe ağacı)
<i>Robinia pseudoacacia</i>	(Yalancı akasya)
<i>Schinus molle</i>	(Yalancı karabiber)
<i>Sorbus aria</i>	(Ak üvez)
<i>Tilia tomentosa</i>	(İhlamur)
<i>Magnolia grandiflora</i>	(Büyük çiçekli manolya)
<i>Fraxinus excelsior</i>	(Adi dışbudak)
<i>Lagerstromia indica</i>	(Oya ağacı)

Yalçınkaya (2007)'nin belirttiği gibi yaya alanlarında ağaçlar şu özelliklerle kullanılmaktadır (Pehlivan 2015);

- Giriş ve çıkışları belirterek kapı hissiyatı oluşturmak,
- Yol olarak planlanan sokaklarda mekan hissiyatı oluşturmak,
- Oturma-dinlenme alanlarında gölgeleme elemanı oluşturmak,
- Yaya veya yol güzergahlarında alle oluşturmak,
- Kötü bina cepheleri, boş araziler gibi kötü görünüm ve düzene sahip alanlarda görüntü perdesi oluşturmak,
- Yol güzergahlarında ağaç kullanımıyla, o yol hattının derinliği artırılmaktadır.

2.4.5. Yaya ve Taşıt Trafiği Ortak Olan Alanlarda Trafik Çatışması

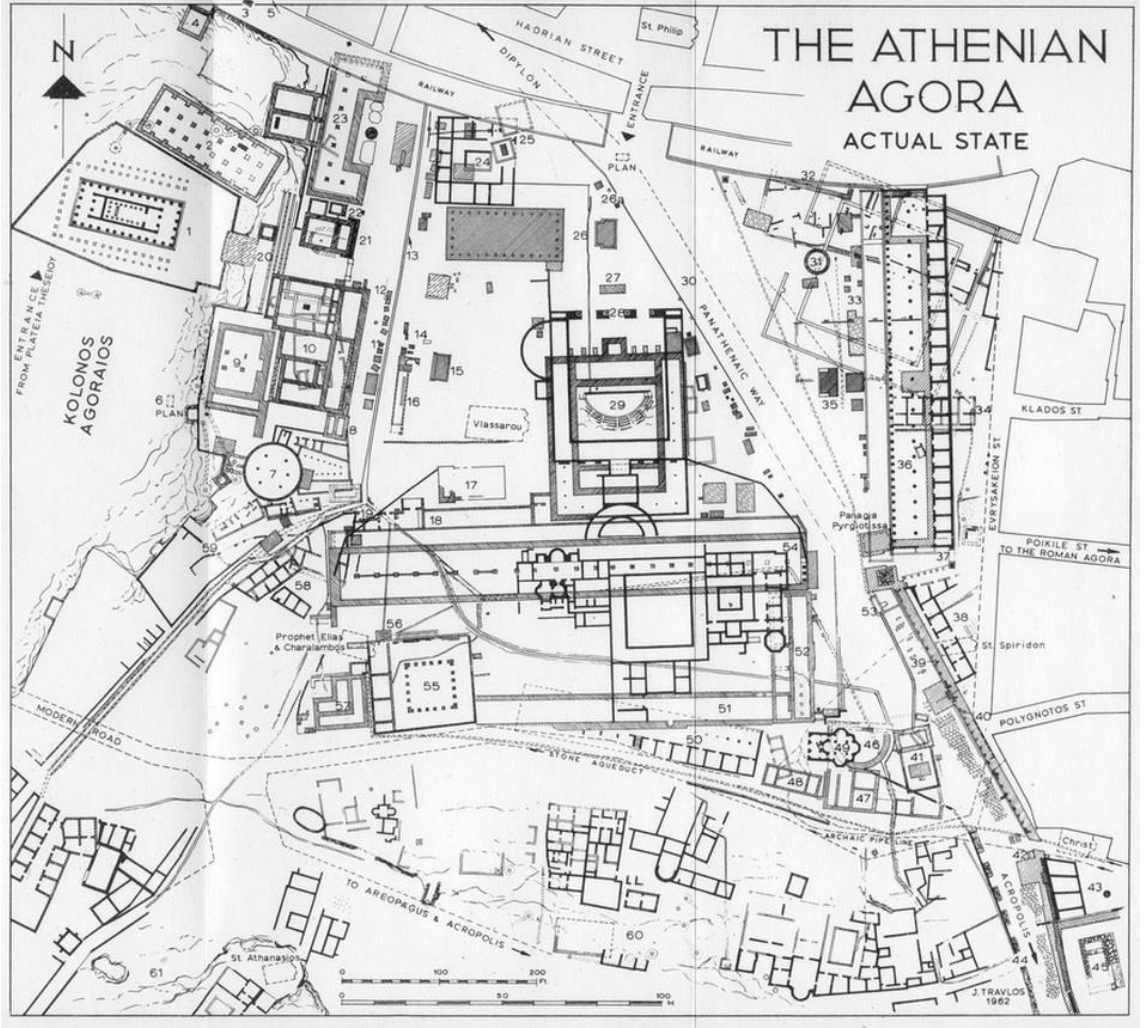
Ulaşım alanları tasarlanırken yaya ve taşıtlar için ayrı ayrı güvenlik sorunları çözümlenmelidir. Kentsel merkezlerdeki yoğunluk artışının sonucu oluşan yaya-taşıtlar çatışmalarına ek çözüm önerileri araştırmacılar tarafından incelenmiştir (Karabayır 2016).

Birbirine paralel hareket eden yaya ve taşıtlar arasındaki çatışma etkileşimlerinin olduğu ortaya koyulmuştur. Pakistan'ın Karachi şehrinde yaya-taşıtlar kazaları açısından yüksek risk taşıyan on nokta Khan ve diğer. (1999) tarafından belirlenmiş; buralarda yayaların yoldan karşıya geçerken, taşıt yolu kenarında yürürken ve kaldırımda yürürken sergilediği davranışlar video kaydı yardımıyla izlenmiştir. Taşıtların manevra yapmasını sonuç verecek şekilde, yayaların yer yer taşıt platformuna inerek yol kenarından yürüdükleri ve bunun ilgili kesimlerde kaldırım genişliğinin ortalamalara göre yüksek oranda kural dışı şekilde işgal edilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Benzer kesimlerde caddelerde kural dışı park edilmiş araçlar tarafından işgal edilmektedir (Karabayır 2016).

İşgali yayaların yolunu kaldırımda veya platformda bloke eden herhangi bir cisim ya da engel olarak tanımlayan Khan ve diğer. (1999), farklı kesitlerde yaya yolu ve taşıtlar platformu ile kuralsız işgal halindeki cisimlerin toplam genişliklerini ölçmüşler, işgallerden kaynaklanan daralmalar ile yaya davranışı arasındaki ilişkiyi irdelemişlerdir. Ayrıca, kuralsız karşıya geçiş yapan yaya ile hemen ardından geçen taşıtlar arasındaki süreyi ölçmüş, yaya kaldırım işgallerinin trafiğe etkilerini ortaya koymaya çalışmışlardır (Karabayır 2016).

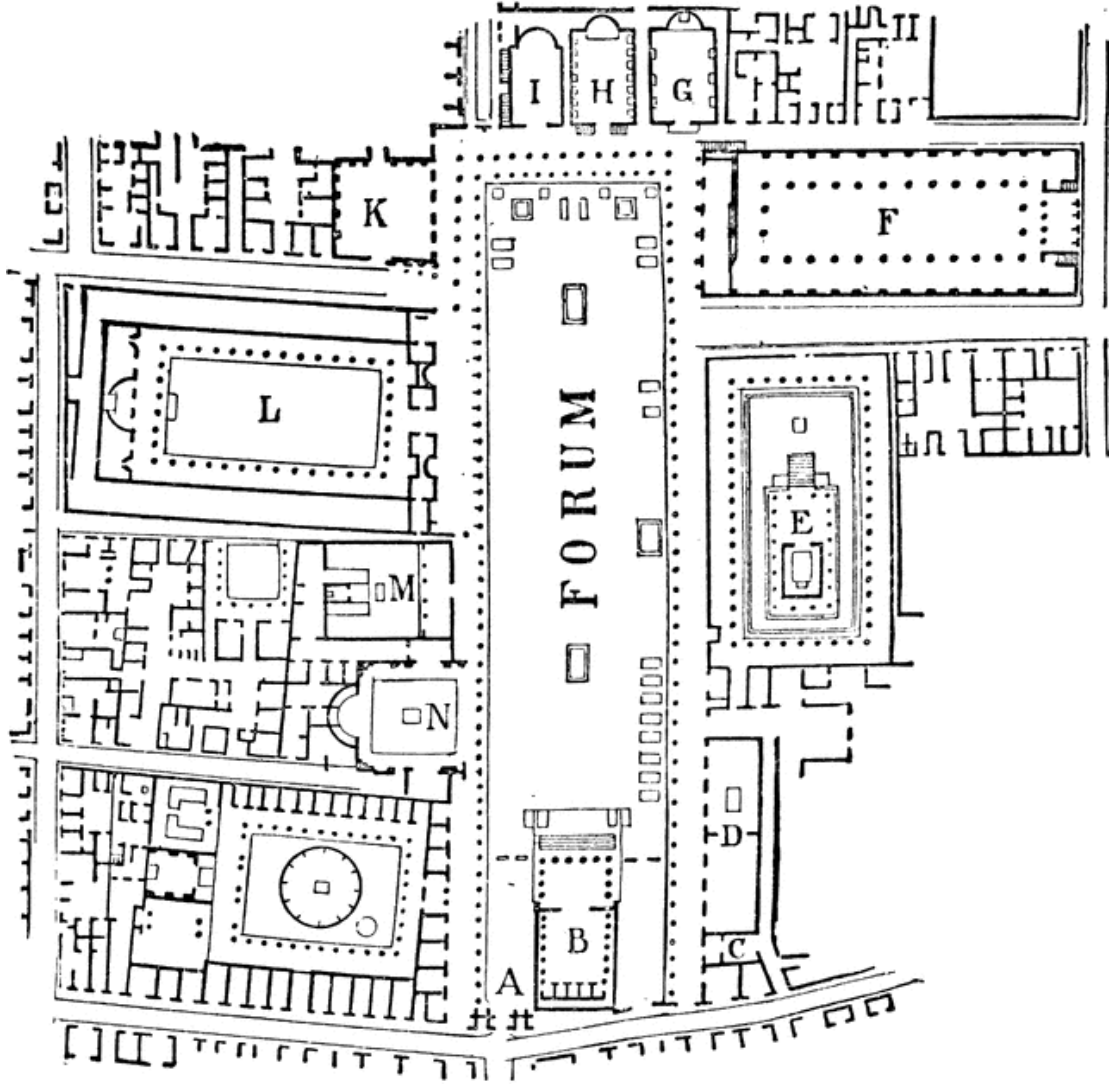
2.5. Kentsel Alanlarda Yaya Kullanımlı Alanların Tarihsel Gelişimi

İnsanlığın ilk çağlarında, şehirlerde insanların toplandıkları, muhtelif sosyal, kültürel, ticari etkinlikler yaptıkları yer; caddeler ve meydanlardır. Milletin toplandıkları bir araya gelme alanlarına “agora” ve “forum” ismi verilmiştir (Şekil 2.4) (Özkal 1990).



Şekil 2.4. Tarihi Yunan Kent Meydanı (Agorası) (Anonim 2014a)

Romalıların Pompei şehrinde oluşturduğu düzen, günümüz kent içi yaya-taşıt yollarının temelini oluşturmaktadır. Bu yollar çağımızın kaldırımlarında olduğu gibi yaya ve araca değişik seviyelerde hizmet vermiş ve değişik bir taş döşenmiştir. İnsanlar ancak, sabah erken ve akşam geç vakitlerde taşıt yollarında gezebilmişlerdir. Bu planlama yaklaşımı yaya bölgelerini fazla sınırlandırılmaktadır (Şekil 2.5) (Yıldız 2005).



Şekil 2.5. Pompei Forumu (MS 79) Kent Sakinlerinin Bir Araya Gelip Toplandığı Yaya Alanı (Anonim, 2019o)

II Campo Meydanı, Ortaçağda döneminde kullanıcı merkezli çözümler gözükmeye başlamıştır. Bu çözümler sonucu sokaklar ve meydanlar farklı akslarla birleştirilmiştir. Campo Meydanı 13-14. Asırlarda Siena’da dört tarafı yapılarla çeviri tören alanı olarak tasarlanmıştır (Yıldız 2005).

2.6. Avrupa Yaya Bölgesi Örnekleri

Nüfusun artmasıyla birlikte kentin geniş alanlara yayılması, ulaşımında da çeşitlilik doğurmuştur. Raylı sistemlerin kurulması, yer altı ve yer üstü geçitlerin yapılmasıyla birlikte yayalara yönelik çalışmaların yapılmasını da gerekli kılmıştır. Ama kent planlamalarının temel yapı taşı, yayalara yönelik mekanların planlanması olmasına rağmen bu durum göz ardı edilmektedir. Hatta “Uluslararası Yaya Birliği” (International Federation of Pedestrians) kurulmuş olması bile bu sorunun çözülmesinde yeterli olmamıştır (Pehlivan 2015).

Bağımsız yaya alanları barındıran planlama önerileri ilk kez 1930’lu yıllarda başlamıştır (Yalçinkaya 2007). İlerleyen yıllarda ise kent merkezlerindeki nüfusun artmasına paralel olarak ses ve hava kirliliğinin yoğunlaşmasıyla birlikte yaya bölgelerine yönelik planlama çalışmaları hız kazanmıştır. Planlamalar içerisinde taşıtlardan arındırılmış alışveriş merkezleri de bulunmaktadır. Bu durum mevcut müşterilerin azalacağı fikrini ortaya çıkarmıştır. Fakat yöneticilerin dahi öngördüğünün aksine gelişmeler olumlu yönde olmuştur. Yapılan yayalaştırma çalışmalarının sonunda alışverişe gelenlerin sayısında artış olduğu gözlenmiştir. Bunun üzerine kentler birbiri ardına projeler üretmeye başlamıştır.

2.6.1. Almanya’daki Yaya Bölgesi Örnekleri

Yayalara yönelik cadde ve sokaklarda yapılan dönüşümler ilk olarak Almanya’nın Essen şehrindeki “Limbecker Strasse” yolunda gerçekleşmiştir. Yayalar için ferah bir ortam oluşturmayı hedefleyen Alman hükümetinin bu çalışması kısa sürede yayalar tarafından büyük ilgi görmüştür. Yayalaştırma çalışmalarının önde gelen ülkesi olan Almanya’nın bu alanda öncü olmasında iki ana sebep vardır. Bu sebepler şu şekildedir:

- 1) II. Dünya Savaşından sonra yeniden inşa edilen Almanya’nın yeni mekanlar yaratma imkânı bulması,
- 2) Çağa uygun geniş yolların yapılmasıyla birlikte kentin ara sokaklarında kalan dar yolların motorlu taşıtlar tarafından tercih edilmemeye başlaması.

Essen bölgesinde yayalar için ferah bir ortam oluşturmaya çalışılmış ve oluşturulan bu yaya bölgesi, yayalar tarafından kısa zamanda büyük ilgi görmüştür.

2.6.2. Danimarka'da Yayalaştırma Çalışmaları

Danimarka'nın başkenti Kopenhag, dünya genelinde yayalara yönelik en fazla çalışmanın yapıldığı kentlerden biridir. İçerisinde bulunan, dar ve özgün orta çağ sokak yapısının dışında, sokaklardaki yaşam alanlarında da gelişim mevcuttur (Gehl 1987).



Şekil 2.6. Danimarka Stroget Caddesi Yayalaştırma Örneği

Şehrin ana caddesi olan Stroget'in programlı bir şekilde yayalaştırılmasından sonra, 1962-1996 yılları arasında yaya bölgeleri altı katına çıkmıştır. 4 katı artış ta 40 yıl öncesine kadar kent merkezini rekreasyon amacıyla kullananların sayısında gözlenmiştir. Stroget Caddesi ve Kopenhag'daki mekanlar gece kullanımına uygun yaya mekanlarıdır (Şekil 2.6). Bu alanlarda bulunan dükkânların ışıkları kapatılmadan bölgenin güvenliği gece de sağlanmaktadır (Gehl 1987).

2.7. Türkiye’ deki Turizm Odaklı Yayalaştırma Çalışmaları

2.7.1. Edirne Tarihi Saraçlar Caddesi

Edirne tarihi Saraçlar Caddesi, konumu ve içeriğiyle Bursa kent merkezindeki tarihi hanlar bölgesine benzemektedir. Saraçlar Caddesinde 1967’de öngörülen mevcut sorunlar dahilinde 2008 yılında yayalaştırma kararı alınmış ve yayalaştırılmıştır. Sonuç olarak kente, kentsel yaşama ve kullanıcıya olan katkılarından bahsedilmiştir. Saraçlar Caddesi’nin mevcut sorunları, Edirne’de yapılan planlamaların asıl sorunu, çalışmaların uygulanmamış oluşudur. Şehrin tarihi ve kültürel merkezlerinin dış mekanlarıyla ilişkili bir planlamanın olmayışı bazı problemler oluşturmaktadır. Bu sorunlar şu şekilde sıralanabilirler (Anonim 2019n):

Yapısal sorunlar (Anonim 2019n);

- Yatay ve düşeyde imar planında yazan yüksekliklerin ihlal edilmesi,
- Özgün cephelerde yapılan değişiklikler,

Dokuların bazı sorunlar (Anonim 2019n);

- Sivil mimarlık örnekleri arasında yer alan yeni mimari oluşumların silüeti bozması,
- Reklam panolarının renk, boyut ve malzeme olarak ortaya koyduğu görsel kirlilik,
- Klima, aspiratör, güneşlik, anten gibi elemanların yarattığı görsel kirlilik,

Ulaşım sorunları (Anonim 2019n);

- Caddedeki yoğun trafiğin günlük yaşantıyı sınırlaması,
- Cadde kenarına park eden araçların yaratmış olduğu karmaşa,

Yasal sorunlar (Anonim 2019n);

- Taşınmaz kültür varlıkları ibarelerinin bulunmaması,
- Cadde genelinde sit alanları için özel olarak hazırlanmış bir koruma amaçlı imar planının bulunmaması.

Saraçlar Caddesi'nin Yayalaştırılması; 25 Kasım 2008 tarihinde yayalaşma çalışmaları başlayan Edirne'de Saraçlar Caddesi, Avrupa'nın tarihi kent merkezlerini motorlu taşıtların yaratmış olduğu zararlardan kurtarmak üzere yaptığı çalışma mekanlarındandır (Anonim 2019n).

Kentin sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerinin en yoğun olduğu yerler kent merkezleridir. Bu projede kent merkezlerinin kentin odak noktası haline gelebilmesi için planlama, koruma ve sürdürülebilir kentsel gelişme sağlanırken mevcut imkanların ve değerlerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Günümüz dünyasında kent merkezlerindeki araç trafiğini azaltarak yayalara daha fazla alan oluşturulmaya çalışılmaktadır (Anonim 2019n).

Saraçhane Caddesi ve çevresi, (Şekil 2.7) Edirne'nin ticari ve sosyal yaşamının merkezi halindedir. Her gün binlerce Edirne halkı iş, eğlence, alışveriş ve kültürel-toplumsal etkinlikler için buralara gelir. Edirne halkının Saraçhane Caddesi'ne ilgisinin başlıca nedeni insan varlığıdır. Yayaların tüm imkanlara rahatça ve engellerle karşılaşmadan ulaşım sağlamasıyla birlikte kent merkezinin canlılığını koruması da bir zorunluluktur (Anonim 2019n).



Şekil 2.7. Saraylar Caddesi (Anonim 2019t)

2.7.2. Sultanahmet Meydanı

Sultanahmet Meydanı; Sultanahmet Camii etrafında gelişen yaklaşık 15 asırlık tarihi ile İstanbul'un en eski yerleşim yerlerdendir. Sultanahmet Meydanı günümüzde tarihi sit alanı olarak kullanılmaktadır. Sultanahmet Meydanı birbirine yakın dört ayrı mekândan oluşmaktadır (Gültekin 1996).

Birincisi, Sultanahmet Külliyesi ile Ayasofya arasında, ortasında havuzu bulunan parktır. 1939'da kısıtlı imkanlarla Ayasofya'nın önü ve yakın çevresi park olarak düzenlenmiştir. Günümüzdeki parkın ortasında bulunan havuz o günlerden kalmıştır. Üç defa tadilat yapılarak park alanı büyütülmüştür (Şekil 2.8) (Gültekin 1996).

13 bin m²'lik alana sahip parkta bulunan, büyük yuvarlak havuz geniş su yüzeyi ile üzerinde yansımalar oluşturmaktadır. Bu yansımalar sayesinde görsel açıdan meydan peyzajına katkıda bulunmaktadır (Gültekin 1996).



Şekil 2.8. Sultanahmet ve Ayasofya Arasındaki Park Alanı (Anonim 2019p)

İkincisi, içinde Alman Çeşmesi ile dikili taşların yer aldığı eski hipodrom alanıdır (Şekil 2.9). Bu parkta çim alanlar oldukça fazladır. Alanda çiçek tarhları ile boyları fazla uzamayan çalılar yer almaktadır. Alman Çeşmesi yakınındaki *Salix babylonica* (Salkım söğüt) parkın estetik değerini çoğaltmaktadır (Gültekin 1996).



Şekil 2.9. Alman Çeşmesi ve Peyzaj Düzenlemesi (Anonim 2019r)

2.7.3. Konak Meydanı Yayalaştırma Bölgesi

Geçmişten günümüze kentin en yoğun kullanılan merkezi Konak Meydanı olmuştur. Bundan dolayı her dönemde çeşitli imar faaliyetlerinin başında yer almıştır. Konak Meydanı üzerinde belediyeler tarafından her dönemde önemli kararlar verilmiştir. Verilen kararlar meydanın her seferinde anlamını yitirip, boş bir alan olmasına yol açmıştır. 2002 yılında meydanda en kapsamlı planlama çalışmasına başlanmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi belirsiz halk alanlarını topluma kazandırmak için projeler düzenlemiştir (Şekil 2.10) (Tibet 2005).



Şekil 2.10. İzmir konak meydanı (Anonim 2019s)

Sarı Kışla'nın çevresini ifade eden temsili duvarların iç yüzeylerinde düzenlemeler yapılmıştır. Günümüzde insanların oturma elemanları, kent mobilyaları vb. elemanlarla meydanın tarihi kimliğiyle beraber çağımıza uyumu, meydanın günün her saati canlı olması için çalışılmıştır (Tibet 2005).

2.7.4. Kızılay Sakarya Caddesi Yayalaştırma Bölgesi

Ülkemizde yaya kullanıcılar için yaya geçitleri ve meydanlar yapılmıştır. Yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu zamanlarda bazı ülkelerde sokak veya caddeler trafiğe kapatılmaktadır. Bunun dışında toplumsal açıdan yapılan yaya çalışması ülkemizde ilk kez Kızılay'da karşımıza çıkmaktadır (Şekil 2.11).



Şekil 2.11. Sakarya Caddesi Yayalaştırma Örneği (Anonim 2019t)

Sakarya Caddesi üzerindeki 1981 yılında cadde üzerinde kullanım değişikliği yapılarak, bazı mekanların yerine çiçek satış birimleri konulmuştur. 1981’de yaya bölgesi yönetmeliğinden yayınından sonra yaya bölgesi 1 Mart–31 Ekim tarihleri arasında saat 10.00–20.00 arası, 1 Kasım–28 Şubat tarihleri arasında saat 10.00–19.00 arası taşıt trafiğine kapatılmıştır. Bölge bölge yayalaştırılan 1 km. uzunluğunda alanlar bir bütünü oluşturmaktadır. Alt ve üst geçitlerde rampalar ve asansör kullanılmamış, merdivenlerde kaymayı önleyici önlemler alınmamıştır (Kuntay 1994).

2.8. Kent Merkezlerinde Yapılan Turizm Faaliyetleri

Kent merkezlerindeki turizm hareketleri, Mezopotamya’daki Sümerler zamanından beri yaşanmaktadır. Kentlerin gelişmişlik düzeyi turistleri çeken bir unsurken, turizm hareketlerinin çoğalması bir kentin gelişimini mutlak yönde etkilemektedir. Kentlerin sahip olduğu özellikler o toplumun doğal yaşantısı içerisinde ziyaretçilere aktarılmaktadır.

Bir kenti diğlerlerinden ayıran en önemli unsur farklı turistik özellikleri ile insanları çekmeye çalışmasıdır. Uluslararası tanınmalarını arttırmak ve iyi bir marka değerine sahip olmak için çeşitli alternatifler geliştirmektedirler (Anonim 2019u).

Kentler barındırdıkları işlevlere göre sınıflandırılmaktadır; Üniversitelerine, limanlarına, havaalanına göre, bir gün içerisinde başka yerleşmelere gidip gelme, erişilebilirliğine göre, büyük şirketlerin merkezlerine göre, kent turizminin gelişmesine, kültürel etkinliklere, fuar, salon, kongre müze ve tarihi eserlere göre. Kentin hangi işlevine göre turistik çekiciliği olduğunu bilmemiz gerekmektedir. Kentsel turizm ve rekreasyon etkinliklerindeki amaç yaşayan ve gelecekteki toplumun yaşam kalitesini arttırmak ve bunun için kültürel ve doğal çevrenin korunarak, kültürel kaynakların akılcı bir biçimde kullanılması olmasıdır (Kuntay 2004).

3. MATERYAL ve YÖNTEM

3.1. Materyal

Bursa, Cihan Devleti Osmanlı'nın ilk başkentidir. Osmanlı öncesinde Roma, Bizans ve Selçuklu hakimiyetinde olan Bursa'da Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ait mekan ve mimari özellikler günümüze kadar korunmuştur. İlçelerine has festival ve etkinliklerin yanı sıra Hacivat-Karagöz, kılıç kalkan oyunları ile kültür ve sanat açısından zengin bir şehirdir. Uluabat ve İznik gibi Türkiye'nin sayılı büyük göllerini barındırır. Bunun yanında Uludağ, birçok kaplıca ve termal suları, verimli geniş ova alanları, şelale ve zengin bitki örtüsüyle tabiat cennetidir. "Bursa ve Cumalıkızık: Osmanlı İmparatorluğunun Doğuşu" olarak UNESCO dünya miras listesi arasındadır. Ülkemizin 4. Büyük kentidir. Sanayi ve teknoloji sektörlerinde de dünyanın gelişmiş ülkeleri oranında sanayi ve ticaret merkezi sayılır. Belli başlı Bursa ile özdeşleşmiş tarım ve gıda ürünleri bulunmaktadır. Bunlar Gemlik zeytini, kestane şekeri, İskender kebabı, İnegöl köftesidir. Şeftalisi, çileği, kirazı, ahududusu, armudu, inciri, zeytini, kestanesi ülkenin her tarafına dağıtılmaktadır. Bine yakın anıt ağaç ve doğal zenginlikteki bitki örtüsüne sahiptir (Anonim 2019b).

Türkiye'nin kuzeybatısında ve Marmara Denizi'nin güneydoğusunda yer alan Bursa, 40 derece boylam ve 28 - 30 derece enlem daireleri arasında Doğuda Bilecik, Adapazarı, kuzeyde İzmit, Yalova, İstanbul ve Marmara Denizi, güneyde Eskişehir, Kütahya, batıda Balıkesir illeriyle çevrilidir. Kuzeyde Marmara Denizi 135 kilometrelik bir kıyı şeridi oluşturmaktadır (Anonim 2019b). Bursa ili topraklarının yaklaşık % 35' ini dağlar kaplamaktadır. Dağlar genellikle doğu-batı yönünde uzanan sıradağlar şeklindedir. Bunlar; Orhangazi'nin batısından Gemlik körfezinin batı ucunda bulunan Bozburun'a doğru uzanan Samanlı Dağları, Gemlik Körfezinin güney yüzünü kaplayan ve Bursa ovasını denizden ayıran Mudanya Dağları, İznik gölünün güneyi, ile Bursa ovasının kuzey kesimleri arasında yer alan Katırlı Dağları, Mudanya Dağlarının uzantısı olan Karadağ ve Marmara Bölgesinin en yüksek dağı olan Uludağ'dır (2.543 m) (Anonim 2019b).

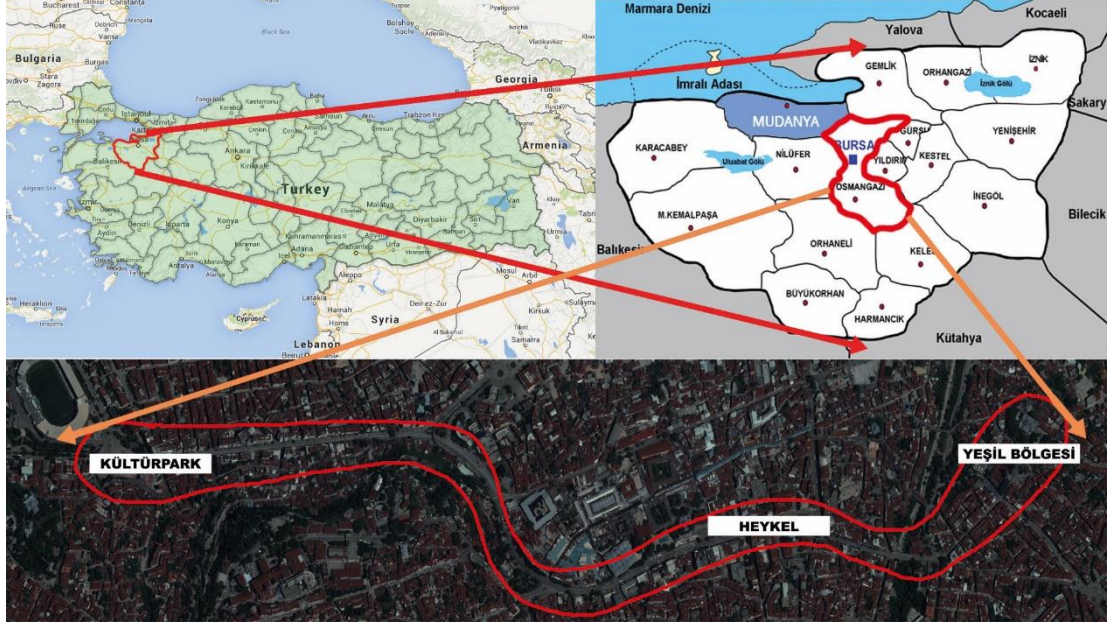
Denizden yüksekliği 155 metre olan Bursa, genelde ılıman bir iklime sahiptir. Ancak, iklim bölgelere göre de değişiklik göstermektedir. Kuzeyde Marmara Denizi'nin yumuşak ve ılık iklimine karşılık güneyde Uludağ'ın sert iklimi ile karşılaşmaktadır. Şehrin en sıcak ayları Temmuz - Eylül, en soğuk ayları ise Şubat - Mart'tır (Anonim 2019b).

Karacabey, Orhangazi, İznik, İnegöl, Bursa, Yenişehir gibi ovaları; plato ve yüksek olmayan dağları, Uluabat ve İznik gölleri ve diğer göletleri; Nilüfer, Deliçay, Göksu; Kemalpaşa Çayı gibi akarsuları ile zengin bir bitki örtüsüne sahiptir. Toplam alanın yüzde 17'si ovalarla kaplıdır. Yine batı Anadolu'nun en yüksek dağı olan Uludağ (2543 m) Bursa sınırları içerisinde (Anonim 2019b).

Bursa ilinin 2012 yılı sayım sonuçlarına göre nüfusu 2.688.171'dir. Toplam 11 027 kilometrekarelik yüz alana sahip olan Bursa'nın 17 ilçesi (Büyükorhan, Gemlik, Gürsu, Harmancık, İnegöl, İznik, Karacabey, Keles, Kestel, Mudanya, Mustafakemalpaşa, Orhaneli, Orhangazi, Yenişehir, Nilüfer, Osmangazi ve Yıldırım), 230 beldesi ve 659 köy yerleşimi vardır (Anonim 2019b).

Bursa kent merkezini konu alan çalışma alanımızın kapsadığı, Namazgah Caddesi, Atatürk ve Altıparmak Caddeleri kentin omurgası kabul edilmektedir. Bu alan hattı uzun ve birçok yapı bulundurmasından dolayı, bölgelere ayrılarak incelenmiştir (Şekil 3.1).

Yeşil Türbe, Heykel ve Kültürpark merkezli üç etap içeren bu çalışmada yayalaştırılmış alanlar, tramvay, metro, ipekböceği ve motorlu araç güzergahları bulunmaktadır. Şehir merkezine gelen turistlerin belirlenen güzergâh içerisinde kendilerine sunulan alternatif yollar ile bu alanlar arası dolaşım yapılabilmektedir. Kültürpark başlı başına kent içerisinde bulunan rekreasyonel etkinlikleri zengin önemli bir parktır. Bu park içerisinde eğlence merkezleri, dinlenme alanları, amfi tiyatro, piknik alanları, restoranlar, çay bahçeleri, yürüyüş alanları, yapay gölette su etkinlikleri gibi birçok çeşitli faaliyeti barındırmakta olup ulaşımı merkezden yaya, toplu taşıma ve özel araçlar ile sağlanabilmektedir.



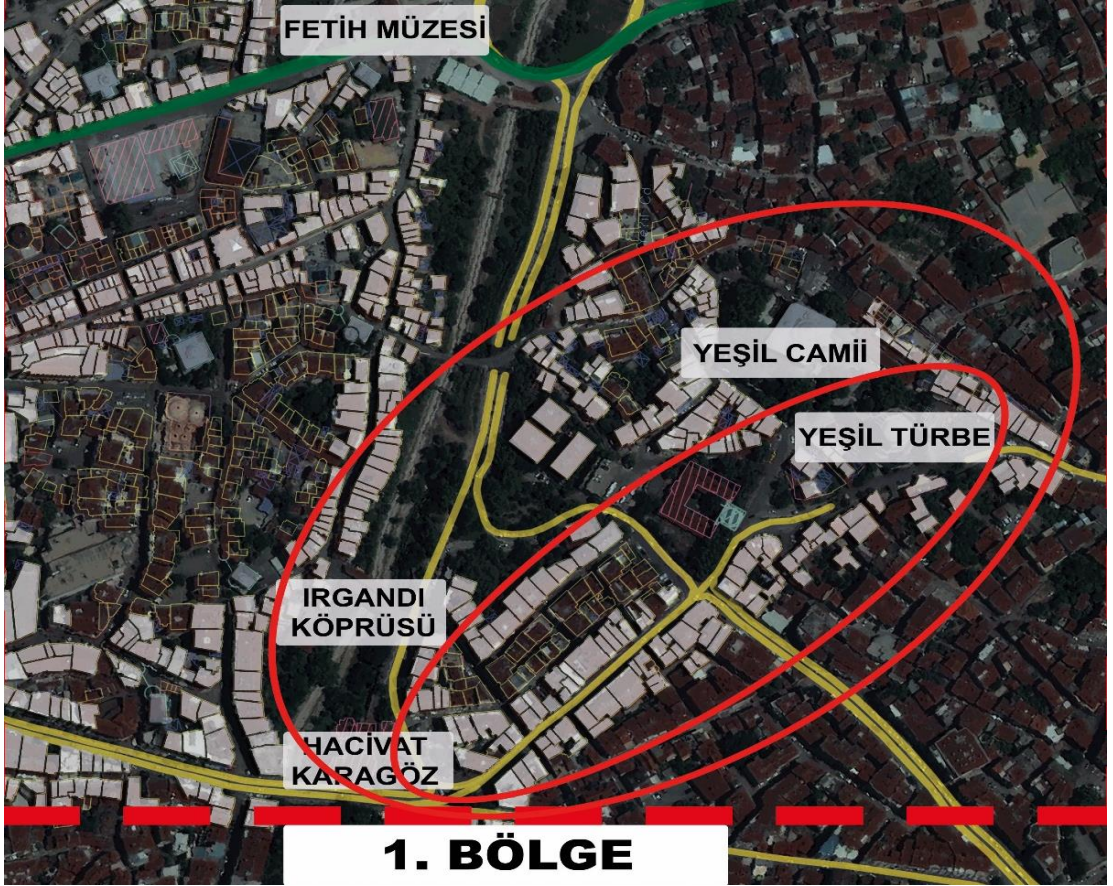
Şekil 3.1. Çalışma Alanının Konumu

1. Bölge Heykel- Yeşil; Heykel - Yeşil türbe ve cami tarihi ve turistik bölgesini içine alan güzergahtır. Bu alanda ayrıca alışveriş alanları, restoranlar, kafeler, kütüphane, gibi diğer etkinliklere hizmet veren alanlar bulunmaktadır.
2. Bölge Şhreküstü- Heykel; Şhreküstü, Heykel merkezleri arasında ise Bursa'nın en önemli tarihi ve turistik bölgesi; Ulucami ve hanlar bölgesi, kapalı çarşı, iş merkezleri, alışveriş merkezi, tiyatro, kütüphane, valilik bulunmaktadır.
3. Bölge Kültürpark- Şhreküstü; Kültürpark konumundan Şhreküstü konumuna ulaşım güzergâhında iş merkezleri ve alışveriş için mağazalar, restoranlar, kafeler ve konutlar bulunmaktadır (Şekil 3.2).



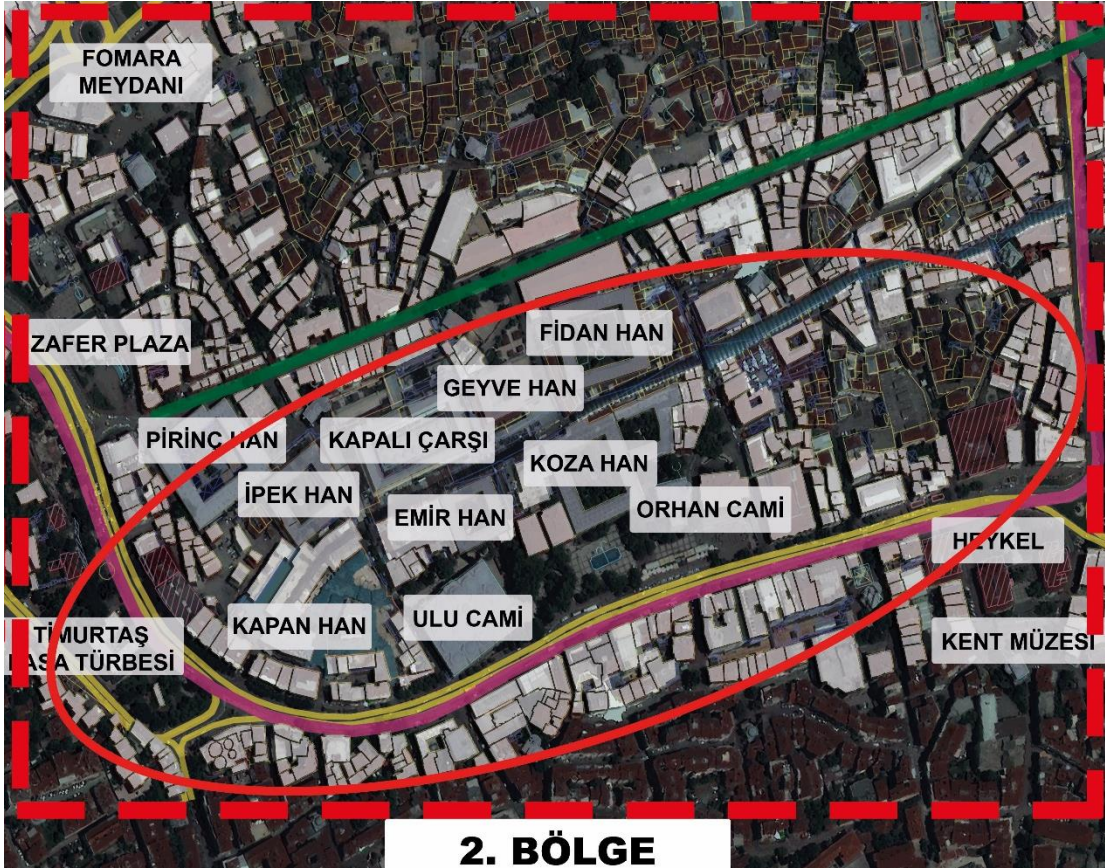
Şekil 3.2. Çalışma Alanı

1. Bölge, Atatürk Caddesi ve Setbaşı mevkiinden, Yeşil Türbe ve Camiye kadar uzanmaktadır. Yol hattı bir gidiş, birde dönüş olmak üzere çift şeritten oluşmaktadır (Şekil 3.3).



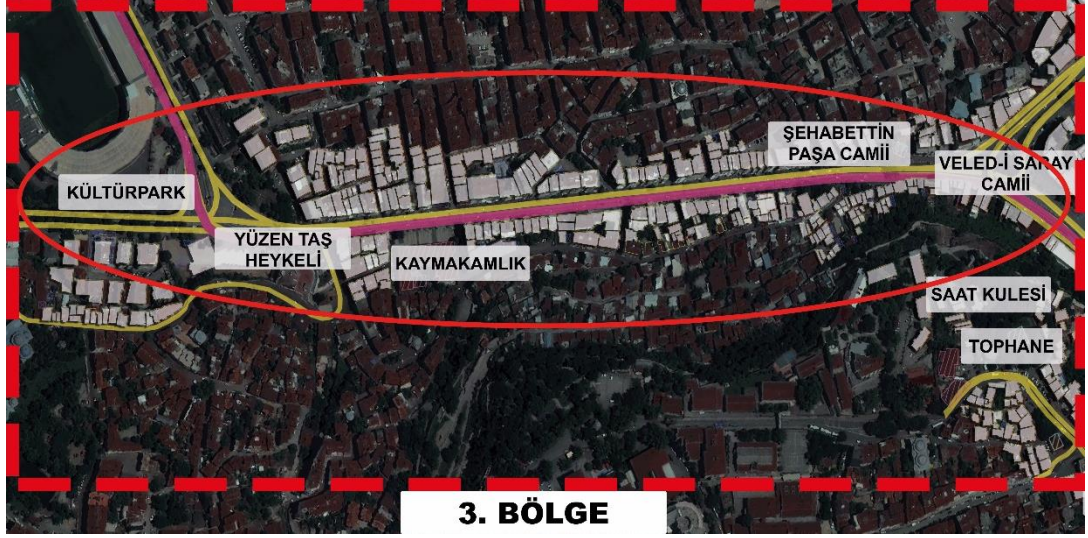
Şekil 3.3. Yeşil Cami ve Yeşil Türbenin Bulunduğu Bölge 1

2. Bölge, Bursa kent merkezinin omurgası bu bölgedir. Haşim İşcan, Cumhuriyet, Atatürk ve Cemal Nadir Caddelerinden oluşur. Bu bölge Heykel adı verilen yerde bulunan 3 yol birleşim kavşağından başlayıp, Zafer Plaza AVM yanındaki Veled-i Saray Camisine kadar uzanır. İstikamet olarak Veled-i Saray Camisinden, Heykel yönüne doğru tek yönde trafik akışı vardır. Kentin en büyük kapalı çarşısı, Nostaljik treni, Tarihi Hanlar Bölgesi ve birçok türbe bu alan içerisinde bulunmaktadır (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. Heykel ve Ulucami'nin Bulunduğu Bölge 2

3. Bölge, Altıparmak Caddesi boyunca uzanır. Trafik çift yönlü olarak akış sağlar ve yol güzergahı iki tarafta iş merkezi ve satış birimleri mevcuttur. Altıparmak Caddesi Kültürpark ile sonlanır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Altıparmak ve Kültürpark' ın İçinde Bulunduğu Bölge 3

Bursa ili, Osmangazi ilçesi, merkezi ve çevresi (kent çekirdeği)'nde bulunan ulaşım aksı boyunca bulunan koridor alan çalışmanın materyalini oluşturmaktadır. Bunu yanında Bursa Belediyesinden temin edilen .dwg uzantılı alan altlığı, uydu görüntüleri, Bursa kent merkezinde farklı zamanlarda yapılan gözlem ve fotoğraflamalarla harita verileri çalışmanın yardımcı materyalini oluşturmaktadır.

Çalışma alanı sahip olduğu ve etkileşimde bulunduğu tarihi mekânları, turistik yerleri, Tophane Tepesi, Orhangazi ve Osmangazi Türbeleri, Saat Kulesi, Kapalı Pazarı, Ulu Cami, Koza Han, Hanlar bölgesi, Yeşil Türbe çeşitli camii, eşme, köprüleri, alışveriş caddeleri (Altıparmak), meydanları, toplanma alanları (Heykel ve evresi, Belediye ve çevresi vs.) iş merkezleri, Reşat Oyal Kültür Parkı ve eğlence merkezleri ile doğal, kültürel ve tarihi peyzaj değerleri açısından önemli değerleri olan bir koridordur.



Şekil 3.6. Çalışma alanı 3 bölgeye ayrılmıştır

Bu güzergâh boyunca mevcut doğal, tarihi ve kültürel verilerinin yanı sıra donatı, bitki, yapı, rekreasyonel alanlar, turizm değerleri, sirkülasyonu, yaya ve taşıt trafik güzergâhları verileri ortaya konularak, peyzaj mimarlığı kapsamında incelenip, kullanıcı anketleri ile birlikte değerlendirilmiştir.

3.2. Yöntem

Çalışmanın yöntemi alanın yerinde incelenmesi, veri toplanması ve anket çalışmasından oluşmaktadır. Buna bağlı olarak alışveriş caddeleri, tarihi ve kültürel mekanlar, kapalı çarşı ve (gastronomik) yeme-içme mekanları geçirdiği süreç ve kullanım amaçları, bugünkü eksiklikleri literatüre ve alan analizlerine bağlı incelemeler sonucunda Yeşil Türbeden, Heykel, Ulucami, Kapalı Çarşı, Hanlar bölgesi, Altıparmak ve Kültürpark'a kadar uzanan koridorda mevcut durum ve eksiklikler incelenerek planlar üzerinde işlenmiştir. Bu güzergâh boyunca mevcut doğal, tarihi ve kültürel verilerinin yanı sıra donatı, bitki, yapı, rekreasyonel alanlar, turizm değerleri, sirkülasyonu, yaya ve taşıt trafik güzergâhları verileri ortaya konularak, peyzaj mimarlığı kapsamında incelenip, kullanıcı anketleri ile birlikte değerlendirilmiştir alan için gerekli planlama yaklaşımları geliştirilmiş ve öneriler sunulmuştur.

Anket sayısı oluşturulurken alanımızın bulunduğu Osmangazi ilçesi nüfusu dikkate alınarak aşağıdaki örneklem büyüklüğü formülü kullanılmıştır;

Ana kütle büyüklüğü biliniyorsa;

$n : (Nt^2 pq) / (d^2 (N-1) + t^2 pq)$ formülü kullanılarak hesaplanır (Vural 2012).

N : ana kütle

n : örneklem büyüklüğü

p : ilgilenilen olayın görülme olasılığı

q : 1-p (veya ilgilenilen olayın görülmeme olasılığı

d : kabul edilen +- örnekleme hata oranı

t- (a,sd) : a anlamlılık düzeyinde, serbestlik derecesine göre t tablo kritik değeri

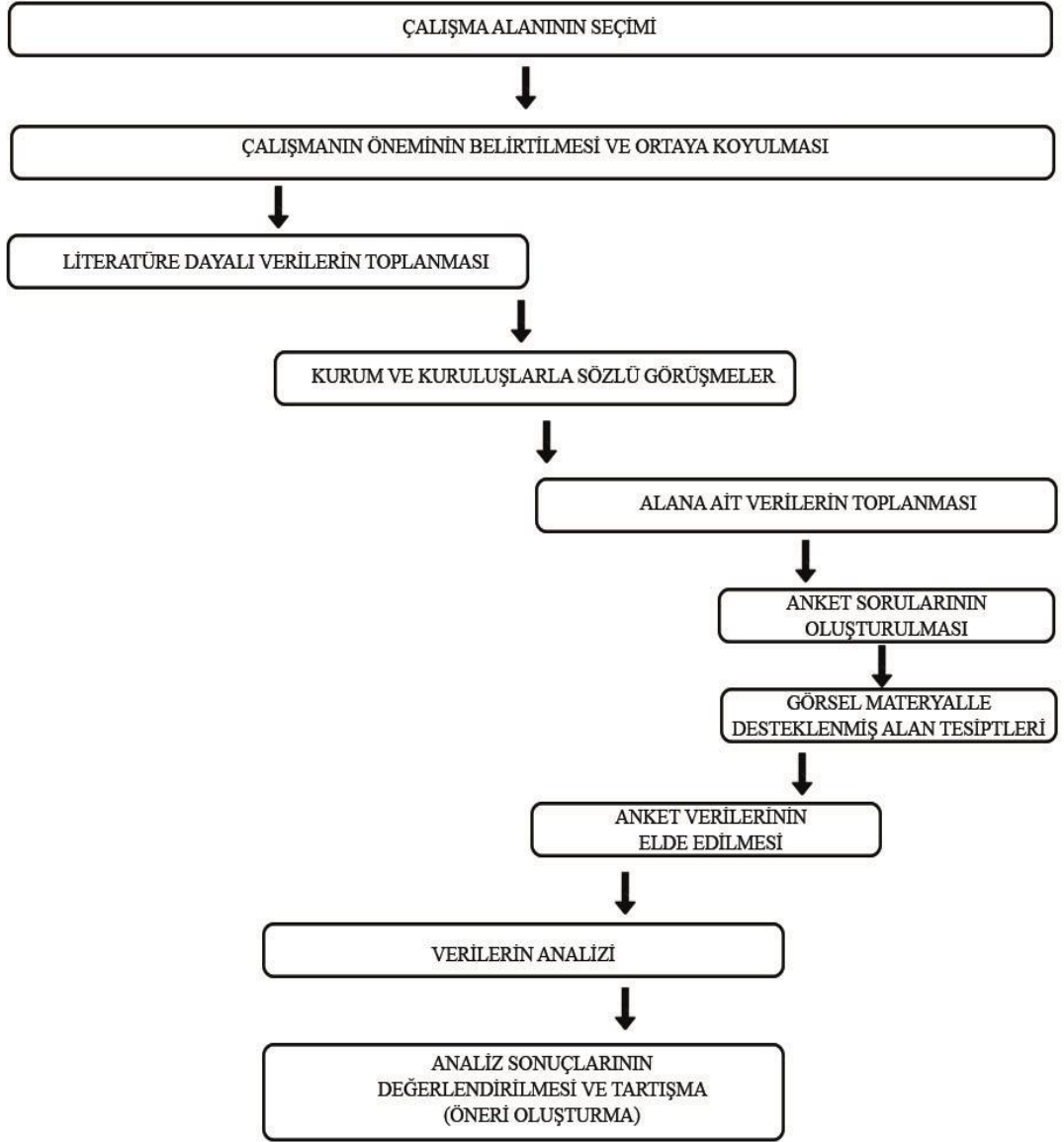
Osmangazi ilçe nüfusu : 862 516

$n = 862516 \times (1.96)^2 \times 0.20 \times 0.80 / ((0.05)^2 \times (862516 - 1) + (1.96)^2 \times 0.20 \times 0.80)$

n = 245

Bu formül ile örneklem büyüklüğü 245 olarak belirlenmiştir. Çalışma için toplam 250 anket yapılmıştır. Çalışmada kullanıcı cevapları SPSS programıyla değerlendirilmiştir.

AKIŞ ŞEMASI



Şekil 3.7. Akış şeması

4. BULGULAR

4.1. Alanın Mevcut Durumu

Alanda bulunan üç bölge de yaya ve araç trafiği yönünden yoğun olarak kullanılmaktadır. Yeşil Türbe, Yeşil Cami, Setbaşı, Irgandı Köprüsü, Kılıç Kalkan evi gibi tarihi yapıların bulunduğu 1. Bölge daha çok tarihi turizm amaçlı kullanılmaktadır. Setbaşı mevkinde bulunan birçok kafeterya işletmesi bu bölgenin hareketlenmesinde de büyük etkiye sahiptir. Heykel bölgesine yaklaştıkça özellikle Sönmez iş merkezi yakınlarında kafe işletmeleri yerini mağaza ve satış dükkanlarına bırakmaktadır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. Bölge 1 Tarihi ve Turistik Yapıları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

2. Bölge, Setbaşı sınırı Sönmez iş merkezi, Heykel, Kent müzesi, Ulucami, Pirinç Han, Kapan Han, Emir Han, İpek Han, Fidan Han, Koza Han, Geyve Han, Kapalıçarşı, Bedesten, çeşitli tarihi cami ve hamamlar, Türbeler, Saat Kulesi, Tophane, Cumhuriyet Caddesi gibi alanlar bu gölgenin en çok turizm, işletme ve tarihiyle kullanıcı yoğunluğu

sağlamaktadır (Şekil 4.2). Tamamen yayalaştırılmış olan Cumhuriyet Caddesi içerisinde birçok mobilya ve dekorasyon eşyalarının satıldığı dükkanlar, kamu birimleri, tarihi camiler, eski görünümlü tren, kafe işletmeleri ve Bursa ile özdeşleşmiş İskender yemeği için birçok işyeri bulunmaktadır. Bu caddeye paralel olarak kapalı çarşının bulunduğu, kuyumcular caddesi, Uzun çarşı, Tuzpazarı caddeleri gibi, kentin en büyük Pazar ağı bulunmaktadır. Bu alan boyunca yüzlerce işyeri giyim, teknoloji, gıda, bijuteri, züccaciye, kuyumcu, aktar gibi farklı dükkanlar bulunmaktadır. Özel doktor klinikleri, Hukuk büroları, Müşavir odaları gibi birçok alanda da özel olarak çalışan hizmet ofisleri bu alan içerisinde sıkça rastlanmaktadır (Şekil 4.3).

Ayrıca, ikinci bölge içerisinde, Bursa Valiliği dahil bir çok kamu birim ve binaları bulunmaktadır.



Şekil 4.2. Hanlar Bölgesi yapım tarihleri (Anonim 2019m)



Şekil 4.3. Bölge 2 Tarihi ve Turistik Yapılar (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

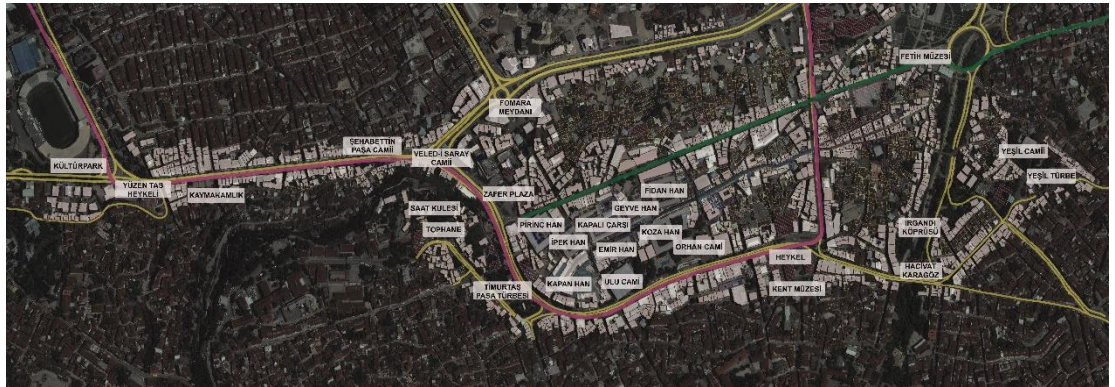
3. Bölge, Zafer plaza AVM ile Kültürpark arasında kalan Altıparmak isimli caddedir. Cadde boyunca sağlı sollu olarak tamamen iş merkezi bulunan yapılar mevcuttur. Altıparmak caddesinde de giriş katlar satış birimleri içeren iş yerleri mevcutken, binaların üst katlarına doğru Hukuk büroları, müşavirlik bürosu, özel hekimlikler, masaj ve güzellik salonları gibi farklı sektörleri barındıran iş yerleri mevcuttur (Şekil 4.4).

Altıparmak Caddesinin Kültürpark'a yakın kısmında dinlenme alanı olarak bir park bulunmaktadır ve bu parkın karşısında Yüzentaşlar heykeli bulunmaktadır. İlk yapıldığı yıllarda (2011-2012) rağbet oranı yüksekken günümüzde ilk kez görenlere farklı bir tasarım olarak gözükmektedir.

Kültürpark, Bursa ilinin en büyük ve eski kent parkıdır. 2016 Yılında yıkılan eski Bursa Atatürk Stadyumu burada bulunmaktaydı, yerine amfi oturma alanı olarak yeni bir park yapılmıştı, Bu parkta 2019 Yılında yıkılarak Millet Bahçesi inşaatına başlanmıştır.



Şekil 4.4. Bölge 3 Tarihi ve Turistik Yapılar (Fotoğraf: Fatih Tüzel)



Şekil 4.5. Bursa Plan Tarihi Turistik Harita (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

4.2.Erişilebilirlik

Bursa kent merkezini konu alan çalışma alanımız, Namazgah Caddesi, Atatürk ve Altıparmak Caddeleri kentin omurgası kabul edilmektedir. İlk şehir planlarından günümüze kadar Bursa ulaşım planlarının önemli bir hattını oluşturmuştur. Bu nedenle yoğun araç trafiğine sahip cadde, aynı zamanda Bursa'nın sosyokültürel ve tarihi özelliklerinden dolayı sayılı caddelerinden biri olması sebebiyle ziyaretçiler tarafından tercih edilmektedir. Bu durum alanda fazladan taşıt ve yaya yükü oluşmasına sebep olmaktadır.

Caddelerin mevcut durumdaki yol düzenlemeleri yaya ve araç trafiği çözümlerine yeterli gelmemektedir. Bu nedenlerden dolayı Cumhuriyet Caddesi araç trafiğine kapatılmış, Atatürk Caddesinde trafik tek yönlü olarak düzenlemelerle iyileştirme yapılmaya çalışılmıştır (Şekil 4.6).



Şekil 4.6. Araç Yönelim Şeması (Şekil: Fatih Tüzel)

Alana özel araç, taksi dolmuş, belediye otobüsleri, eski görünümlü tren, ipek böceği, ticari taksi veya yaya olarak şehrin her tarafından ulaşım mevcuttur. Alanda birçok tarihi cami ve türbe, hanlar bölgesi, müze, tarihi yapıtın yanı sıra, birbirinden farklı alışveriş ihtiyaçlarını karşılayacak iş yeri bulunmaktadır. Şehre yeni gelen misafirler mutlaka bu alanı ziyaret ederler.

Bölgedeki Setbaşı mevki, yoğun yaya kullanımı olan Atatürk Caddesine bağlanır. Genel bir ifade ile bu bölge Heykel olarak adlandırılmaktadır. Şehir Müzesi, Şehir kütüphanesi burada yer almaktadır.

Atatürk Caddesine paralel olarak uzanan Cumhuriyet Caddesinde, Zafer Plaza AVM den İncirli ye kadar uzanan hatta nostaljik tren güzergahı bulunur, bu hat Cumhuriyet caddesini oluşturur. Yeme içme alanlarının yanı sıra alışveriş caddesi olarak da kullanılmaktadır. Tamamen yayalaştırılmış olan bu caddeye mağazaların mal kabulü için araçlar kontrollü olarak girebilmektedir. Ulucami ve Zafer Plaza arasında kalan alan 'Kızılay' olarak adlandırılmaktadır ve buraya kadar toplu taşıma araçları ile gelip, buradan alanın diğer noktalarına yürüyerek ulaşabilmektedirler (Şekil 4.7).



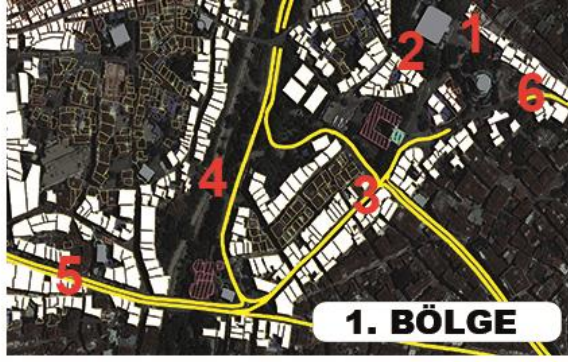
Şekil 4.7. Yaya Ulaşım Hattı (Şekil: Fatih Tüzel)

4.3. Yol Genişlik ve Zemin Kaplamaları

Dükânların/mağaza girişlerinin kaldırım ile hemzemin olmamasından kaynaklı gerçekleştirilen kot çözümlerinin basamaklar şeklinde yapılması ve basamak ölçülerinin belirli bir standartta olmaması gibi çeşitli nedenlerle kaldırımlar daralıp genişlemekte, zeminde zaman zaman rampasız basamaklar ile fiziksel engeller ortaya çıkmaktadır. Yaya hareketinin sürekliliğini bozan bu etmenler yalnızca engelliler ve tekerlekli bebek arabası kullanan ebeveynler için değil aynı zamanda sağlıklı yetişkinler için de sorun ve tehlike oluşturmaktadır.

Oldukça eski olan kaldırım kaplama malzemelerinin günümüzde sorunlar çıkardığı görülmektedir. Granit küp taş ve taban tuğlası uygulanmış yerlerde alt zemin düzenlemesi iyi yapılmadığından zaman içerisinde çökmeler olmuş ve kaldırımlarda engebeler oluşturmuştur.

1. bölge içerisinde bina araları mesafenin az oluşu nedeniyle araç yolu olabildiğinde dar tutulmuş ve kaldırımların da oldukça bakımsız olduğunu ve tüm kullanıcılar için sıkıntılara yol açtığı görülmektedir (Şekil 4.8).



1. BÖLGE



1

**YEŞİL TÜRBEDEN İNCİRLİ YE
İNEN MERDİVENLER**



3

SETBAŞI YOLU



2

YEŞİL CAMİ AVLUSU



4

İRGANDI KÖPRÜSÜ



5

SETBAŞI YOLU



6

YEŞİL TÜRBE CIVARI

Şekil 4.8. 1. Bölge Zemin Kaplamaları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

1. Fotoğraf; Yeşil Türbe ve Yeşil Cami arasında kalan düz alan ve merdivenler granit küp taş uygulaması yapılmıştır. Malzeme kalitesi iyi, merdiven ve alan genişlikleri ihtiyacı karşılamaktadır.

2. Fotoğraf; Yeşil caminin avlusu mermer kaplama yapılmıştır. Malzeme kalitesi iyi, zemin ıslanması durumunda kayganlaşma söz konusu değildir.

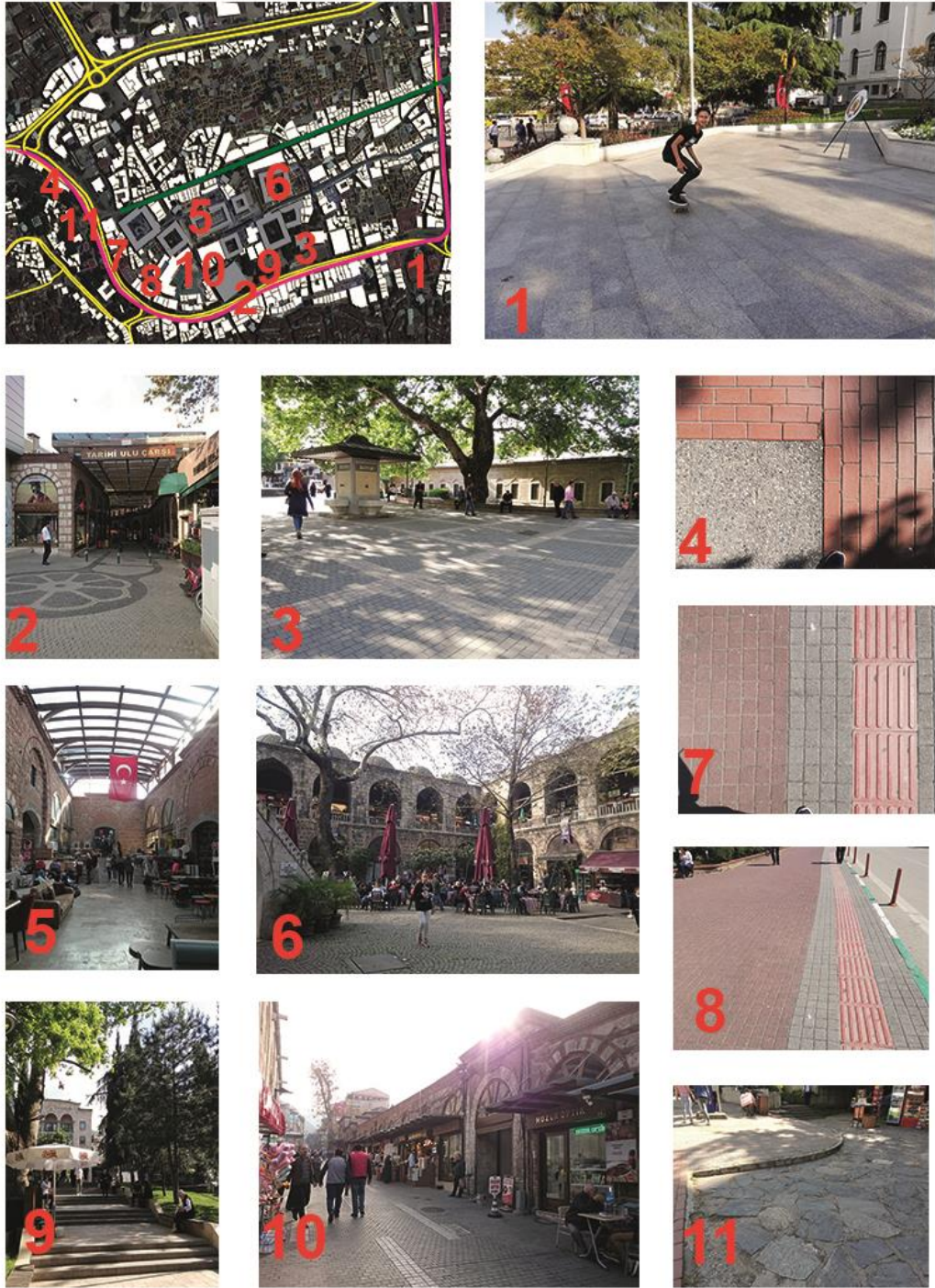
3. Fotoğraf; Kaldırım alanlarda standart taban tuğla uygulaması vardır. Yol genişliği yeterli değildir. Trafik çift yönlü işlemekte ve yer yer kaldırım genişliği 60 cm'lere kadar düşmektedir.

4. Fotoğraf; Irgandı Köprüsü girişi, köprü üzeri çıkışındaki alan kayrak taşı uygulaması yapılmıştır. Doğal ve temiz görünüme sahiptir.

5. Fotoğraf; Şehir merkezine yaklaştıkça kullanılan malzeme türü değişmektedir. Zeminde tasarımlar gözlenmiştir. Taban tuğlası çevrili kareler içerisinde boş beton parkeler göze çarpmaktadır. Zemin dokusu yumuşak ve temiz görüntü sunmaktadır. Merkeze yaklaşıldıkça kaldırım genişliği artmaktadır. Bordür köşelerinde bebek araçları, bisiklet ve engelli kullanıcılar için rampalar mevcuttur.

6. Fotoğraf; Yeşil türbe yanında bulunan özel işletme çay ocakları ve kafeler bulunmaktadır. Zemin granit küp taş döşenmiş ve doğallık korunmaya çalışılmıştır.

2. Bölgede yer yer 3-4 şeritli yollar bulunmaktadır. Bu bölgenin yaya ve araç sirkülasyonu fazla olduğu için Cumhuriyet Caddesi araç trafiğe kapatılmış, Atatürk ve Cemal Nadir Caddelerinde de trafik tek yön olarak işlemektedir. Kaldırım genişlikleri minimum 2 metreye kadar çıkar ancak genişlik konusunda yeterli değildir. Yer yer tek düze kaldırım yerine taban tuğlalarından şekilleri yapılmış içine mozaik taşlı gaz beton plakalar konmuştur. Bordür yükseklikleri araçların yol kenarına park etmemesi için yüksek tutulmuştur (Şekil 4.9).



Şekil 4.9. 2. Bölge Zemin Kaplamaları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

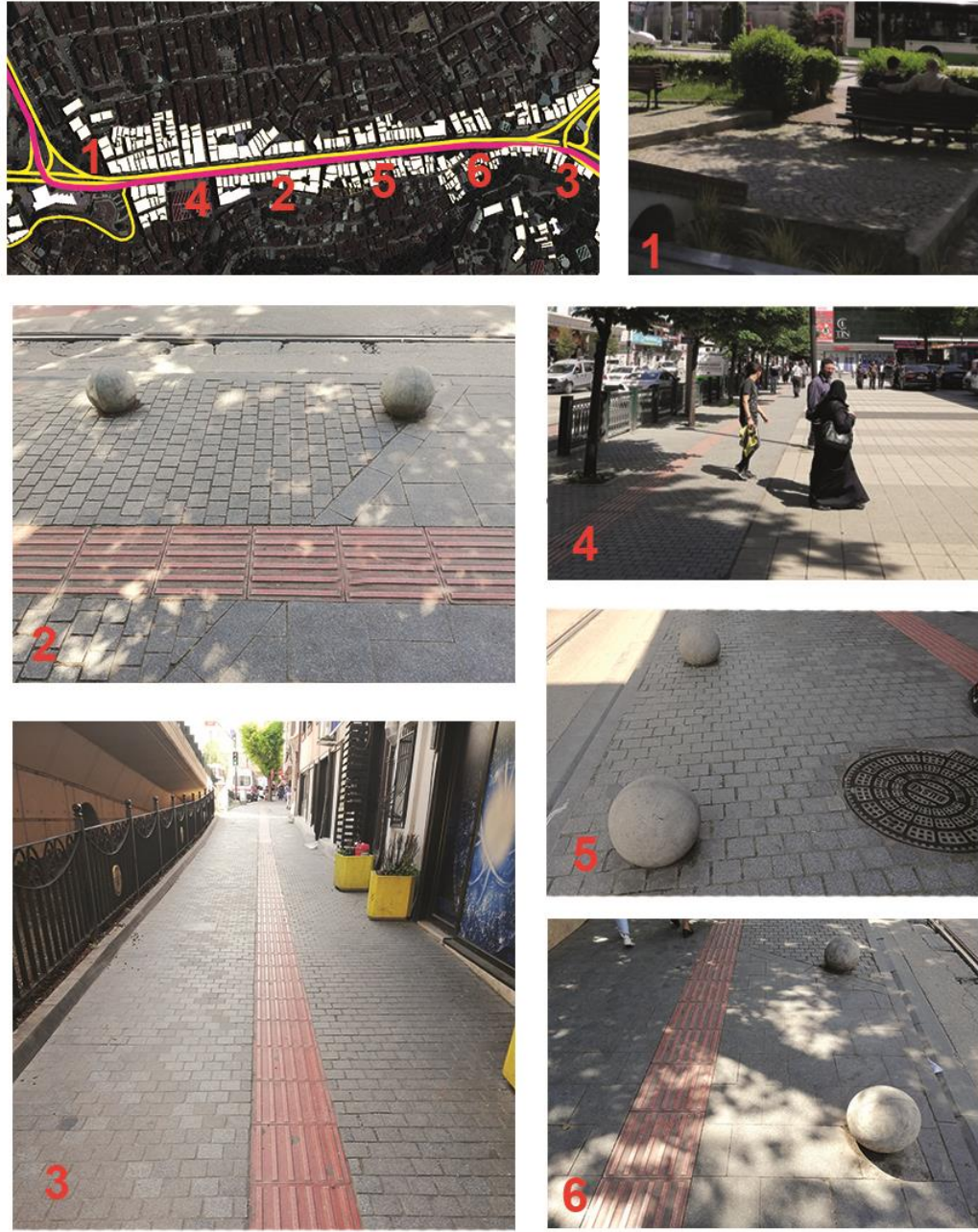
1. Fotoğraf; Kent müzesinin önünde bulunan Atatürk heykeli ve etrafı mermer kaplamalıdır. Bu bölge özel günlerde çelenk koyma alanı, gösteri veya toplanma alanı olarak kullanılmaktadır. Çoğunlukla ise kaykay ve paten kullanan gençlerin etkinlik alanıdır.

2. Fotoğraf; Ulucami'nin yanında bulunan tarihi çarşı giriş kapılarından birisidir. Genişlik ve ölçüler alan ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Malzeme ve işçilik ise alanın geneline uygun özelliktedir. Granit küp taşlar kullanılmıştır.
3. Fotoğraf; Ulucami'nin yanında bulunan park alanı içerisinde tamburlaştırılmış granit taş kaplı zemin bulunmaktadır. Temiz ve yumuşak doku etkisi oluşturmaktadır.
4. Fotoğraf; Zafer Plaza AVM zeminde döşeme farklılığıyla zenginlik katılmıştır. Taban tuğlası ve çakıl dolgululu boş beton plakalar kullanılmıştır.
5. Fotoğraf; Hanlar Bölgesinde Bedesten ve Kuyumcular Çarşısı içinde sütun ve duvarlarla aynı renkte olan sarı mermer malzeme kullanılmıştır. Parlak olduğu için ferahlık vermekte bunun yanında ıslanma durumunda kayganlaşma göstermemektedir.
6. Fotoğraf; Hanlar bölgesindeki bütün hanların iç avlularında *Platanus orientalis* (çınar ağacı) bulunmaktadır ve granit küp taş zemin kaplaması yapılmıştır. Drenaj oranı yüksek, doğal malzeme olması sebebiyle küp taş tercih edilmektedir.
7. Fotoğraf; Timurtaşpaşa durağından Heykel mevkiine çıkarken zemin kaplamalarında engelli ulaşımı için yardımcı renkli yürüyüş taşları döşenmiştir.
8. Fotoğraf; Heykel merkezinden, Altıparmak caddesi bağlantısına kadar bulunan küp taş döşeli kaldırımlarda, bir köşede engelli rampası ile başlayıp diğer tarafta bordür ile biten engelli yaya izlerine rastlanmaktadır.
9. Fotoğraf; Ulucami yanında bulunan park ve dinlenme alanı içerisine inen merdivenler ve yürüyüş yolları bulunmaktadır. Andezit plak taşlardan yapılan merdiven ve yan kaplamaları, eğimli inen yeşil yamaçlara keskin hatlar katarak görsel dengeyi sağlamaktadır.

10. Fotoğraf; Ulucami etrafından başlayarak kapalı çarşı ve bedesten içlerinde bulunan küp taş kaplama uygulamasına ait, koyu gri renkte taşlar arasına yürüyüş alanı doğrultusunda beyaz taşlardan dik çizgiler atılarak kullanıcılara yönlendirme yapılmaktadır.

11. Fotoğraf; Timurtaşpaşa arkasında bulunan Balibeyhan gibi özel işletmelerin (restoran) önlerinde doğal kayrak taşlarından zemin kaplamaları gözükmektedir.

3. Bölge de yol genişlikleri alan ihtiyacına yönelik günümüz şartlarında yeterlilik sağlamaktadır. Kültürpark'tan başlayarak Zafer Plaza AVM'ye kadar uzanan cadde, Altıparmak Caddesidir. Çift yön, gidiş-geliş ikişer şeritli yol şeklindedir. Kaldırımlar malzeme kalitesi olarak sağlıklı ve bakımlıdır. Altıparmak Caddesi yol güzergahı boyunca kaldırım genişlikleri minimum 2 m ve yol kenarları alle bitkisi olarak *Ligustrum japonicum* (Japon Kurtbağrı) kullanılmıştır (Şekil 4.10).



Şekil 4.10. 3. Bölge Zemin Kaplamaları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

1. Fotoğraf; Altıparmak, Kültürpark bağlantı yerinde bulunan Yüzüncüyıl parkına aittir. Park içerisinde tamamen granit küp taş kaplama bulunmaktadır. Yer yer bordürler bitkisel ayraç olarak kullanılmıştır. Park ortasında yapay döngü sistemli havuz bulunmaktadır. Park çevresinde yapraklı ağaçlar *Platanus orientalis* (Çınar), *Acacia dealbata* (Akasya), *Tilia tomentosa* (Ihlamur) kullanılmıştır.

2. Fotoğraf; Kuruçeşme mahalle muhtarlığı önünde çekilmiş olup, malzeme farklılıklarıyla zemin estetiği oluşturulmuştur.

3. Fotoğraf; Altıparmak Caddesi ile Ahmet Hamdi Tanpınar caddeleri kesişimindedir. Engelli yürüyüş yolu, kaldırımın tam ortasında düzenlenmiştir. Engelli izinin sağ tarafı bazalt taş, sol taraf granit taş olarak uygulanmıştır.

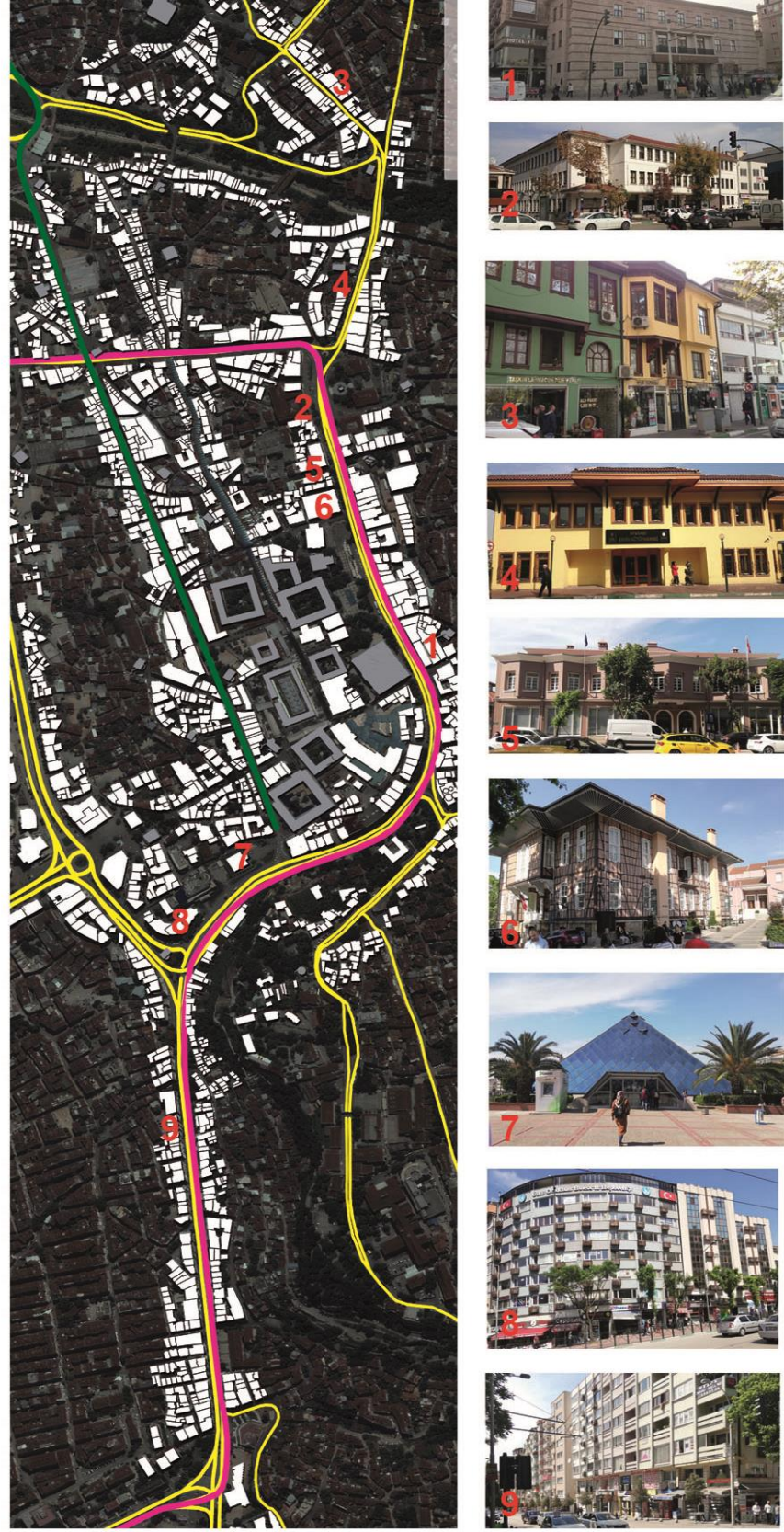
4. Fotoğraf; Osmangazi Kaymakamlığı önünde bulunan kaldırımın zemin kaplama malzemesi kaymakamlık önünde düzeni bozmadan devam etmektedir. Kaldırımın avluya uzanan kısmı bina önünde zemin farklılığıyla ayrılmıştır. Kare taşlarla bina girişine doğru siyah ve beyaz renk farkı yapılarak, sirkülasyon alanı ve giriş alanı vurgulanmıştır.

5. Fotoğraf; Altıparmak Caddesi'nden Atatürk Caddesine yukarı yönde çıkarken zeminde granit küp taşlar görmektedir. Kaldırıma paralel olarak bulunan ipekböceği raylarında aksaklık olmaması için, kaldırım kenarlarına beton küreler konulmuştur. Küreler hem araç parklarını önlemek için, hem de insanların ray hizasında olduklarını göstermek için bir ayrıçtır.

6. Fotoğraf; Cadde üzerinde andezit plak taşlarla zemin döşeme uygulaması yapılmıştır.

4.4. Cepheler, Panolar ve İşaret Levhaları

Bursa'nın bu bölgesinde yapılaşma 14. yy 'da hanlar bölgesi inşaatıyla başlamıştır (Anonim, 2019b). O dönemlerde kullanılan malzeme kalite ve temizliği, tasarım anlayışı günümüzde yapı birliğini kaybederek kendine has bir model oluşturmuştur. Yani mimari açıdan 1950'li yıllar ve sonrasında inşa edilen yapıların bulunduğu caddede genel bir yapı karakteristiğinin olduğunu söylemek mümkün değildir. Bu durum bir de yapı cephelerine monte edilen tanıtım levhalarının düzensizliğiyle birleşince karmaşık bir görünüm ortaya çıkmaktadır. Caddeye fiziksel bir sınır, kuşatma sağlayan bu öğelerin her biri dükkân/mağaza/pasaj bazında bireysel seçimlerin ürünleridir ve birbirleriyle olan uyumuna dikkat edilmediği görülmektedir (Şekil 4.11).



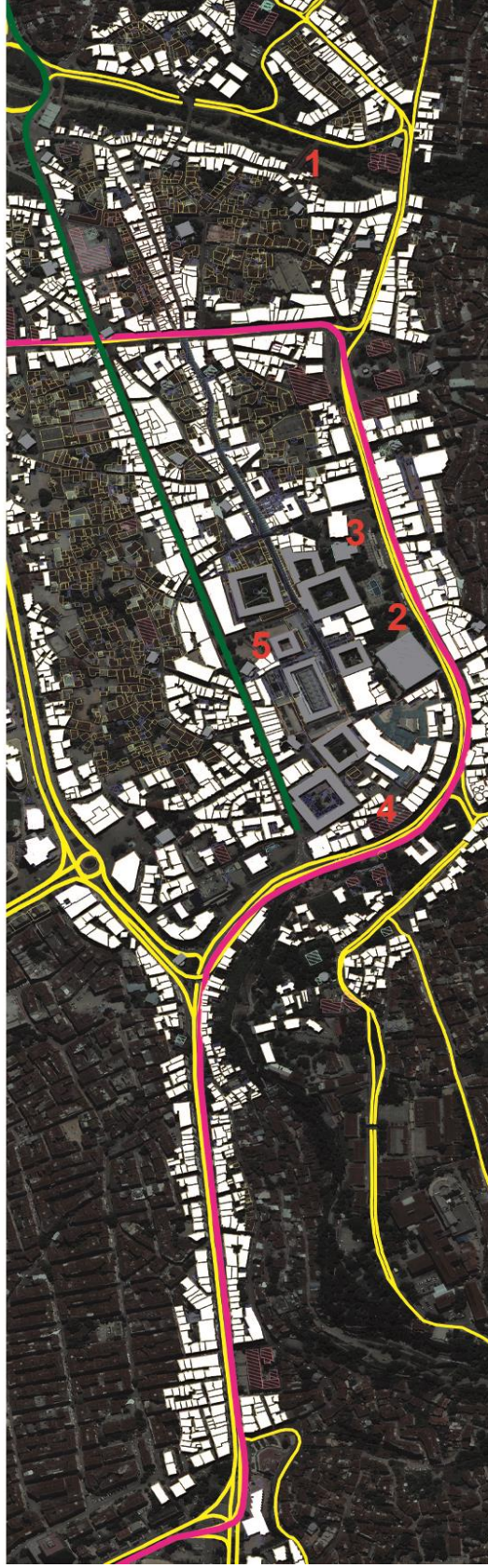
Şekil 4.11. Cephe ve Reklam Panoları Örnekleri (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

4.5. Alan Kullanımları

Yarı açık ve açık alan düzenlemeleri, sokak cadde genişliğinin yanı sıra, kaldırım genişliğinin de el verdiği ölçüde kullanım alanları oluşmaktadır. Yol güzergahının üzerinde bulunan yeşil alanlar kullanıcılar için mekanlar arası dinlenme ve gölgelenme noktalarını oluşturmaktadır.

İşyeri potansiyeli olarak alanın bütün bölgelerinde (1. 2. 3.) alışveriş-pazarlama sektörü hakimdir. Bunun dışında Setbaşı ve Hanlar Bölgelerinde yeme-içme amaçlı restoran, kafe ve fastfood dükkanları bulunmaktadır (Şekil 4.12).

Bölgelerde yoğun yaya ve araç trafiğinin yanı sıra otoparkların kullanıcılar için ters istikametlerde ve ana yol güzergahı dışında kalması en büyük problemlerden biridir (Şekil 4.13).



Şekil 4.12. Alan Kullanımları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)



Şekil 4.13. Alan otopark varlığı (Şekil: Fatih Tüzel)

4.6. Yeşil Alan Varlığı

Yaya bölgelerindeki yol ağaçlarının cadde organizasyonunda önemli rol oynadıkları ve açık alanda mekânı fiziksel olarak tanımladıkları bilinmektedir. 3 bölgede de alan üzerinde, şekilde gözüktüğü gibi Bursa'yı güçlü bir şekilde tanımlayan şehrin en büyük ve eski parkı olan Kültürpark bulunmaktadır. Yolun karşı kısmında çay bahçesi olarak kullanılan Yüzüncüyıl Parkı ve Altıparmak Caddesi boyunca uzanan koridorda *Ligustrum japonicum* (Kurtbağrı) ağaççıkları ile alle yapılmıştır. Yol ağaçlarının düzensizliği ve araya ıhlamur, çınar gibi tür farklılıkları girmesi sebebiyle bir bütünlük sağlanamamıştır. 2. Bölgede yol bitkilerinin tür çeşitliliği artış göstermektedir. Alan içerisinde Okçu Baba Parkı, Ulucami yanındaki park alanı ve Bursa kent müzesi bahçelerinde bulunan ağaçlar içerisinde birçok tarihi çınar ve sedir ağaçları mevcuttur. Yol ağaçları olarak çoğunluk *Fraxinus ornus* (Dışbudak), *Platanus orientalis* (Çınar), *Tilia tomentosa* (Ihlamur), *Aesculus hippocastanum* (Atkestanesi) göze çarpmaktadır. 1. Bölge içerisinde Yeşil türbe ve Yeşil cami yakın çevresi *Platanus orientalis* (Çınar) ağaçlarıyla çevrilidir (Şekil 4.14).

Genel olarak kullanılan türler şöyle sıralanabilir (Çizelge 4.1.);

Çizelge 4.1. Alan İçerisinde Kullanılan Türler

<i>Magnolia grandiflora</i>	Büyük çiçekli manolya
<i>Laurus nobilis</i>	Defne ağacı
<i>İlex aquifolium</i>	Alacalı çobanpüskülü
<i>Picea pungens glauca</i>	Mavi ladin
<i>Picea pungens glauca globosa nana</i>	Bodur mavi ladin
<i>Acer palmatum atropurpureum</i>	Japon akçaağacı
<i>Acer palmatum dissectum garnet</i>	Kılçık yapraklı akçaağaç
<i>İlex crenata</i>	Yeşil çobanpüskülü
<i>Buxus sempervirens</i>	Şimşir çalısı
<i>Euonymus japonica</i>	Alacalı taflan
<i>Abelia grandiflora</i>	Büyük çiçekli kelebek çalısı
<i>Nandina domestica nana</i>	Bodur cennet bambusu
<i>Photinia fraseri little redrobin</i>	Bodur alev çalısı
<i>Taxus baccata</i>	Porsuk

4.7. Donatı Elemanları

Yaya mekânı peyzaj öğelerinin büyük çoğunluğunu oluşturan donatı elemanlarının çalışma alanı üzerinde bir bütünlük oluşturacak şekilde kullanılmadığı gözlemlenmiştir. Yaya aktivitesinin yoğun olduğu alışveriş caddesinde ortalama 3,5 metrelik kaldırım genişliğinin tüm donatı elemanlarını barındırması beklenmemektedir. Ancak, kentsel alanda en temel donatılardan olan aydınlatma elemanları, bank, çöp, işaret ve yönlendirme levhaları, büfeler, reklam ve ilan panoları gibi donatıların birbirleri ve çevreyle uyumu cadde üzerinde organize bir şekilde konumlanması beklenmektedir. Bu nedenle cadde ve sokaklarda donatı çeşit ve tarzının seçimi büyük önem taşımaktadır. Alanımız içerisinde bu yönden tam bir kargaşa olduğu, malzeme ve tasarımda birlik bulunmadığı görülmektedir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Alan Donatı Elemanları (Fotoğraf: Fatih Tüzel)

Cadde içerisinde bulunan sınırlayıcı elemanlar farklı tasarım ve malzemelerle ihtiyaç oldukça yapılmış bu yüzden alan içerisinde bir malzeme ve tasarım bütünlüğü oluşmamaktadır. Oturma banklarında, çöp kutularında, aydınlatma ve sınırlama elemanları gibi tüm donatılarda farklı malzeme ve tasarım kullanılmıştır.

4.8. Tarihi ve Kültürel Yapı

Alanda küçük büyük birçok cami, hamam, kültür merkezi, müze, han, tarihi evler gibi birçok yapı bulunmaktadır. Bunlardan bazıları;

Yeşil Türbe; Yeşil Camii'nin yukarısında bulunan Yeşil Türbe, 1421 yılında Yıldırım Bayezid'in oğlu Çelebi Mehmet tarafından yaptırılmıştır. Türbenin mimarı Hacı İvaz Paşa'dır. Türbe sekizgen bir yapıya sahip olup, dıştan yüksek kasnağı, sivri kubbesi ile kendine has bir üslubun anlatımıdır. Çiniler kabartma ve sır tekniğinin en nadide örneklerindedir. Türbenin içinde Çelebi Mehmet'in çiniler ile bezenmiş sandukası bulunur. Sekiz köşeli, etrafı mermer, üzeri çini kaplı bir mermer kaide üzerine yerleştirilmiş üzeri renkli çinilerden oluşan yazı bordürü ile süslenmiştir. Mihrap oldukça yüksek tutulmuştur. Rumi Palmet, dal desenleri, kalın yazı dizisi ve tepeliği ile Yeşil Camii mihrabına benzemektedir. Altı köşeli türbenin iç cephesini yerden 3.00 m ye kadar yükselen, duvar çinileri ve altın yıldızlı rozetler oluşturur. Türbenin çinileri, kitabesinde de belirttiği üzere Mecnun Mehmed tarafından yapılmıştır (Anonim 2019ç).

Türbe girişinde bulunan merdivenlerle ilk sahanlığa çıkıldığında bahçe katına ulaşılmaktadır. Merdivenlere devam edildiğinde yüksek giriş kapısı karşımıza çıkmaktadır. Türbe avlusunda birçok *Cupressus sempervirens* (mezarlık selvisi) ve *Platanus orientalis* (çınar) ağaçları mevcuttur. Yakınında bulunan kafe işletmeleri bu bölgeye gelen kullanıcıların Yeşil Türbe manzarasına karşı dinlenme bölgesi haline gelmiştir.

Yeşil Cami; Yeşil semtinde bulunan cami, 1419 yılında, Çelebi Sultan Mehmed tarafından yaptırılmıştır. "Ters T" planlı camilerden olan Yeşil Cami, Bursa'nın olduğu kadar ülkemizin de en güzel tarihsel yapılarından biridir. Caminin mimarı Hacı İvaz Paşa'dır. Yapıda, bazı Bizans döneminden kalma yapı malzemesi de kullanılmıştır.

Türk taş oymacılığının güzel bir örneği olan giriş kapısına sahiptir. Kapı kemerinde yeşil taş ve mermer kullanılmıştır. Bunlarda da çok ince taş işçiliği görülür (Anonim 2019d).

Yeşil Camii avlusunun dışı duvarlarla çevrilidir. Bahçe kapısından giriş yaptığımızda bizi tarihi *Platanus orientalis* ağaçları (çınar) karşılar. Oldukça büyük olan bu avlu adeta park niteliğindedir. Turizm amaçlı gelen kullanıcılar bu avluda dinlenmektedirler.

İç duvarlar, tavanlar, mahviller ve geçiş bölümleri tümü çiniyle kaplıdır. On metre yüksekliğe sahip olan mihrabı mükemmel çini işçilikleri ile göz almaktadır. Bursa'daki ahşap işçiliğin en güzel örnekleri bu camide karşımıza çıkmaktadır. Dilimli ince kubbesi başka hiçbir camide göremeyeceğiniz tasarımdadır. Cami içinde güzel bir şadırvan vardır. Tek parçadan yapılmış şadırvan fıskiyesi muazzam inceliktedir. Tarihiçi Hammer'ın bir yazısında eskiden caminin minaresi ile kubbelerinin de çinilerle döşeli olduğu belirtilmiştir. Bu camiye yeşil adını veren Evliya Çelebi gerekçe olduğu gibi yeşil renkli çinilerle örtülmüş olan minareleri ve kubbeleri bizlere göstermektedir (Anonim 2019d).

Irgandı Köprüsü; Boyacı Kulluğu köprüsünün güneyinde bulunmaktadır. II. Murad zamanında yapılan taş köprüdür. 1640 yılında Bursa'ya gelen Evliya Çelebinin Seyahatname 'sinde, köprünün üzerinde 200 dükkanın bulunduğu belirtilmektedir. Gerçekte köprü üstünde sağ ve sol tarafta 16 adet olmak üzere 32 dükkanın yapılmış olduğu bilinmektedir. Bunlardan kuzeydoğu kısmında birinin mescit olarak ayrıldığı, köprüyü taşıyan tek kemerin iki yanında ahır ve depoların bulunduğu bilinmektedir. (Anonim 2019e).

1922'de, işgal kuvvetleri Bursa'yı terk ederken yıktığı Irgandı köprüsü; 1949 yılında boş bir şekilde betonarme olarak yeniden yapılmıştır. Köprünün tadilatı konusundaki çalışmalar 1988 yılında başlamış ve 2004 yılında ikinci bir tasarımla tamamlanmıştır (Anonim 2019e).

Köprü dere yatağında olduğu için bir ucu ana yol, diğer ucunda ise konut yapıları mevcuttur. Dere yatağında yazın su çok azalmakta, kışın biraz artış gözükmektedir.

Kılıç Kalkan Evi; Kılıç Kalkan Evi'nde Bursa'nın en önemli folklorik simgelerinden biri olan Tarihi Kılıç Kalkan Oyunu bizlere yansıtılmaktadır. 2012 yılında hizmete açılan Kılıç Kalkan Evi Müzesi, Setbaşı Şehir Kütüphanesi'nin yanında bulunmaktadır. Kılıç ve kalkanları birbirine vurarak çıkardıkları sesi zamanla ritim haline getiren askerler, bu ritim eşliğinde silahlı eğitim hareketine benzer hareketler geliştirirler. Askerler kılıç ve kalkanla yaptıkları talimlerden sıkılarak bunu eğlenceli hale getirmiş ve dans figürleri ekleyerek gelenek halini almıştır. 1326 yılında halkında dansı haline gelmiştir ve zamanla Bursa'nın bir sembolü niteliğini taşımaya başlamıştır (Anonim 2019f).

Setbaşı alanında bulunan Kılıç Kalkan evinin dış bölgesinde peyzaj çalışmasıyla bitkilendirme yapılmış yalnız bahçe ve dış mekan kullanımı mevcut değildir.

Bursa Kent Müzesi; Anadolu'daki en eski yerleşim yerlerinden ve şehirleşmenin de öncülerinden Bursa 7000 yılı aşan tarihinde geçirdiği dönüşümleri Bursa Kent Müzesi ile ziyaretçilere sergiliyor. Kentin çevresinde oluşan ilk uygarlıklardan beylikler dönemine, sonrasında Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Dönemi'ne kadar tarihçesinin çeşitli görsel öğelerle belgelenip sergilendiği müze aslında bundan çok daha fazlasıdır (Anonim 2019g).

Üç katlı müzede kentin tarihi, kültürel, coğrafi ve ticari hayatına ışık tutan eserler sergilendiği gibi farklı zamanlarda geçici sergilerin düzenlendiği 3 Geçici Sergi Salonu, konferans ve film gösterileri için kullanılan bir Etkinlik Salonu ve çeşitli amaçlarla eğitimlerin düzenlendiği Eğitim Salonu da mevcuttur (Anonim 2019g).

Ulucami; Ulucami Orhan Gazi parkının bulunduğu geniş bir alanı kaplamaktadır. 14. yy 'da Yıldırım Beyazıt zamanında yapılmıştır. Osmanlı döneminde yapılan çok kubbeli camilerin ilk uygulamasıdır. Ulucami'nin büyük dörtgen paye üzerine oturan 20 kubbesi bulunmaktadır. Caminin içinde on altı köşeli havuzu ve üç çanaklı fiskiyesi bulunmaktadır. Mimber kapısı üzerinde caminin bitiş tarihi (1399-1400) vardır.

İki minareye sahip olan caminin batı minaresi Yıldırım Beyazid döneminde, doğu minaresi ise Çelebi Sultan Mehmet tarafından yaptırılmıştır (Anonim 2019ı).

Tophane Saat Kulesi Osmangazi –Orhangazi Türbeleri; Tophane Parkı Osman Gazi ve Orhan Gazi Türbeleriyle aynı avluda bulunmaktadır. 1281-1362 yılları arasında yaşayan ve Osmanlı Devleti'nin ikinci padişahı olan Orhan Gazi döneminde yapılmıştır. Önceden şehir manastırı olarak kullanılan türbe Bursa'nın fethinden sonra kullanım amacı değiştirilmiştir. Günümüzde dahi türbenin zemininde Sainte Elie Manastırına ait mozaikler gözükmektedir. İlk yapıldığı yıllarda Osman Gazi Türbesi ile aynı çatı altında yer alan Orhan Gazi Türbesi; 1801 yılında çıkan yangınla hasar görmüş ve 1855 yılındaki deprem sonrası türbenin önemli bir kısmı yıkılmıştır. 2. Abdülhamit döneminde aslına bağlı kalınarak tadilat yapılmıştır. Tophane saat kulesi 6 katlı olup 65 metre uzunluğunda ve 4,65 metre enindedir. Tepesinde dört bir yandan gözüken 4 saat bulunmaktadır. Günümüzde bir saat bulunmaktadır ve Bursa Büyükşehir Belediyesi yangın gözetleme kulesi olarak kullanılmaktadır (Anonim 2019i).

Bursa Hanlar Bölgesi; Anadolu'nun ticaret güzergahları üzerinde bulunan ve ticaret yapan kişilerin gece konaklamaları için yapılmış yapılara han, aynı amaçla daha büyük yapılara ise kervansaray adı verilir. Ticaret tezgahlarının açıldığı yerlere bedesten denilirdi. Tarihi boyunca önemli bir ticaret şehri olan Bursa, hanlar ve bedestenler ile ekonominin nabzını oluşturmaktaydı. Bursa Osmanlı'nın ilk başkentidir. 14. yüzyılda ticaret bölgesi oluşturmaya başlayan alan, 16. yüzyılda han, bedesten ve çarşıların oluşumuyla gelişimini tamamlamıştır. 668 yıllık geçmişe sahip bu bölgedeki hanlar; Koza Han, Fidan Han, Pirinç Han, İpek Han, Emir Han, Geyve Han, Galle Han, Çukur (Kütahya) Han, Kapan Han, Tuz Han'dır (Anonim 2019j).

Yüzen Taşlar Heykeli; Heykelin yüzeyinde kabartma olarak Karagöz Hacivat simgeleri bulunmaktadır. Sürekli birbirlerine uyum içinde git-gel oluşturmaları bizlere sembolik bir yapı olduğunu göstermektedir. Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından, Bursa Ticaret ve Sanayi Odasına yaptırılan heykel, Türkiye'nin bu alandaki ilk ve tek örneği olup 6.30 metre yüksekliğe sahiptir (Anonim 2019l).

Alman Heykeltıraş Christian Tobin tarafından 2011-2012 yılları arasında yapılmıştır. Heykelin yapımında Gemlik'ten çıkarılan diabaz taşı kullanılmıştır. Taşın işlenmesi sırasında iki kalın ve üç ince çizgiyle işlenerek oluşturulan bu taşlar Osmanlı taş mimarisinin özelliklerini göstermektedir. Heykeli oluşturan hareketli üst taşlar ile sabit alt taşlar arasında herhangi bir bağlantı bulunmamaktadır. Taşların ağırlık merkezinin dengelenmesi, 7-8 ton ağırlığındaki bu taşların hareketini sağlamaktadır ve bu taşlar su basıncının oluşturduğu kuvvetle dönmektedir. Kentin simgelerinden biri olan Hacivat ve Karagöz karakterize edilmiştir. Heykelin ucundan sertçe suların fışkırması Karagöz'ün sert ve hırçın karakterini vurgularken, heykelin yan yüzeylerinden çıkan dalgalı sular Hacivat'ın bilge ve muzip karakterini simgelemektedir Karagöz ve Hacivat'ın diyaloglarını temsil eden Yüzen Taşlar Heykeli'nin gece ışıklandırma ile Geleneksel Gölge Oyunları'nı ifade etmektedir (Anonim 2019).

4.9. Alanın Mevcut Turizm Kullanım Durumu

Türkiye'de turizm faaliyetleri olarak zengin değerlere sahip olan Bursa'da öne çıkarılması gereken temel değerlerin tespiti oldukça önemlidir. Yapılacak bu tespitler sonucu tarihi eserleri, kültürel ve doğal güzellikleri kullanıcılara elverişli altyapı sağlandıkça daha güçlü turizm koridoru oluşturulması planlanmalıdır. Doğal yapısından kaynaklı olarak birçok turizme elverişli bir bölge olan Bursa kent merkezinde tarihi turizm ve inanç turizmi faaliyetleri yoğun olarak yapılmaktadır. Yerel ve ulusal ölçekte tanıtım ve rehberlik faaliyetlerine ağırlık verilmelidir. Özellikle kent merkezine şehir dışından gelen kullanıcılar tarihi yapıları bulmakta zorlanmaktadır. Bilgi ve yönlendirme levhaları artırılmalıdır. Alanda bulunan birçok türbe, cami, han, hamam, tarihi yapı ve eserler yanı sıra kullanıcılar alışveriş ve gastronomi turizmiyle de yoğun şekilde kullanıcı çekmektedir.

4.10. Anket Verileri

Çalışmanın amacı doğrultusunda, alan kullanıcılarının istekleri değerlendirilmesi amacıyla, kullanıcı anket çalışması yapılmıştır. Bu anketler alanın farklı bölgelerinde, farklı saat aralıklarında cevaplanarak alanın kullanıcı potansiyel çeşitliliğine ulaşılmaya çalışılmıştır. 250 kişi ile yapılan anketlerde sosyo-ekonomik, alan kullanımları, alanda yapılan aktiviteler, talep edilen etkinlik ve iyileştirmeler ve memnuniyet durumları sorulmuştur.

Bursa kent merkezinde yapılan anket değerlendirmeleri sonucu ziyaretçi profilinin % 47,60'lık oranı kadın, kullanıcıların % 52,4 'lük oranın ise erkek kullanıcı olduğu belirlenmiştir. Kadınlar alanı daha çok alış-veriş için tercih ederken, erkekler iş-ticaret oranı daha yüksektir.

Alanının kullanım yaş aralığına baktığımızda % 33,60 'lık en yüksek oranla 25-34 yaş aralığında kullanıcıların yer aldığı, % 24,80'lik oranla 18-24 yaş aralığı kullanıcıların takip ettiği ve en az ziyaret eden yaş aralığında ise % 7,60'lık oranla 55 yaş üstü kullanıcıların olduğu belirlenmiştir. Kullanıcıların eğitim durumuna baktığımızda en fazla % 40'lık oranla Lise mezunu kullanıcıların ziyaret ettiği, % 28'lik oranla Lisans mezunlarının takip ettiği görülmektedir. Alan kullanıcıları daha çok bölge halkından oluşmaktadır. % 48' lik oranla en çok 16 yıl ve üzeri ikamet eden kullanıcılar mevcutken, en az da % 4,80' lik oranla misafir olarak kullananlar gözlenmiştir. Alan kullanım günü sorumuza karşılıklı %50,40'lık oranla değişken cevabı görülmektedir. Kullanıcıların alanda geçirdikleri süreye baktığımızda en yüksek oranda % 38,40' lık oranla 2-4 saat arası kullanım mevcutken, 1 saatten az kullanıcılar da % 6,00' lık paya sahiptir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Alan Sosyo Ekonomik Durum Tablosu

Sosyo Ekonomik Yapısı		N	(%)
Cinsiyet	Kadın	119	47,60
	Erkek	131	52,40
Yaş	18-24	62	24,80
	25-34	84	33,60
	35-44	55	22,00
	45-54	30	12,00
	55 +	19	7,60
Eğitim Durumu	Okur/Yazar Değil	2	0,80
	İlkokul	28	11,20
	Ortaokul	50	20,00
	Lise	100	40,00
	Üniversite	70	28,00
İkamet süresi	Misafir	12	4,80
	1-5 yıl	38	15,20
	6-10 yıl	42	16,80
	11-15 yıl	38	15,20
	16+ yıl	120	48,00
Alan kullanım günü	Hafta içi	15	6,00
	Hafta sonu	53	21,20
	Her gün	56	22,40
	Değişken	126	50,40
Alanda ne kadar süre geçiriyorsunuz	1 saatten az	15	6,00
	1-2 saat arası	62	24,80
	2-4 saat arası	96	38,40
	4 saatten fazla	77	30,80

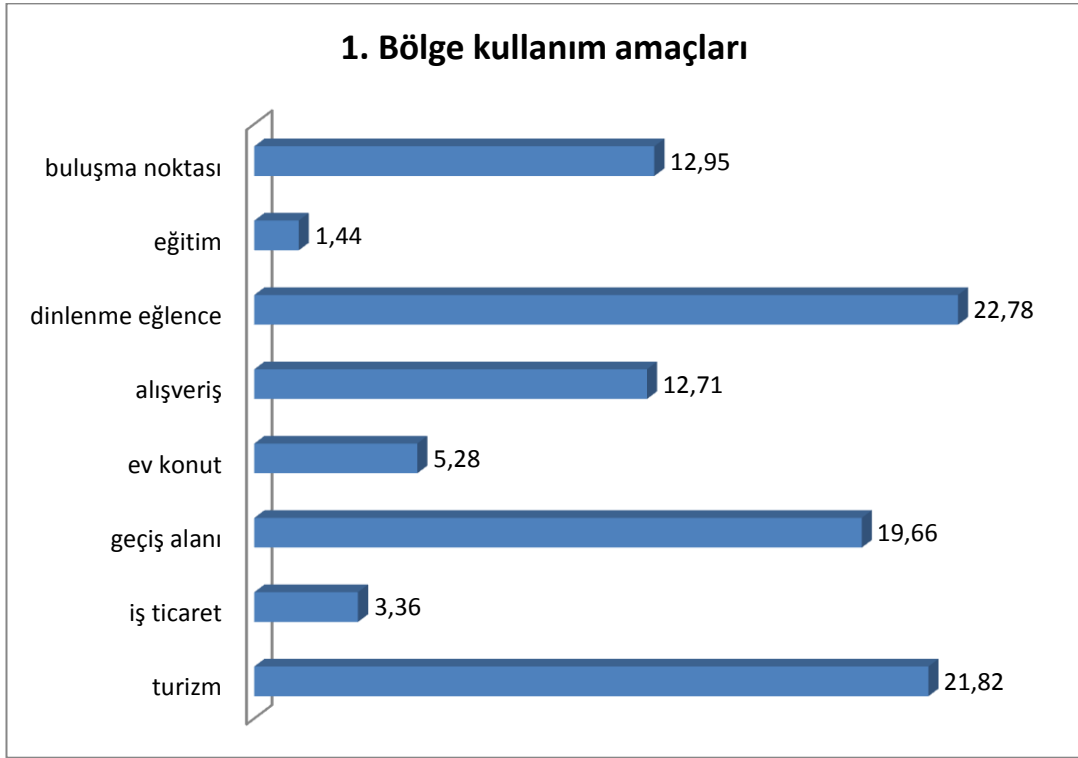
Bursa kent merkezinde alan kullanımlarına baktığımızda, kullanıcılar alana %44,40'lık en yüksek oranla otobüs-minibüs ile ulaşım sağlamaktayken, %2,80'lik en düşük oranla da servisle alana ulaşım sağlamaktadır. Alanda her ne kadar otopark bulmak zor olsa da %18,40'lık oranla özel otomobil ulaşımı kullanılmaktadır.

Kullanıcılara, alandaki bildikleri yerler sorulduğunda %39,20'lik oranla Kültürpark çoğu kullanıcı tarafından tanınmaktadır. Bu oranı %15,60 oranla Tophane ve %12,40'lık oranla Hanlar Bölgesi takip etmektedir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Alan Kullanımları Tablosu

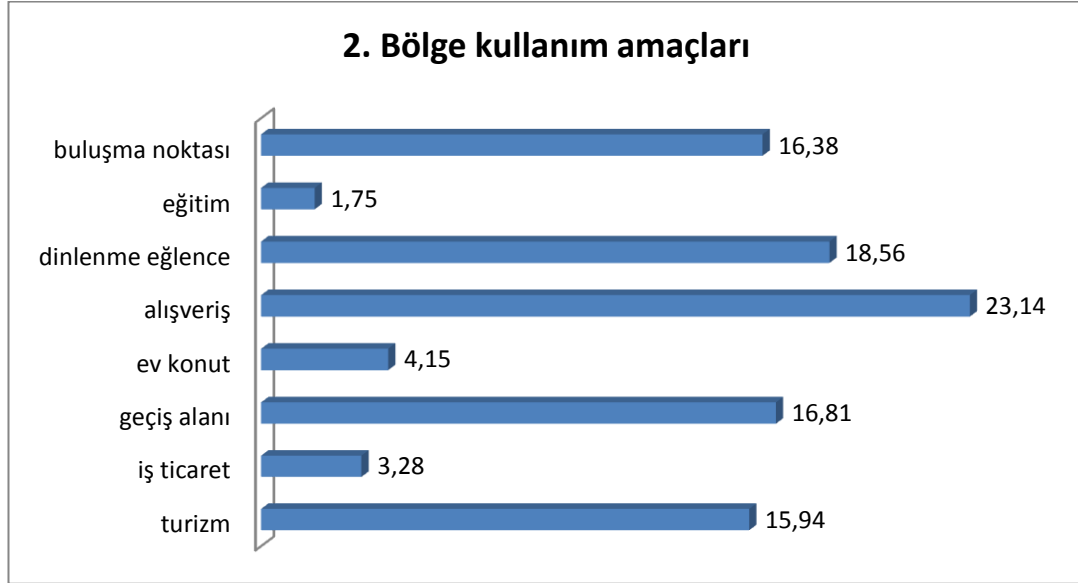
Alan kullanımları		N	(%)
Ulaşım	Yaya	33	13,20
	Özel otomobil	46	18,40
	Otobüs-minübüs	111	44,40
	Taksi	10	4,00
	Servis	7	2,80
	Tramvay-metro	27	10,80
	Motosiklet	8	3,20
	Diğer	8	3,20
Bilinen yerler	Yeşiltürbe	11	4,40
	Heykel	6	2,40
	Ulucami	22	8,80
	Tophane	39	15,60
	Hanlar bölgesi	31	12,40
	Cumhuriyet caddesi	20	8,00
	Kapalıçarşı	23	9,20
	Kültürpark	98	39,20

1. Bölge (Yeşil Türbe-Setbaşı) kullanıcılarına alanı kullanım amaçları sorulduğunda, Setbaşı'nda bulunan kafe ve işletmelerden dolayı %22,78'lik oranla dinlenme eğlence sonucu alınmıştır. Tarihi yapısı ve dini etkisiyle Yeşil Türbe ve Yeşil Camii'den kaynaklı %21,82'lik oranla turizm kullanımı olduğu sonucuna varılmıştır. Bölgede eğitim birimi fazla olmadığı için en düşük oran %1,44'lük oranla eğitim olduğu belirlenmiştir (Şekil 4.17).



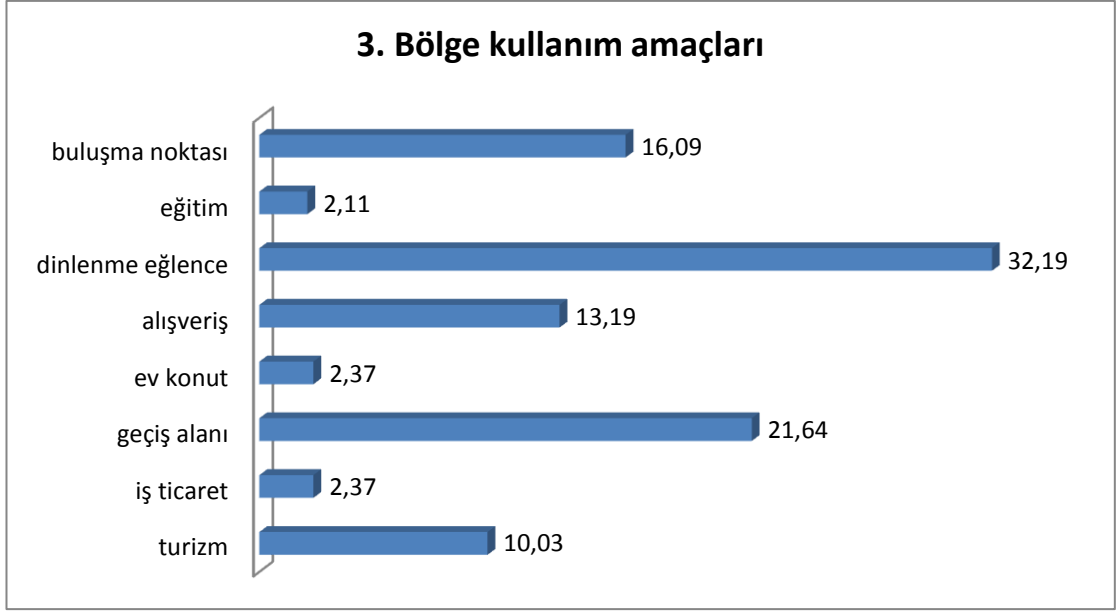
Şekil 4.17. Kullanıcıların 1. Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri

2. Bölge (Heykel-Altıparmak) kullanıcılarına alanı kullanım amaçları sorulduğunda, Kapalıçarşı ve Bedesten gibi önemli alışveriş yerlerine sahip olduğu için %23,14'lük oranla alış-veriş yapıldığı sonucu çıkmıştır. Bu oranları sırasıyla %18,56 oranla dinlenme eğlence, %16,81'lik oranla geçiş alanı, %16,38'lik oranla buluşma noktası ve % 15,94'lük oranla turizm kullanımı takip etmektedir. %1,75'lik oranla da eğitim en düşük kullanım amacı olduğu görülmektedir (Şekil 4.18).



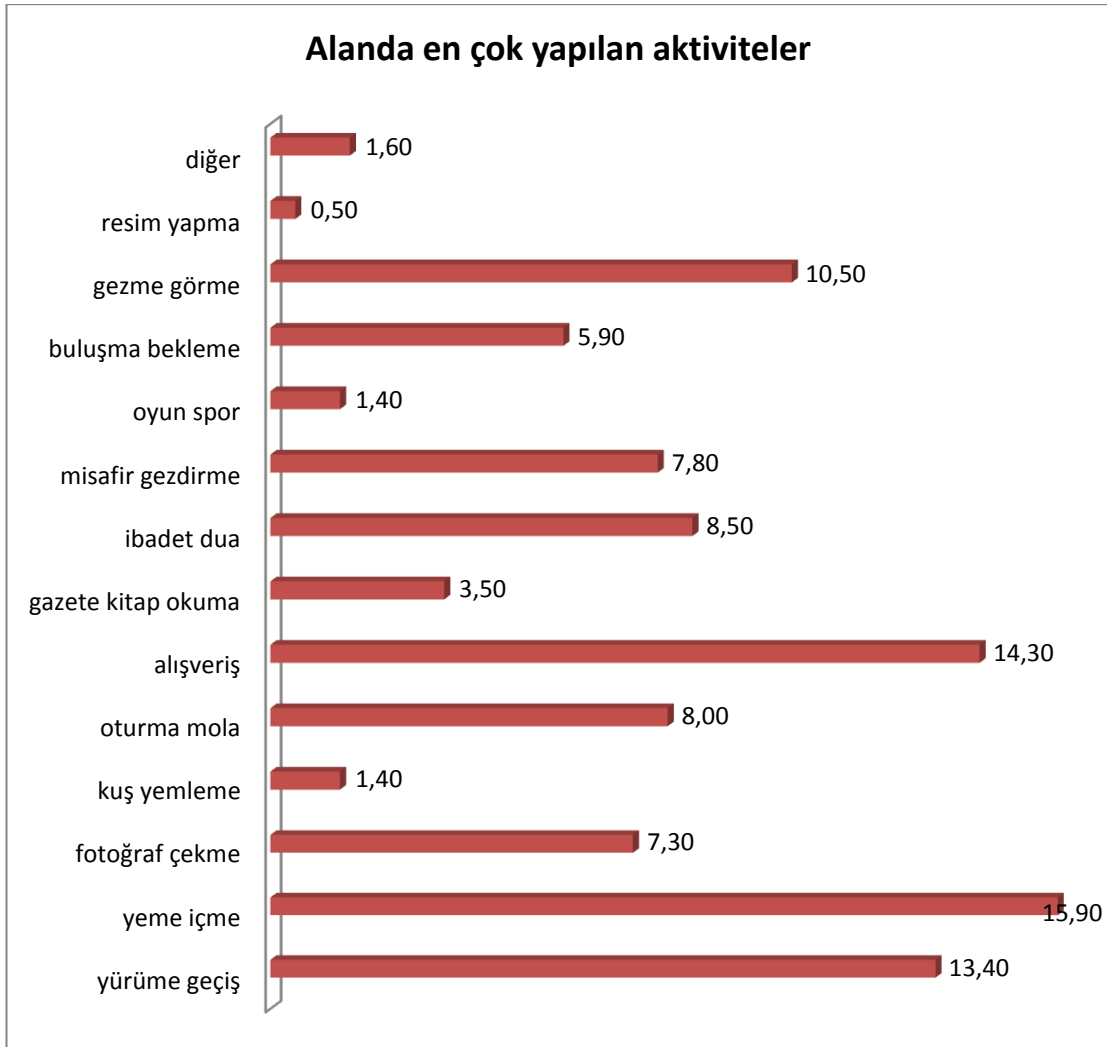
Şekil 4.18. Kullanıcıların 2.Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri

3. Bölge (Altıparmak-Kültürpark) kullanıcılarına alanı kullanım amaçları sorulduğunda, %31,19'lük oranla dinlenme eğlence en yüksek kullanım amacı olduğunu bize göstermektedir. Bu oranı sırasıyla, %21,64'lük oranla geçiş alanı, %16,09'lük oranla buluşma noktası, Altıparmak Caddesi üzerinde bulunan mağazalardan oluşan %13,19'lük oranla alışveriş ve %10,03'lük oranla turizm sonucunu bizlere vermektedir. 3 bölgede de olduğu gibi bu bölgede de %2,11'lik oranla eğitim amaçlı kullanım en düşük değerler arasındadır (Şekil 4.19).



Şekil 4.19. Kullanıcıların 2.Bölgeyi Tercih Etme Sebepleri

Yapılan anketler sonucunda alanın farklı noktaları ve saatlerinde alınan değerlere göre, kullanıcıların %15,90 oranında en fazla yapılan aktivitesi (yeme-içme) olarak sonuçlanmıştır. Bunu takip eden alış-veriş %14,30 ve % 14,40 yürüyüş geçiş aktiviteleri sıralanmaktadır. Alanda en düşük değerler arasında %1,40'lık oranla kuş yemele ve oyun-spor değerleri çıkmaktadır. % 0,50'lik oranla resim yapma etkinliği alanın en düşük oranlı yapılan aktivitesi olarak sonuçlanmıştır (Çizelge 4.20).



Şekil 4.20. Alanda En Çok Yapılan Aktiviteler

Kullanım alanı şehir merkezi ve yeşil alanı fazla olmasına karşın, anketi cevaplayan kullanıcıların en fazla verdiği cevap % 15,85 oranıyla (daha düzenli ve bakımlı yeşil alanlar) olmasıdır. Kullanıcıların % 15.13 ü (daha çok engelli ulaşım yolları) talebinde bulunmakta ve var olan yol ve rampaların düzenlenmesini istemektedirler (Şekli 4.21).



Şekil 4.21. Alanda Görmek İstenen Etkinlik ve Alanları

4.11. Alan Kullanıcı Memnuniyet Sorularına Verilen Cevaplar

26 Soruluk memnuniyet anketinde, ilk 14 soru kullanım temelli sorulardır. Gelen cevaplar doğrultusunda şu sonuçlar çıkartılmıştır. Kullanıcılar bölgedeki yeşil alanları, geçiş güzergahları arasında dinlenme bölgeleri olarak kullanmaktalar. Kent merkezindeki etkinlik alanları mekanlara göre farklılık göstermektedir. Kullanıcıların büyük çoğunluğu çevrenin fotoğrafını çekmektedir. Çoğu insan alanı gezme amaçlı geldiği için her gün yoğun bir kullanımda bulunmamaktadır. Kullanıcılar genelde alana

tek başına gelmemektedir ve cevaplayanların büyük çoğunluğu alanda engelli ihtiyacına yönelik eksikliklerden bahsetmektedir (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. Kullanıcı Memnuniyeti Değerlendirme 1-14 Sorular

Memnuniyet / memnuniyetsizlik durumu	Kesinlikle katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle katılıyorum	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1. Bu bölgedeki yeşil alanlar, geçiş güzergâhları arasında dinlenme bölgeleri oluşturmaktadır.	48	19,2	31	12,4	43	17,2	44	17,6	84	33,6
2. Kent merkezindeki etkinlik alanları, mekanlara göre farklılık göstermektedir.	30	12,0	32	12,8	54	21,6	53	21,2	81	32,4
3. Bu alanda insanlar çevrenin fotoğraflarını çekmektedir.	22	8,8	34	13,6	35	14,0	61	24,4	98	39,2
4. Bu alanı gün içinde yoğun olarak kullanıyorum	64	25,6	49	19,6	54	21,6	30	12,0	53	21,2
5. Bu alandaki etkinlikleri birden çok insan ile gerçekleştiriyorum	40	16,0	44	17,6	47	18,8	41	16,4	78	31,2
6. Bu bölgeleri kullanırken, mekanın belirli sorumluları (güvenlik, temizlik, satış birimleri) olduğunu hissediyorum.	42	16,8	33	13,2	48	19,2	52	20,8	75	30,0
7. Heykel ve hanlar bölgelerini akşamları rahatlıkla kullanıyorum.	48	19,2	33	13,2	46	18,4	57	22,8	66	26,4
8. Setbaşı ve yeşil türbe bölgelerinde akşamları rahatlıkla kullanıyorum	53	21,2	30	12,0	43	17,2	51	20,4	73	29,2
9. 1. BÖLGE (Yeşil Türbe, set başı) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.	51	20,4	54	21,6	58	23,2	45	18,0	42	16,8
10. 2. BÖLGE (Heykel, Ulucami) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.	49	19,6	49	19,6	55	22,0	51	20,4	46	18,4
11. 3. BÖLGE (Altıparmak, Kültürpark) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.	57	22,9	48	19,3	50	20,1	44	17,7	50	20,1
12. Bu bölge engelli kullanıcılar için ulaşılabilir bir alandır	67	26,8	33	13,2	60	24,0	43	17,2	47	18,8
13. Bu alan konum olarak, konut alanlarına, kamu birimlerine, alışveriş noktalarına ve tarihi bölgelere yakındır.	29	11,6	29	11,6	55	22,0	53	21,2	84	33,6
14. Bursa kent merkezinde bulunan noktalar size aidiyet hissi veriyor mu? (heykel, kozahan, tophane, set başı)	36	14,4	34	13,6	48	19,2	64	25,6	68	27,2

15 ve 21 soruları arasındaki donatı memnuniyet sorularında %25,20'lik oranla donatıları tarihi dokuyla uyumlu bulmuştur. % 26,00'lık oranla alandaki plastik objeleri adres tarifi için kullanmaktadır. % 25,20'lik oranla kullanıcılar duraklar arası mesafelerin kısa ve kentin her yerinden bu alana ulaşımın kolay olduğu cevabını vermektedir. %23,20'lik oranla alandaki bitki materyalini gölgeleme amaçlı kullanılmaktadır (Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5. Donatı Memnuniyeti Değerlendirme 15-21 Sorular

15. Alanda bulunan donatılar tarihi doku ile uyumlu mudur?	38	15,2	41	16,4	46	18,4	63	25,2	62	24,8
16. Plastik objeler(heykeller ve anıtlar vb.) vurgu noktası oluşturma, kent hakkında bilgi verme, adres tarifi gibi özelliklerde kullanılmaktadır	42	16,8	28	11,2	58	23,2	65	26,0	57	22,8
17. Toplu taşıma için duraklar arası mesafeler kısa ve kent merkezinden şehrin her tarafına ulaşım kolaydır.	28	11,2	37	14,8	58	23,2	53	21,2	74	29,6
18. Alanda bulunan bitki materyali, yönlendirme ve sinyalizasyon etkisi yapıyor.	43	17,2	55	22,0	70	28,0	42	16,8	40	16,0
19. Alandaki bitki materyalleri gölgeleme amaçlı kullanılmaktadır	45	18,0	43	17,2	58	23,2	52	20,8	52	20,8
20. Bu alandaki bitkisel materyal ile mekân vurgusu yapılıyor	47	18,8	57	22,8	54	21,6	42	16,8	50	20,0
21. Alandaki bitkisel materyal ile mekân sınırlaması yapılmaktadır	40	16,0	60	24,0	60	24,0	45	18,0	45	18,0

Kullanıcılara 22-26 sorular arasında turizm içerikli değerlendirme soruları sorduğumuzda turistik alanları kullananların çevreyi kirlettiği %27,60'lık oranla gözükmemektedir. %28,40'lık oranla turizm amaçlı yönlendirme bulunmamaktadır. Bursa kent merkezinde bulunan alan kullanıcıları bölgedeki turizm ve turistik yerler konusunda %26,40 oranla bilgi sahibi olduklarını söylemektedir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6. Turizm İçerikli Değerlendirme 22-26 Sorular

22. Turizm amaçlı kullanımlar için, turizm bilgi ofisleri bulunmaktadır	48	19,2	50	20,0	54	21,6	55	22,0	43	17,2
23. Ziyaret edilen turistik yerlerde çevre kirletilerek kullanım yapılmakta ve çevre korumaya özen gösterilmemektedir.	54	21,6	36	14,4	48	19,2	43	17,2	69	27,6
24. Turizm amaçlı kullanımlar için, yönlendirme bulunmaktadır.	43	17,2	40	16,0	71	28,4	47	18,8	49	19,6
25. Turizm amaçlı yönlendirme ve işaret levhaları yeterli miktarda bulunmaktadır	41	16,4	49	19,6	52	20,8	57	22,8	51	20,4

4.12. Alan kullanıcı Yeterlilik Sorularına Verilen Cevaplar

Alanda kullanıcılara 20 farklı soruda alanda yeterli veya yetersiz gördükleri kriterler sorulmuştur. %36,00'lık oranla otopark varlığı kesinlikle yetersiz sonucuna varılmıştır (Çizelge 4.7).

Çizelge 4.7. Alanda Kullanıcıların Yetersiz veya Yeterli Gördüğü Kriterler

Yeterlilik Durumu	Kesinlikle yetersiz		Yetersiz		Orta		iyi		Çok iyi	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1. Alanda bulunan otopark varlığı	90	36,0	37	14,8	49	19,6	31	12,4	43	17,2
2. Alanda Yönlendirici levhaların varlığı	32	12,8	47	18,8	77	30,8	46	18,4	48	19,2
3. Alan içi yönlendirici levha eksikliği	37	14,8	49	19,6	79	31,6	41	16,4	44	17,6
4. Ulaşım aksı üzerinde bitkisel materyal varlığı	59	23,6	48	19,2	49	19,6	52	20,8	42	16,8
5. Alanda oturma birimleri varlığı	51	20,4	49	19,6	65	26,0	40	16,0	45	18,0
6. Alanda zemin kaplamalarının güvenli olma durumu	37	14,8	51	20,4	52	20,8	63	25,2	47	18,8
7. Alanda aydınlatma birimlerinin varlığı	37	14,8	33	13,2	59	23,6	73	29,2	48	19,2
8. Alanda yeşil alan varlığı	45	18,0	49	19,6	56	22,4	52	20,8	48	19,2
9. Sınır elemanlarının alandaki varlığı	36	14,4	41	16,4	74	29,6	49	19,6	50	20,0
10. Çöp kutularının yetersizliği	54	21,6	43	17,2	69	27,6	36	14,4	48	19,2
11. Alanda heykel ve anıtların varlığı	38	15,2	38	15,2	77	30,8	54	21,6	43	17,2
12. Bölgedeki yaya geçitler ve altgeçit varlığı	36	14,4	47	18,8	59	23,6	62	24,8	46	18,4
13. Alanda Güvenlik yeterlidir	43	17,2	47	18,8	61	24,4	59	23,6	40	16,0
14. Alandaki su öğeleri varlığı	54	21,6	45	18,0	56	22,4	54	21,6	41	16,4
15. Hizmet birimleri varlığı	42	16,8	53	21,2	71	28,4	52	20,8	32	12,8
16. Bu bölge içerisinde açık alan dinlenme bölgeleri yeterlidir.	49	19,6	63	25,2	60	24,0	42	16,8	36	14,4
17. Seyir terası eksikliği	46	18,4	57	22,8	67	26,8	31	12,4	49	19,6
18. Çeşme eksikliği	59	23,6	52	20,8	50	20,0	45	18,0	44	17,6
19. Yeme-içme mekânlarının yetersizliği	31	12,4	33	13,2	73	29,2	47	18,8	66	26,4
20. Alanı tanıtıcı bilgi panolarının varlığı	48	19,2	43	17,2	55	22,0	52	20,8	52	20,8

5. TARTIŞMA ve SONUÇ

Bursa kent merkezinde tarihi turizm alanlarının dışındaki mekanlarda etkinlik azlığı insanları alışveriş alanlarına yöneltmiş ve zamanla insanların açık havada ulaşım dışında vakit geçirme özlemi artmıştır. Kültürpark, Bursa kent merkezinin açık alan kullanımını artıran en önemli faktörlerden biridir. Bu faktörü doğru değerlendirerek hali hazır kullanım yoğunluğu olan 3 bölge boyunca ve çevre bağlantılı noktalarında yeşil doku devamlılığı sağlanmalıdır.

Kentin en merkezi düğüm noktaları, rekreasyon alanları, tarihi yapıları ve alışveriş caddelerini kendi işlevleriyle birlikte oldukça yoğun kullanımlı alanlar haline getirmektedir. Örnek olarak incelenen caddelerin yapısal ve kurgusal anlamda belirli karakteristiklerinin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yer döşemeleri, bina cephe kaplamaları, kullanılan donatılar her yerde eşine rastlanan tasarımdadırlar. Örneklerde görüldüğü gibi bu öz nitelikler kendinden oluşan, toplumun alışkanlıkları, kültür ve eğitim seviyesi, kullandığı teknoloji gibi çeşitli faktörlere göre şekillenen kentsel karakterlerdir.

Yapılan alan çalışmaları sonucu Bursa kent merkezini oluşturan bu 3 bölgenin peyzaj öğelerinin yapısal olarak ve işlevsel anlamda sıkıntıları olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca kaldırım üzerine restoranların ve alışveriş alanlarının tezgah açması sonucu hem görüntü karışıklığı olmaktadır. Hem de kullanım alanlar daralmaktadır. Bu gibi ihlaller dar olan kaldırımın yaya erişimini kısıtlayıcı etmenlerdir. Büfe yerleşimlerinde de benzer sıkıntılar görülmektedir. Kaldırım genişliğiyle orantısız ölçüde olan büfe ve dükkanlar yaya sirkülasyonunda sıkıntılar oluşturmaktadır.

Temel peyzaj öğeleri olan donatı elemanları ve yol ağaçlarının düzenli ve belirli aralıklarla yerleştirilmesi mekana katkı sağlamaktadır. Kent merkezi içerisinde bulunan bu koridorda, öğelerin düzensiz yerleşimi ve çok fazla tür çeşitliliği gibi durumlara rastlanmıştır.

Alan kullanıcılarına yönelik yapılan 250 adet ankette katılımcıların sosyo-ekonomik özellikleri değerlendirilmiş, kadın ve erkeklerin birbirine yakın oranda (%47,60 kadın, %52,40 erkek) bir katılım sağladıkları görülmüştür. Bu da rekreasyonel faaliyetlere katılımında cinsiyete bağlı büyük bir farklılık olmadığını ortaya koymaktadır. Alan kullanıcılarının %33,60'lık oranda 25-34 yaş arası kişilerden oluştuğu tespit edilmiştir. %40 oranında lise mezunu kullanıcı bulunmaktadır. Ayrıca alan kullanıcılarının %48 'i 16 yıl ve üzeri Bursa'da ikamet eden kişilerden oluşmaktadır. Kullanım günleri belirsizdir ve kullanıcıların %38,40'lık kısmı alanda 2-4 saat arası vakit geçirmektedir.

Bursa kent merkezinde alan kullanımlarına baktığımızda, kullanıcılar alana %44,40'lık en yüksek oranla otobüs-minibüs ile ulaşım sağlamaktayken, servis ulaşımı en az tercih edilmektedir. Alanda her ne kadar otopark bulmak zor olsa da %18,40'lık oranla özel otomobil ulaşımı vardır. Kullanıcılara, alandaki bildikleri yerler sorulduğunda %39,20'lik oran ile Kültürpark cevabı verilmişken bunun yanında diğer en çok tanınan bölgeler ise Tophane ve Hanlar Bölgesi olarak karşımıza çıkmıştır.

Yapılan anketler sonucunda alanın farklı noktaları ve saatlerinde alınan değerlere göre, kullanıcılar en çok yeme-içme etkinliğini gerçekleştirirken, alışveriş ve yürüyüş ise diğer en çok alanda yapılan etkinliklerdir.

Kullanım alanı şehir merkezi ve ağaç sayısının fazla olmasına karşın, anketi cevaplayan kullanıcıların en fazla verdiği cevap % 15,85 oranıyla (daha düzenli ve bakımlı yeşil alanlar) olmasıdır. Bu da demek oluyor ki sadece yeşil alan varlığı kullanıcı memnuniyeti sağlamıyor, aslında bu düzenlenmiş yeşil alanların insanlar tarafından kullanılabilir olmasıdır. İkinci olarak sayılı büyükşehirler arasında olan Bursa'nın şehir merkezinde yaşayan engelliler için çözüm odaklı olmayan yol ve kaldırımlarıdır. Kullanıcıların % 15,13'ü daha çok engelli ulaşım yolları talebinde bulunmakta ve var olan yol ve rampaların tekrar düzenlenmesini istemektedirler. Sürekliliği bulunmayan engelli yol düzenlerinin sürekli bir hale getirilmesi gerekmektedir. Elde edilen bu değerlere göre Bu alan üzerinde bakımlı ve peyzaj değerleri açısından zengin ve süreklilik sağlayacak yeşil alanlar olması gerektiği sonucu çıkmaktadır.

Anketten elde edilen cevaplar doğrultusunda kullanıcılar bölgedeki yeşil alanları, geçiş güzergahları arasında dinlenme bölgeleri olarak değerlendirmektedir. Kent merkezindeki etkinlik alanları mekanlara göre farklılık göstermektedir. Kullanıcılar alanda fotoğraf çekmektedir. Günlük kullanımlar değerlendirildiğinde kullanıcıların çoğu günübirlikçi/turist olarak alanı ziyaret eden kişilerdir ve alana gezme amaçlı geldiği için her gün yoğun bir kullanımda bulunmamaktadır. Kullanıcılar genelde alana tek başına gelmemektedir ve cevaplayanların büyük çoğunluğu alanda engelli ihtiyacına yönelik eksiklikler olduğunu vurgulamıştır.

Kullanıcıların donatı memnuniyetleri değerlendirildiğinde %25,20'lik oranla donatıların tarihi dokuyla uyumlu bulmuştur. % 26,00'lık oranla alandaki plastik objeleri adres tarifi için kullanmaktadır. % 25,20'lik oranla kullanıcılar duraklar arası mesafelerin kısa ve kentin her yerinden bu alana ulaşımın kolay olduğu cevabını vermektedir. %23,20'lik oranla alandaki bitki materyalini gölgeleme amaçlı kullanılabilir. %23,20'lik oranla alandaki bitki materyalini gölgeleme amaçlı kullanılabilir.

Turizm kullanımlarına yönelik değerlendirmede ise turistik alanları kullananların çevreyi kirlettiği %27,60'lık oranla gözükmemektedir. %28,40'lık oranla turizm amaçlı yönlendirme, tabela, kiosk gibi donatıların bulunmadığı ifade edilmiştir.

Hamamcıoğlu ve Akın (2014), yaptıkları çalışmada yolların düzenlenmesinde kentsel tasarım ölçeğinden bakıldığı zaman, kaldırımların zemin-taşıt yolu- bina cephesi ve üst düzlem olarak ilişkilerini ele almışlardır. Asgari kaldırım genişliklerinin belirlenmesi, döşeme malzemesi seçimi, bariyer, kaldırım yüksekliğinin sağlanması, yaya yolu ve kaldırımların sürekliliğine dikkat edilmesinin yanında güvenlik problemi olan alanlarda arazi kullanım durumunda çeşitlilik ve asgari şeffaf cephe oranlarının sağlanmasının dikkate alınması gerekmekte olduğunu vurgulamışlardır. Bunların yanında altyapı çalışmaları ve işçiliğe verilen önem, diğer yapısal elemanların düzenlenmesi ile birlikte peyzaj düzenleme konularının önemini belirtmişlerdir.

Taşıt yaya birlikte yollar için öncelikle yaya erişilebilirliği dikkate alınmalıdır. Böylelikle peyzaj planlama ve tasarım çalışmaları için kullanılacak tasarım öğeleri yaya ulaşım alanlarından başlayarak taşıt ulaşım alanlarını da içine alacak şekilde bütüncül planlamalar ile etkin kullanılacaktır. Bunun sonucunda kentlerde ulaşım ile bütünleşen, bağlayıcılık ve sürekliliği bulunan tasarımlar görmek mümkün olacaktır (Yılmaz Türkoğlu, 2010). Bu doğrultuda, Gültekin ve Altunkasa (2008), Kent içi yolların yaya kullanımına yönelik yaptıkları çalışmada motorlu araç ve yaya şeritlerinin genişliği büyük ölçüde yeterli olmadığını tespit etmişlerdir. Bunun sonucunda da motorlu araç trafiğinin yoğun olduğu yollarda yaşanan yoğunluk yaya sirkülasyonunu da etkilemektedir. Bu durum yayaların dolaşım ve etkinliklerini kısıtlamaktadır. Ayrıca yolların yaya kullanımında yeşil hatlar ile desteklenmiş ve etkinliklere izin veren mekanlar olarak düzenlenme olanağı ise büyük ölçüde bulunmamaktadır.

Yaya yoğunluklu alanların planlama ve tasarımlarında bir bütün halinde düşünüldüğü zaman alanların ekolojik özelliklerini de dikkate almak gerekmektedir. Bu konuda peyzaj elemanlarında canlı materyaller dikkate alınmalıdır. Kentin doğal şartlarına uygun, kimliğini yansıtan özellikte bitkisel materyal tercih edilmesi bir diğer önemli unsurdur. Seyidoğlu Akdeniz ve ark. (2019), kent içi bulvarlarında yaptıkları çalışmada yol ağaçlandırmalarında bitkilerin sadece tasarım özelliklerinin değil, sıcaklık, tuz, kuraklık, kirlilik gibi diğer etmenler açısından da önemli olduklarını ifade etmişlerdir. Bitkilerin tasarım özellikleri ile birlikte ekolojik uygunluklarının önemini vurgulamışlardır.

Sonuç olarak ise taşıt- yaya yoğunluklu alanlar planlanırken yine, yaya bağlantıları, dolaysız olmaları, süreklilikleri, peyzaj değerleri ile yolların kalitesi, görsel çeşitlilik, güvenlik, alan kullanım çeşitleri dikkate alınmalıdır. Kent kimliğine uygun olarak geliştirilecek, yaya yoğunluklu alanlardaki plan ve tasarımlarında uygulanacak kentsel donatı elemanlarının yürünebilirlik değişkenleri ile bir bütün halinde düzenlenmesi desteklenmelidir. Çalışma alanımız taşıt-yaya yoğunluklu yolları içermesinin yanısıra kent çekirdeğinde önemli bir turizm bölgesidir. Önemli turizm noktalarına sahip bu güzergah sadece bir ulaşım aksı değil aynı zamanda bir turizm koridoru olarak da değerlendirilerek planlama ve tasarım yaklaşımları ulaşım ve turizm şeklinde gelişmelidir.

3. Fotoğraf; Altıparmak Caddesinde bulunan belediye binası avlusu, kaldırım ve yol döşemesinden ayrılarak boş alan oluşturulmuştur. Cadde boyunca uzanan *Ligustrum japonicum* (Tijli kurtbağrı), Osmangazi kaymakamlığı önünde yerini *Tilia tomentosa* (Ihlamur) almaktadır. Bu geniş alan sade ve şık peyzaj çalışmasıyla değerlendirilerek mekanın kalitesini yükseltecektir. Altıparmak Caddesi üzerinde de kullanıcıların dinlenme alanı olarak kullanılabilir.

4. Fotoğraf; Altıparmak Caddesi üzerindeki alle bitkisi olan *Ligustrum japonicum* (Tijli kurtbaharı) boy ve tepe çapı, süs ağacı olmanın dışında alana gölge veya doku gibi etkiler vermemektedir. Bu türün yerine Bursa ile özdeşleşmiş ekonomik ve ekolojik ömrü daha uzun olan *Platanus orientalis* (çınar) ağacı kullanılabilir. Herdem yeşil ve budanabilecek *Laurus nobilis* ağaçları (defne) yada Bursa ile özdeşleşmiş bitkilerden *Olea europaea* (zeytin ağaçları) ile alle yapılabilir. Bu tür Altıparmak Caddesine yeşil bir koridor, kullanıcılara gölgeleme ve yönlendirme gibi faydalar sağlayacaktır.

5. Fotoğraf; Tophane- saat kulesi bölgesi peyzaj açısından asırlık ağaçlara sahip ve yoğun bir şekilde turist alan bölgelerdendir. Gündüz yoğunluğun dışında alanı modern ve tarihi yapıya uygun zemin aydınlatmalarıyla gece kullanımına uygun hale getirilebilir.

6. Fotoğraf; Kapalı Çarşı ve Bedesten bölgesi Bursa'nın tarihi, ekonomik ve turistik açıdan merkezi sayılır. Bu bölgede geçiş alanlarında kullanıcıları sıcaktan koruyacak alandaki tarihi yapıya uygun gölgeleme elemanları ile çalışma yapılabilir.

7. Fotoğraf; Ulucami yanında bulunan avlu kent merkezi ve çarşı kullanıcıların bu alanda bulunan en büyük dinlenme ve yeşil alanıdır. Alanda onlarca tarihi çınar ve ağaç bulunur. Donatı ve gölgeleme eksikliğinden kaynaklı kullanıcılar merdiven ve bordürleri bank olarak kullanmaktadır. Buna çözüm olarak görseldeki gibi bir peyzaj çalışması ile bitkiler için toprak alanlar oluşturulabilir ve bu yükseltiyi kullanıcılar oturma bölgeleri olarak değerlendirebilirler.

8. Fotoğraf; Irgandı Köprüsünün bulunduğu akarsu yatağı eğim ve konumundan dolayı birçok etkinliğe elverişlidir. Kullanıcıların Irgandı Köprüsünü seyredebilecekleri noktalar düzenlenebilir. Eğimli alan set yapılarak ışık ve renk bahçeleri oluşturulabilir. Akarsu yatağının iç tarafı da su kenarı oturma bölgeleri yapılabilir.

9. Fotoğraf; Irgandı Köprüsünde akarsu yatağının iç tarafındaki eğimli alanlarda su kenarı oturma bölgeleri yapılabilir.

10. Fotoğraf; Yeşil Türbe ve Yeşil Camii Avlularına yapıya uygun zemin aydınlatmaları yapılarak alana hareket ve yönlendirme katılabilir.

KAYNAKLAR

- Akça, C. 2018.** Kent içi Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesi: Güngören-İstanbul Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Ak M.K 2010.** Akçakoca kıyı bandı örneğinde görsel kalitenin belirlenmesi ve değerlendirilmesi üzerine bir araştırma . *Doktora tezi*, Ankara Üniversitesi. Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı. Ankara.
- Altınçekiç, M. 1997.** Ankara Bahçelievler 7. Cadde Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Ankara.
- Altunbaş, U. 2006.** Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul, s.11.
- Anonim, 2014a.**
http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ccc8cc4819cf7.54761940
- Anonim, 2019b.** <http://www.bursakulturturizm.gov.tr/TR-70228/bursa-ili-genel-bilgiler.html>
- Anonim, 2019c.**
https://www.google.com/search?q=anket+%C3%B6rnekleme+hesaplama+form%C3%BCl%C3%BC&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwL62mM7IAhXMeZoKHSVnAIAQ_AUIEigB&biw=1366&bih=657#imgrc=_2vuOxF6gviD0M
- Anonim, 2019ç.** <https://www.bursa.com.tr/yesil-turbe-215.html>
- Anonim, 2019d.** <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/yesil-cami>
- Anonim, 2019e.** <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/irgandi-koprusu>
- Anonim, 2019f.** <http://www.dergibursa.com.tr/kilickalkan-evi-muzesi/>
- Anonim, 2019g.** <https://gezipgordum.com/bursa-kent-muzesi/>
- Anonim, 2019h.** <http://www.biletix.com/mekan/BL/ISTANBUL/tr>
- Anonim, 2019i.** <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/bursa-ulu-cami>
- Anonim, 2019i.** <http://www.bursanindegerleri.com/tarihi-degerler/tophane/>
- Anonim, 2019j.** <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/hanlar-bolgesi>
- Anonim, 2019l.** <https://gezipgordum.com/yuzen-taslar-heykeli/>
- Anonim, 2019m.**
https://www.google.com/search?q=BURSA+HANLAR+B%C3%96LGES%C4%B0&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiV3tTc9qXjAhVjoosKHZb9BkMQ_AUIECgB&biw=1366&bih=608#imgrc=cg7TAwb8nvg4CM

Anonim, 2019n.

<http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=373&RecID=2655>

Anonim, 2019o. https://etc.usf.edu/clipart/63000/63078/63078_forum_pompei.htm

Anonim, 2019p. <https://www.rotasenin.com/sultanahmet-alman-cesmesi/>

Anonim, 2019r. <http://www.izmir.bel.tr/tr/KentKameralari/21/>

Anonim, 2019s. <https://www.vitrinhaber.com/gundem/sakarya-caddesi-trafige-acildi-h20577.html>

Anonim, 2019t.

https://www.google.com/search?q=edirne+sara%C3%A7lar+caddesi&sxsrf=ACYBGN TBoWQP04u84llSVoUrnrvHZBYisw:1568544861667&source=lnms&tbm=isch&sa=X &ved=0ahUKEwjPxaz61NLkAhXFeZoKHfhuBGcQ_AUIEigB&biw=1366&bih=657#imgrc=ZPqGfHob2tRbM:

Anonim, 2019u. <https://dergipark.org.tr/en/pub/iusosbil/issue/9504/118788>

Anonim, 2019-1.

https://www.google.com/search?tbs=sbi:AMhZZiuvvQmzQpg8CU9ZfzBiqWN4vmHUrWLeZnOghckqtDloFDIzubm_1OmqbR7q17k2Wwih7hZUBIIR4nj2v6TLFRelyt2RyOJWq8rE2aBJ6QGPI2wAUo7RpBowXXgxyGD2XQhMo3m6JW_1rUDcmVWBaXhQZzbzJWQZUr_1mbSoEhjtK-KPHb4b_1OM_1JyxK8EKAas7bMi24C3RU0fYu2-XL1fDTtXKLE63mTwCbYiuJrCKKYK5DZBDS1kiZ_1ms-yId-iEgBPssrm_10pq18SekGsaq7R54Pk57psm23tm4OYMcq_1IN-Rko00aevm0jlvKh1A9fE-UEIuGh&btnG=G%C3%B6rselle%20ara&hl=tr

Anonim, 2011-2.

https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=water+in+urban+design&tbm=isch&tbs=simg:CAQSkwEJFEVcd1LLEUahwELEKjU2AQaAAwLELCMPwgaYgpgCAMSKPIU9xS7CvUU0BbpFO0U0hbhFfsU6z6FOYI5gTnjKoM5iT-WP4U_1-

Anonim, 2019-3.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=plazas+de+espacio+publico&tbm=isch&source=iu&ictx=1&tbs=simg:>

Anonim, 2019-4.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=grove&tbm=isch&source=iu&ictx=1&tbs=simg:CAESpgIJFkXTobraF6EamgILELCMPwgaYgpgCAMSKNIV0RXMFcsVn>

Anonim, 2019-5.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=agac+alti+aydinlatma&tbm=isch&tbs=simg:CAQSkwEJNbLPHyAKfhMahwELEKjU2AQaAAwLELCMPwgaYgpgCAMSKMsV->

Anonim, 2016-6.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=aerial+photography&tbm=isch&tbs=simg:CAQSkwEJ3KGlambTs2QahwELEKjU2AQaAAwLELCMPwgaYgpgCAMSKKw>

Anonim, 2019-8.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=kopenhag+bisiklet+yolu&tbm=isch&tbs=simg:CAQSkwEJUD4->

Anonim, 2019-9.

https://www.google.com/search?tbs=sbi:AMhZZis3WLTvwC0oBR9FgkvK5sgnqxfP5XkIM4800dd1Ot_1rWaMrQpE97yhTKF-RUUC3U3HFv3Hyvi52HT0jtBiIc7MygI8Ulp8TFYoVy9xbpVMD8x7sAM4mZvCfQU

Anonim, 2019-10.

<https://www.google.com/search?sa=G&hl=tr&q=impulse+seesaw&tbm=isch&tbs=simg:CAQSkwEJ88vJvb78b90ahwELEKjU2AQaAAwLELCMPwga>

Aru, K. A. 1965. Yayalar Taşıtlar, Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri *İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları*, İstanbul, (1965), 219.

Baki, E. 2014. Alışveriş Caddelerinin Peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi : Tunalı Hilmi Caddesi örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.

Barut, B.H. 2012. Türkiye’de Kent İçi Toplu Taşıma Sistemlerinde Hizmet Düzeyinin Belirlenmesi İçin Bir Yöntem Geliştirilmesi. *Doktora Tezi*, Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Ulaştırma Bilim Dalı, Eskişehir.

Beyazıt, E. 2007. Kent yaşanabilirliğini artıran yaya mekanlarının türler arası ulaşım sistemi içinde irdelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Bilim Dalı, İstanbul.

Carmona, M. 2010. Tiesdell S, Heat, T. and Oc, T. 2010. Public Places Urban Spaces, *The Dimensions of Urban Design*. Elsevier Press, 394 p, London.

Çermikli, B. 2009. Yaya bölgelerinde kullanım analizi üzerine bir araştırma: beyazıt meydanı ve çevresi örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Çetiner, G. 1993. Trafikte Eğitimin Önemi ve Yaya Hakları, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu, 26-28 Kasım 1993 Makine Mühendisleri Odası, İzmir, 221-230.

Çınar H.S. 1994. Kentsel Alanlarda Mekan Organizasyonu ve Beyazıt Çevresinin İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

Demir S. 1999. Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara’daki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

Demir, Ü, 2008. Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Mustafa Kemal Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilidali, Hatay.

Demirel, A. 2015. Kocaeli İlinde Ana Toplu Taşıma Sisteminin Seçimi İçin Alternatiflerin Karşılaştırılması Analizi, Kocaeli Üniversitesi, *Doktora Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı. Kocaeli

Döllük, G. 2005. Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı, 58 Bulvar ve İstanbul Caddesi Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. İstanbul.

- Erkan, N.Ç. 1996.** Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj ve Beşiktaş Meydanı Örneği, Basılmamış *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Gehl, J. 1987.** Life Between Buildings Using Public Space, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 0-442-23011-7, (1987).
- Gültekin, H. 1996.** İstanbul'da Meydanların Peyzaj Açısından Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, (1996), 82s.
- Gültekin, B., Altunkasa, M., F. (2008),** Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği, *Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 17-3, 65-74.
- Gündüz, O. 1991.** Kent Mekanlarının Yaşatılması, 1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü. İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 143-144.
- Gür, Ş.Ö. 1996.** Mekân Örgütlenmesi. Gür Yayıncılık, 280 s, Trabzon.
- Hamamcıoğlu C, Akın O. (2015),** Çevre ve Toplum Yaşamına Duyarlı Kentsel Yaklaşımlar Bağlamında Yaya Erişimi ve Yürünebilirlik (Kadıköy Örneği), 11. Ulaştırma Kongresi, 27-29 Mayıs, Kongre Sempozyum Bildiriler Kitabı,447-456 http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17439_39_26.pdf
- İHD Çevre Komisyonu, 1990.** İnsan Hakları Derneği-Yaya Hakları Bildirgesi, http://www.ihd.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1077:yayahaklari-bildirgesi&catid=48:tutum-belgeleri&Itemid=126, (Erişim Tarihi: 8 Eylül 2009).
- Jacobs, A. 1995.** Great Streets. MIT Press.
- Jacobs, J. 2010.** The Blackwell City Reader, The Death and Life of Great American Cities. *Blackwell publishing*, 273-278, United Kingdom.
- Karabayır, A. 2016.
- Karabayır, A. 2016.** Yaya - Taşıt trafiği çatışmasının incelenmesi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, İzmir.
- Kaya, H. 2016.** Alt Yapı Ve Ulaşım Hizmetlerinin Kentleşme Sürecine Etkileri: Bursa Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Keleş, R. 1980.** Kent bilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Khan, F. M., Jawaid, M. 1999.** Chotani, H. ve Luby, S., (1999). Pedestrian environment and behavior in karachi, Pakistan. *Accident Analysis & Prevention*, 31(4), 335339.
- Kös, M. 2015.** Kentiçi Ulaşım Problemlerine Alternatif Entegre Bisiklet Ulaşımı Planlaması. *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Anabilim Dalı, İstanbul.
- Kuntay, O. 1994.** Yaya Mekânı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara, (1994).
- Kuntay, O. 2004.** Sürdürülebilir Turizm Planlaması, Alp Yayınevi, Ankara.

- Kurt, Z. 2010.** Eskişehir Kent Merkezinde Yaya Mekanlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi, Bartın Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Eskişehir.
- Lynch, K. 1960.** Kent İmgesi. Türkiye Ğ Bankası Kültür Yayınları, 215s, İstanbul.
- Özgil, T.R. 1996.** Design With Nature and Open Space: Urban Pedestrian Malls, Urban Design Perspective. *Yüksek Lisans Tezi*. Colorado Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Colorado.
- Özkal, A. 1990.** Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul, (1990).
- Öztürk, Y. 2012.** Kentiçi Toplu Ulaşım, İstanbul'da Toplu Ulaşım ve Müşteri Şikâyetlerinin Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Pehlivan İ. 2015.** Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği. Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*. Düzce.
- Robertson, K.A. 1994.** Pedestrian Malls and Skywalks, Ashgate Publishing Lmt., Avebury, England, 1-85628-687-8.
- Robinson, N. 2004.** The Planting Design Handbook, *Ashgate Publishing*, England, (2004), 336s.
- Seyitoğlu Akdeniz, N. Tümsavaş, Z. Zencirkıran, M. 2019,** A Research on the soil characteristics and woody plant species of urban boulevards in Bursa, Turkey. *JArg.Sci.Tech.* 21(1):129-14.
- Southworth, M. 2005.** Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall, *Journal of Urban Design*, 10 (2), 151-70.
- Sönmez, T. 2011.** Aktarma Merkezleri, İstanbul Kabataş Aktarma Merkezi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Şenkaynak, P. 2010.** Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi Ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul, (2010).
- Şimşek, A.E. 2008.** Elektrikli Raylı Sistemlerin İncelenmesi ve Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemlerinde Enerji Kalitesi ve Geri Kazanımı. *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Elektrik Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- TDK, 2009.** Türk Dil Kurumu Büyük Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>, (Ziyaret Tarihi: 6 Haziran 2009).
- Tibet, D. 2005.** 19. Yüzyıldan Günümüz Dönemine İzmir'de Yaşanan Sosyal, Ekonomik Değişimler Çerçevesinde Konak Meydanı'nın Geçirdiği Evrelerin İncelenmesi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara.
- TS, 1997.** Şehir İçi Yolları, Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları, ICS: 93.080.30, TS: 12174/Mart 1997.

- Vural H.** 2012. Tarım ve Gıda Ekonomisi İstatistiği. Uludağ Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Notları No: 107, Bursa.
- Yalçınkaya, F.** 2007. Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara, (2007).
- Yağmur, C.** 2013. Kentiçi Ulaşım Bağlamında İstanbul Ulaşım A.Ş. Örneği Ve Organizasyon İle Ekonomik Açıdan Bir Öneri. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Yazıcı, M.** 2010. Kent İçi Toplu Ulaşım Hizmetlerinde Toplam Kalite Yönetimi ve Bir Uygulama. *Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Uluslararası Kalite Yönetimi Bilim Dalı, İstanbul.
- Yeniçeri, B.** 2017. Kentsel Dönüşüm ve Kentsel Yenileme Süreçlerinin Ulaşım Planı Kapsamında Değerlendirilmesi ve Etkilerinin Araştırılması. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Yıldız, E.** 2005. "Araçtan arındırılmış yerleşimler: Viyana-Floridsdorf (Avusturya) örneği", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 20, (2005), 537-548.
- Yılmaz, O.** 2012. Toplu Taşımanın ve Kullanımının Yaygınlaşması İçin Bir Çalışma: İstanbul Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Yılmaz Türkoğlu, N.** 2010. Kent merkezinde yaya ve taşıt ulaşım alanlarının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi, Selçuk Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Konya.
- Zengel, R.** 2001. Tarih içinde Değişen Tüketim Mekânları. Ege mimarlık yayını, 2001(1); 10-12.

EKLER

EK 1. Anket Formu

EK 2. Öneri Haritası

EK 1. Anket formu

**BU ANKET BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ
YÜKSEKLİSANS TEZ İÇERİĞİ OLAN BİR ARAŞTIRMAYA YÖNELİK
OLARAK YAPILMAKTADIR. KATILDIĞINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ**

TEZ KONUSU:

Bursa kent çekirdeğinde rekreasyon ve turizm amaçlı ulaşım koridoru planlama yaklaşımı

KİŞİSEL BİLGİLER

1- CİNSİYETİNİZ?

KADIN

ERKEK

2- KAÇ YAŞINDASINIZ?

18 - 24

25 - 34

35 - 44

45-54

55 +

3- EĞİTİM DURUMUNUZ?

Okur-yazar değil

İlkokul

Ortaokul

Lise

Üniversite+

4- BURSA DA İKAMET SÜRENİZ?

Misafir

1-5 yıl

6-10 yıl

11-15yıl

16+ yıl

5- BU ALANI HANGİ AMAÇLA KULLANIYORSUNUZ?

	TURİZM	İŞ TİCARET	GEÇİŞ ALANI (yol güzergâhı)	EV- KONUT	ALIŞVERİŞ	DİNLENME EĞLENCE	EĞİTİM	BULUŞMA NOKTASI
1. BÖLGE Yeşil Türbe, set başı								
2. BÖLGE Heykel, Ulucami								
3. BÖLGE Altıparmak, Kültürpark								

6 – ALANI HAFTANIN HANGİ GÜNLERİ KULLANIYORSUNUZ?

Hafta içi

Hafta sonu

Her gün

Değişken

7 – ALANDA YAKLAŞIK OLARAK NE KADAR ZAMAN GEÇİRİYORSUN?

1 saatten az

1-2 saat arası

2-4 saat arası

4 saatten fazla

8 – ALANDA EN ÇOK HANİ AKTİVİTELERİ YAPARSIN? (EN ÇOK 5 TERCİH)

Yürüme/geçiş

Yeme/içme

Fotoğraf çekme

Kuş yemleme

Oturma/mola

Alışveriş

Gazete/kitap ok.

İbadet/dua

Misafir gezdirmeye

Oyun-spor

Buluşma/bekleme

Gezme/görme

Resim yapma

Diğer (... ..)

9 – ALANDA GENELLİKLE HANGİ VASİTALARLA GELİYORSUNUZ ?

Yaya

Özel otomobil

Otobüs /minibüs

Taksi

Servis

Tramvay /metro

Motosiklet

Diğer

10 – ALANDA BİLDİĞİNİZ TARİHİ VEYA TURİZM NOKTALARINI İŞARETLEYİNİZ

Yeşil Türbe

Heykel

Ulucami

Tophane

Hanlar bölgesi

Cumhuriyet caddesi

Kapalı çarşı

Kültürpark

11 - Bursa kent çekirdeğinde, mekânın belirtilen özelliklerini puanlayınız

1-KATILMIYORUM / 5 - KATILYORUM	1	2	3	4	5
1. Bu bölgedeki yeşil alanlar, geçiş güzergâhları arasında dinlenme bölgeleri oluşturmaktadır.					
2. Kent merkezindeki etkinlik alanları, mekanlara göre farklılık göstermektedir.					
3. Bu alanda insanlar çevrenin fotoğraflarını çekmektedir.					
4. Bu alanı gün içinde yoğun olarak kullanıyorum					
5. Bu alandaki etkinlikleri birden çok insan ile gerçekleştiriyorum					
6. Bu bölgeleri kullanırken, mekânın belirli sorumluları (güvenlik, temizlik, satış birimleri) olduğunu hissediyorum.					
7. Heykel ve hanlar bölgelerini akşamları rahatlıkla kullanıyorum.					
8. Setbaşı ve yeşil türbe bölgelerinde akşamları rahatlıkla kullanıyorum					
9. 1. BÖLGE (Yeşil Türbe, set başı) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.					
10. 2. BÖLGE (Heykel, Ulucami) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.					
11. 3. BÖLGE (Altıparmak, Kültürpark) cansız materyal (oturma, örtü elemanı, zemin kaplamaları, aydınlatma birimleri, çöp kovaları, süs havuzları,) yeterlidir.					
12. Bu bölge engelli kullanıcılar için ulaşılabilir bir alandır					
13. Bu alan konum olarak, konut alanlarına, kamu birimlerine, alışveriş noktalarına ve tarihi bölgelere yakındır.					
14. Bursa kent merkezinde bulunan noktalar size aidiyet hissi veriyor mu? (heykel, kozahan, tophane, set başı)					
15. Alanda bulunan donatılar tarihi doku ile uyumlu mudur?					
16. Plastik objeler(heykeller ve anıtlar vb.) vurgu noktası oluşturma, kent hakkında bilgi verme, adres tarifi gibi özelliklerde kullanılmaktadır					
17. Toplu taşıma için duraklar arası mesafeler kısa ve kent merkezinden şehrin her tarafına ulaşım kolaydır.					
18. Alanda bulunan bitki materyali, yönlendirme ve sinyalizasyon etkisi yapıyor.					
19. Alandaki bitki materyalleri gölgeleme amaçlı kullanılmaktadır					
20. Bu alandaki bitkisel materyal ile mekân vurgusu yapılıyor					
21. Alandaki bitkisel materyal ile mekân sınırlaması yapılmaktadır					
22. Turizm amaçlı kullanımlar için, turizm bilgi ofisleri bulunmaktadır					

23. Ziyaret edilen turistik yerlerde çevre kirletilerek kullanım yapılmakta ve çevre korumaya özen gösterilmemektedir.					
24. Turizm amaçlı kullanımlar için, yönlendirme bulunmaktadır.					
25. Turizm amaçlı yönlendirme ve işaret levhaları yeterli miktarda bulunmaktadır					
26. Bursa merkezi içinde bulunan alan kullanıcıları, bu alandaki turizm ve turistik yerler konusunda bilgi sahibidir					

12. Alanda gördüğünüz memnun olmadığınız durumlar-eksiklikler nelerdir?

1- YETERSİZ / 5 - ÇOK İYİ	1	2	3	4	5
Alanda bulunan otopark varlığı					
Alanda Yönlendirici levhaların varlığı					
Alan içi yönlendirici levha eksikliği					
Ulaşım aksı üzerinde bitkisel materyal varlığı					
Alanda oturma birimleri varlığı					
Alanda zemin kaplamalarının güvenli olma durumu					
Alanda aydınlatma birimlerinin varlığı					
Alanda yeşil alan varlığı					
Sınır elemanlarının alandaki varlığı					
Çöp kutularının yetersizliği					
Alanda heykel ve anıtların varlığı					
Bölgedeki yaya geçitler ve altgeçit varlığı					
Alanda Güvenlik yeterlidir					
Alandaki su öğeleri varlığı					
Hizmet birimleri varlığı					
Bu bölge içerisinde açık alan dinlenme bölgeleri yeterlidir.					
Seyir terası eksikliği					
Çeşme eksikliği					
Yeme-içme mekânlarının yetersizliği					
Alanı tanıttıcı bilgi panolarının varlığı					

Bu alanda hangi özelliklerin olmasını istersiniz

Telesiyaj ulaşım hatları	Çocuk oyun alanları
Daha düzenli ve bakımlı yeşil alanlar	Bisiklet ulaşım yolları
Alan turizm rehber noktaları	Daha fazla gölgeleme amaçlı canlı veya cansız materyal
Heykel veya sanatsal objeler	Oturma, dinlenme bölgeleri ve işletmeleri
Daha çok engelli ulaşım yolları	Diğer()

ANKETİMİZE KATILDIĞINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ...

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Fatih TÜZEL
Doğum Yeri ve Tarihi : YUSUFELİ – 1994
Yabancı Dil : -

Eğitim Durumu

Lise : Artvin Anadolu Lisesi (2012)
Lisans : Karadeniz Teknik Üniversitesi - Orman Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı (2016)
Yüksek Lisans :

Çalıştığı Kurum/Kurumlar : Turkuaz Peyzaj Fidanlık (2017 - Halen)

İletişim (e-posta) : f_tuzel@hotmail.com

Yayımları :
Pirselimoğlu Batman, Z. Adıgüzel E., Tüzel F. 2017. Bursa Cumalıkızık örneği kırsal turizm kullanımları çerçevesinde ulaşım değerlerinin incelenmesi. *Bartın ,Orman Fakültesi Dergisi*, 19(2): 30-39

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	Fatih TÜZEL
Tez Adı	BURSA KENT ÇEKİRDEĞİNDE REKREASYON VE TURİZM AMAÇLI ULAŞIM KORİDORU PLANLAMA YAKLAŞIMI
Enstitü	Fen Bilimleri Enstitüsü
Anabilim Dalı	Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Tez Türü	Yüksek Lisans Tezi
Tez Danışmanı	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) izni	<input type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input checked="" type="checkbox"/> Tezimin sadece içindekiler, özet, kaynakça ve içeriğinin % 10 bölümünün fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin vermiyorum
Yayımlama izni	<input type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin Veriyorum

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih : 13. 11. 2019
İmza : 