



SEPT 2021 / Vol:7, Issue:43 / pp.1411-1422

Arrival Date : 03.08.2021

Published Date : 24.09.2021

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.694>

Cite As : Sağlık, E. & Demir, S. (2021). "Kent İçi Yaya Hareketlerine Etki Eden Değişkenlerin Yorumlu Yürüyüş Yöntemi İle Belirlenmesi", Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 7(43):1411-1422

Research Article

KENT İÇİ YAYA HAREKETLERİNE ETKİ EDEN DEĞİŞKENLERİN YORUMLU YÜRÜYÜŞ YÖNTEMİ İLE BELİRLENMESİ

Determination Of Variables Affecting Urban Pedestrian Movements With Commented Walk Method

Dr. Öğr. Üyesi. Elif SAĞLIK

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Çanakkale/ Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5230-3869>

Sena DEMİR

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Entitüsü, peyzaj mimarlığı Bölümü, Çanakkale/ Türkiye

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5163-7528>



ÖZET

Gelişen çevre şartları ve hızla artan nüfusla beraber insanların kent içinde zaman geçirdiği alanların giderek azaldığı görülmektedir. Günlük yaşamın stresi ve açık rekreasyonel alanlara olan ihtiyacı nedeniyle sürekli hareket halinde bulunan bireyler, kendilerine ekolojik ve psikolojik açıdan en uygun yaşam standartını sunacak alanlara doğru bir hareket gerçekleştirirler. Amaç: Gerçekleştirdikleri bu hareketi etkileyen durumların belirlenmesi üzerine yürütülen bu araştırma kapsamında, kentsel mekânda hareket halinde bulunan yayaları ve yayaların sınırları belirlenen alandaki hareketlerini yönlendiren etkilerin tanımlanması amaçlanmıştır. Yöntem: Araştırma yöntemini; Çanakkale kent merkezinden seçilen yollarda peyzaj bileşenlerini keşfetmek amacıyla yaya hareketi ve araştırmacı için hazırlanan soruların cevaplandırılmasına yönelik görsel/algısal değerlendirmeyi kapsayan yorumlu yürüyüş oluşturmaktadır. Bulgular: Bu bağlamda ulaşım tanımı yapılarak ulaşımındaki yaya ve taşıtın yeri açıklanmış, birbirleriyle olan ilişkisi belirtilerek yaya hareketlerini etkileyen değişkenler yorumlu yürüyüş yöntemiyle saptanmaya çalışılmıştır. Konuyla ilgili yapılan çalışmalar incelenip, gerekli literatür taraması yapılarak alandaki gözlemler ve çekilen fotoğraflar neticesinde veri toplaması gerçekleştirilmiştir. Sonuç: Araştırma sonucunda, kent içinde yayaların hareketlerini etkileyen değerlerin; fiziksel, duyuşsal, sosyal ve psikolojik etkiler olabileceği ve bu değişkenlerle yaya yolu tasarımı ve uygulamalarından kaynaklanan sorunların yaya hareketlerinin yönlendirmesindeki etkisi yorumlu yürüyüş yöntemi ile ortaya konulmuş ve önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Yaya, Yaya Hareketi, Yorumlu Yürüyüş Yöntemi

ABSTRACT

With the developing environmental conditions and rapidly increasing population, it is seen that the areas where people spend time in the city are gradually decreasing. Due to the stress of daily life and the need for open recreational areas, individuals who are constantly on the move make a move towards areas that will offer them the most ecologically and psychologically optimal living standard. Aim: Within the scope of this research, which was carried out on the determination of the situations affecting this movement they carried out, it was aimed to define the pedestrians in motion in the urban space and the effects that direct the movements of the pedestrians in the determined area. Method: Research method; In order to explore the landscape components on the roads selected from the city center of Çanakkale, an interpretive walk includes pedestrian movement and visual/perceptual evaluation to answer the questions prepared for the researcher. Results: In this context, the location of the pedestrian and the vehicle in transportation is explained by making a definition of transportation, and the variables affecting the pedestrian movements are tried to be determined by the interpretive walking method by specifying their relationship with each other. The studies on the subject were examined and the necessary literature was searched and data collection was carried out as a result of the observations in the field and the photographs taken. Conclusion: As a result of the research, the values affecting the movements of pedestrians in the city; It is aimed to reveal the effects of physical, sensory, social and psychological effects and the effects of these variables and the problems arising from pedestrian road design and applications on the direction of pedestrian movements with the interpretive walking method.

Key words: Interpretive Walking Method, Pedestrian, Pedestrian Movement, Transportation

1. GİRİŞ

Kentlerde insanlar, kendi mekân disiplinlerini yaratırken, yaşadıkları mekanların tasarlanmasını birçok yönden etkilerler. Tasarlanan mekanların şekillendirilmesindeki en belirleyici etkenin hareket alışkanlıkları olduğu görülmektedir. Sosyal yaşam düşünüldüğünde bireylerin birbirleriyle ve çevreyle etkileşim gerçekleştirdikleri, eğlenme, gezinme ve dinlenme amacıyla kullanılan ortak mekânlar bulunmaktadır. Bu mekanlara sinema salonları, eğlence ve alışveriş merkezleri gibi mekânların örnek olarak verilmesi mümkündür (Kaplan ve Kaya 2002). Kullanım amaçları doğrultusunda tasarlanan söz konusu mekânlarda, kent kullanıcısı ihtiyaçlarını karşılamak için aktif olarak hareket halindedir, bu hareketlilik kentte bir ulaşım meydana getirir. Ulaşım, taşıt ve yaya ulaşımı olarak değerlendirildiğinde yaya; özel olarak kendisi için tasarlanmış güzergahı herhangi bir araç olmadan kullanan, kent içindeki dolaşımını yürüyerek veya engeli bulunuyorsa tekerlekli sandalye gibi hareket etmesini sağlayan ekipman yardımı ile gerçekleştiren kişidir. Taşıt ise içinde yolcu bulunduran araçlara verilen genel isimdir (Kaplan ve Acuner 2005).

Kent kullanıcısına kendini güvende ve rahat hissedeceği, yoğun taşıt trafiğinden uzakta, betonarme yapılarla çevrili olmayan, açık ya da yarı açık mekanlar yaratarak hareketi kısıtlanan yayaların kent içinde rahatlıkla dolaşabileceği bir aks oluşturulmalıdır. Yayaların güvenli bir şekilde hareket edebilmeleri için oluşturulan yaya bölgeleri kısaca ekstrem durumlar dışındaki diğer tüm taşıt türlerinden arındırılmış olan ve çok yönlü işlevlerle donatılmış kent mekânı olarak tanımlanabilir.

Kent içi ulaşımında yayalar için taşıt trafiğinden uzakta, güvenli hareket sağlamak ve yayanın toplumsal yaşamını destekleyici mekanlar oluşturmak gerekmektedir. Beton yığınları ve taşıt odaklı ulaşımın hâkim olduğu kentlerde, yaşamın asıl odak noktası olan sokaklar ve meydanların niteliklerini yitirmeden yayalar için güvenli alanlar oluşturarak kent içi yaya hareketine yön vermek kentsel tasarımda üzerinde durulması gereken bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır (Nazifoğlu, 2019).

Kentlerde yaya ve taşıt yollarının kesiştiği bölgeler düğüm noktası olma özelliği gösterirken bu alanlar kullanım yönünden incelendiğinde yoğunluk gösteren noktalar ve odak noktası olarak konumlandırılmalıdır. Belirlenen bu odak noktalarının birbirleriyle bağlantılı olduğu kent içi sirkülasyonu destekleyecek doğrultuda yaya hareketi düşünülmelidir. Hareket odaklı oldukları için bu alanlarda yayaların yavaşladıkları ve duruma göre duraksadıkları yerler bulunur. İyi tasarlanmış mekanların yayaları durmaya teşvik ettiği bilindiğine göre bu alanların yayalar için kent içi etkinlik alanları ve toplu olarak vakit geçirilecek toplanma alanları olarak düzenlenmesi kent içi yaya hareketlerini destekler niteliktedir.

Kent içi yaya hareketlerine yön veren en önemli faktör mevcut arazinin işlevsel şekilde kullanılarak tasarlanmasıdır. Bu nedenle kentin fiziksel dokusuna en uygun tasarımın uygulanması gerekmektedir. Kent mimarisini, sahip olduğu fiziksel dokuyu ve hareketlerin planlamasını birbirinden ayrı olarak düşünmek imkânsızdır. Ülkemizde 1978 yıllarında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yardımlarıyla ilk kez yayalar için harekete geçilmiş ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmıştır. Yaya hareketi odaklı tasarım planlanarak sosyo-kültürel yaşamı destekleyecek rekreasyon alanları için çalışmalar düzenlenmiştir (Yalvaç, 2009).

Kentte yayaları etkileyerek hareketlerini yönlendiren birçok değişken mevcuttur. Ülkeden ülkeye, kentten kente farklılaşan değişkenler, meydana bulunan bir kavşakta veya herhangi bir yapıda bile değişiklik gösterebilmektedir. Kentsel mekânda, bireylere hareket halindeyken etkili izler bırakmak amaçlanır. Yaşadığı bölgede sürekli hareket halinde olan yayaların hareketlerini etkileyen değişkenleri içsel ve dışsal etkiler olarak sınıflandırmak mümkündür. Dışsallık, bireyin aktivitelerini gerçekleştirdiği kentsel mekânın fiziksel özelliklerinin çeşitlenmesiyle; içsellik ise kişinin kendi özellikleriyle ilgilidir. Ayrıca içsellik yayaların hareket ve davranışlarını etkilerken dışsallığın bu etkileri tetiklediği bilinmektedir (Özübal, 2009).

Bireyin sahip olduğu duyu organlarıyla algılayabileceği dışsal etmenlere; simgesel öğeler, ışık, ses, renk ve boyut gibi unsurlar örnek gösterilebilir (Erdönmez ve Akı, 2005).

1.1. Yaya Hareketlerini Etkileyen Değişkenlerin Değerlendirilmesi

Kentsel mekânda hareket halinde bulunan yayanın çevresindeki tasarım elemanlarını algılaması ve kişisel bakış açısının bu unsurlarla birleşmesiyle oluşan mekânı hissetmesi yaya hareketini etkileyen değişkenleri belirler ve hareketi yönlendirir (Özübal, 2009).

Velioğlu (2002), yayaların hareketlerini etkileyerek buldukları mekânda daha fazla vakit geçirmelerini, mekânın sınırlandırılmasına bağlamaktadır. Kullanılan sınırlayıcı elemanlar yayanın mekânı

kullanılabilirliğini arttırarak tanımalarını ve hareketlerinin yönlendirilmesini sağlamaktadır. Bu durum karşısında algılanan kapalılık, hareket halindeki yayanın kendini güvende ve rahat hissetmesine olanak sağlar.

Kentsel mekandaki yaya hareketleri söz konusu olduğunda hareketin gerçekleştiği mekânın görsel karakteri önemli bir etkidir. Mekânların görsel karakterini etkileyen unsurlar kullanıcı tarafından kolay algılanabilir olmalıdır. Bu kriterler göz önüne alınarak tasarlanan mekânda yayaların yürürken zevk alacağı ve kendilerini daha iyi hissedeceği güvenli bir alan sağlanmış olmaktadır (Özübal, 2009).

1.1.1. Fiziksel Değişkenler

Kentsel mekânda yaya odaklı tasarlanan yollarda bireyleri kolaylıkla yönlendirecek mekânsal düzenlemeler esas alınmalıdır. Bireyin hareketini zorlaştıracak tasarımlardan uzak, yumuşak geçişlerle hareket desteklenmelidir. Tasarlanan alanda yayanın günlük hareketine engel teşkil edebilecek herhangi bir durum, sınırlama veya donatı elemanı bulunmamalıdır.

Yaya yollarında en uygun eğim değeri %1-3 iken %7-8'den fazla olmamalıdır. Sürekliliğin sağlanması için merdivene alternatif olarak yaya yollarında rampalar kullanılmalıdır (Pakdil, 2001).

Görme engelli bireyler için kabartmalı, kolaylıkla hissedilebilir yürüyüş bantları oluşturulmalıdır. Yaya yollarına yerleştirilen bu özel yüzeyler sayesinde bireyler rahatlıkla gitmek istedikleri yönü seçebilecek ve sorunsuzca hareket edebileceklerdir. Tekerlekli sandalye kullanan bireyler için görme açıları kısıtlı olduğu için yüksek boyutta canlı-cansız materyaller kullanılmamalıdır. İşitme engelli bireyler için göze hitap eden uyarı anonsları veya ışıklı sistemler kurularak bir yaya yolu tasarlanmalıdır (Pakdil, 2001).

Yayalar için oluşturulacak alanlarda bireylerin kolayca yön bulması için gerekli noktalar tespit edilerek bilgilendirme levhaları yerleştirilmelidir. Mekâna çeşitlilik ve görsel değer katmak için alana uygun bitkisel materyal ve kentsel donatılar eklenerek alana estetik değer kazandırılmalı; gece güvenliği dikkate alınarak aydınlatma sistemi kurulmalıdır.

1.1.2. Duyusal Değişkenler

Bireyler çevresindeki mekanları ve mekânı meydana getiren unsurları duyular arayıcılığıyla algılayabilmektedir. Hareketleri algılamakta kullandığımız en önemli duyumuz ise görmedir. Söz konusu yayalar için yürürken önem teşkil eden görme duygusu özellikle mekânı algılama ve görüş açısı belirlemede kullanılmaktadır (Kayalar, 2006).

Mekânı algılamamızı sağlayarak hareketi etkileyen diğer bir etki ise işitme duygusuyla algıladığımız seslerdir. Mekânda insanları psikolojik açıdan da olumlu etkileyen sesler bireyi harekete teşvik ederek mekâna canlılık katabilir ya da rahatsız edici seslerin bulunmasıyla mekân nitelik kaybedebilir.

1.1.3. Psikolojik ve Sosyal Değişkenler

Birey içinde bulunduğu mekânı birçok yönden olduğu gibi psikolojik olarak da değerlendirip algıladıktan sonra kavrayabilmektedir. Bu şekilde birey ile çevre ilişkisi kurularak iletişim gerçekleştirilir. Kentsel mekânda oluşturulan yaya hareketleri temel olarak üç başlık altında değerlendirilmektedir. Bunlar (Koç, 2001);

1. Zorunlu aktiviteler için gerçekleştirilen hareketler: Bireyin günlük yaşantısında yapması gereken faaliyetleri kapsar (yolculuğa çıkmak, işe gitmek).
2. İsteğe bağlı aktiviteler için gerçekleştirilen hareketler: Bireyin kendine vakit ayırmak ve daha iyi hissetmek adına yaptığı faaliyetleri kapsamaktadır (parka gitmek, güneşlenmek, yürüyüş yapmak).
3. Sosyal aktiviteler için gerçekleştirilen hareketler: Bireyin rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerçekleştirdiği faaliyetlerdir (sohbet etmek, oyun oynamak).

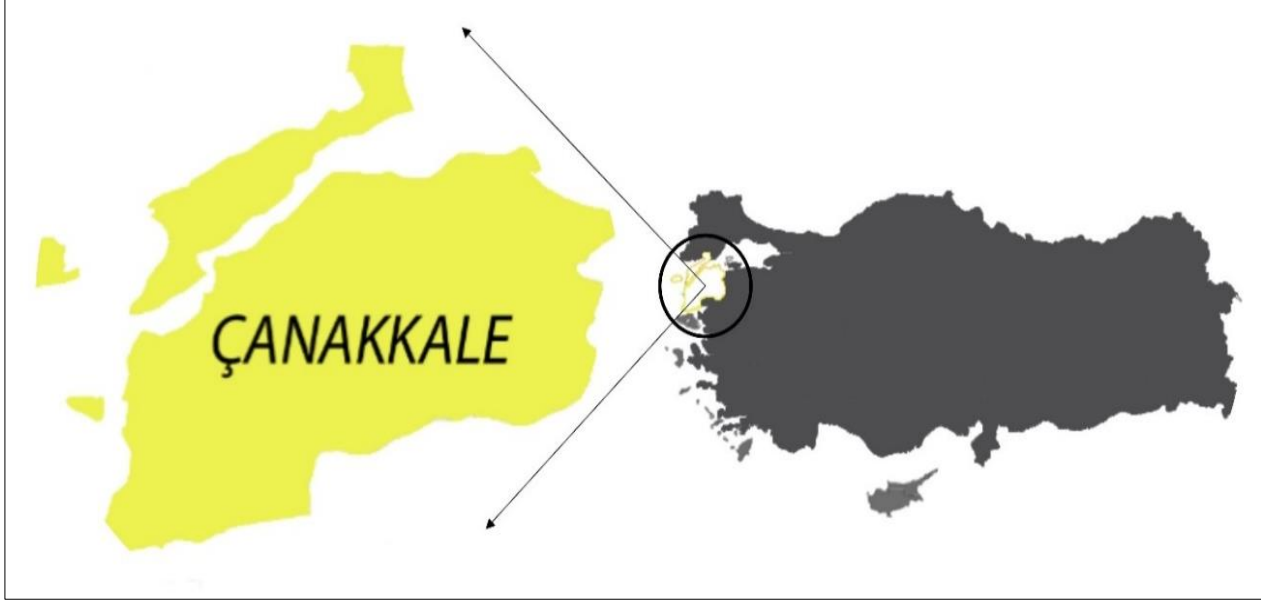
Yaya hareketlerine etki eden diğer bir faktör ise yaya akışıdır. Yaya akışını etkileyen birden fazla unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar yayanın yürüyüş hızına ve bu sırada yaptığı faaliyete göre değişebilmektedir. Ayrıca yayanın yürüdüğü zeminin yapısı ve eğimi de yaya hareketine etki etmektedir (Özübal, 2009).

2. ARAŞTIRMA KAPSAMI

Bu araştırmanın ana materyalini, Çanakkale kent merkezinde yer alan İskele Meydanı ve İskele Kavşağı'ndan başlayan ana aks oluşturmaktadır (Şekil 1). Çalışma aksının devamını Cumhuriyet Bulvarı-Demircioğlu

Caddesi takip etmektedir. Alanda konuya ilişkin mekânsal analizler yapılarak alan içinde aktif yaya hareketi gerçekleştirilmiş ve bu hareketi etkileyen unsurların belirlenmesi hedeflenmiştir.

Kent geneli bütüncül bir yaklaşımla incelenmiş, hareketlilik ve nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu kent merkezinde çalışma yürütülmüştür. Çalışma alanı; mevcut alanın sosyal ve kültürel durumu ve ulaşım kriterlerinden yola çıkılarak kent içi yaya hareketlerinin incelenebilirlik yönleri araştırılmış ve değerlendirme yapılarak seçilmiştir. Mekânların seçiminde kentlinin yoğun kullandığı ve sorunsuz bir şekilde erişimine açık olan birbirleriyle ilişkili alanlar tercih edilmiştir.



Şekil 1. Çalışma Alanı Konumu

Kaynak: URL 1

Araştırmada kullanılan araç ve gereçler ise belirlenen araştırma alanına özel yapılan analiz ve değerlendirmeler, konuyla ilgili yapılan geniş çaplı literatür taraması ve yerinde gözlem yapılırken alınan notlar ve çekilen fotoğraflardır.

Araştırma alanında kent içi ulaşım sisteminde İskele Kavşağı'nda yön değiştiren bir güzergâh bulunmaktadır. Kent içi cadde genişlikleri uygun olmakla birlikte iki tarafta da kaldırım yer almaktadır. Kentin yapısı gereği ulaşım sisteminde genel olarak taşıt ulaşımı kullanılmaktadır. Fakat küçük ölçekli bir şehir olması ve her konuma rahatlıkla ulaşım sağlanması yaya olarak hareket etmek için bir avantaj olarak görülmektedir. Kentte yaya ulaşımı için gerekli sistem ve planlamalar yeterli oranda düşünülmediği için şahsi araç ve toplu taşıma kullanımı da söz konusudur.

İskele Kavşağı - Cumhuriyet Bulvarı - Demircioğlu Caddesi kentin merkezi eksenini ve ana aksını oluşturmaktadır. Bu aks ve yakın çevresi deniz yolu ile gelen yolcu araçları tarafından da kullanılan önemli bir ulaşım sistemi bileşenidir. Bu nedenle kent içi trafik yoğunluğunun artmasına neden olarak yaya hareketlerini etkilemektedir.

Kentin taşıt trafiğinin yanı sıra yaya ulaşımı yönünden de en yoğun hareketin İskele Kavşağı - Cumhuriyet Bulvarı - Demircioğlu Caddesi olduğu bilinmektedir. Şehir ulaşımında ana aksı oluşturan caddeler kuzeybatı ve güneydoğu güzergahında uzanmaktadır. Taşıt ulaşımının önemli derecede ön planda olmasının yanı sıra yayalara öncelik tanınan bölgeler veya özel olarak yayalar için tasarlanmış kapsamlı alanlar oldukça azdır.

3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Kentsel araştırmalarda kentsel mekânın biçimi, dizilimi, kullanımı ve algılanması gibi farklı boyutları anlamlandırmak için yürüme eylemi önem taşımaktadır. Yürüme kavramı üzerine yapılan araştırmalar, mekânı deneyimleme noktasından araştırma, etkinleştirme ve tasarlama aracı boyutuna taşımıştır. Bu noktada İtalyan bir grup olan Stalker, şehir ve dönüşümlerini haritalamak, hikayeler toplamak, anıları ve deneyimleri canlandırmak için bir araç olmanın yanı sıra kolektif bir ifade biçimi olarak bir yürüme yöntemini değerlendirmiştir. Henrik Schulz ise yürüme, büyük ölçekli tasarım çalışmalarında bir araç olarak ele almıştır (Layeb and Hadj Salem, 2014).

Yürüyen kişi, hareket halinde çevreye yönelik anlık geçici algılama durumuna sahip olur. Hareket halindeyken mekânın ambiyansını görsel, akustik, dokunsal, ısı, koku alma, kinestetik gibi tüm duyuşsal formları kullanmaktadır (Thibaud, 2013). Tanımlama durumunu yapabilmek için öncelikle yürüyüş için seçilen yolda başlangıç ve bitiş noktası belirlenmektedir. Yürüyüş aksı üzerinde düzenli olarak mekânsal işaretler verilmekte, hareket halindeyken yorumlarımız bir kâğıda not alınmakta ya da sesli yorum olarak kaydedilmektedir (Layeb and Hadj Salem, 2014). Yorumlu yürüyüşler nitel metodoloji kapsamında yer almaktadır. Coğrafya ve şehir planlama gibi disiplinlerde kentsel araştırmalara yönelik çalışmalarda kullanılmaktadır. Bu kavram ilk olarak Thibaud (2001) tarafından tanımlanmıştır. Peyzaj araştırmalarında, peyzajı nesne veya manzara olarak ele almak dışında yürüme etkinliği ile algılama ve tanımlama yapmak önem kazanmıştır. Bu bağlamda peyzaj mimarlığı açısından yorumlu yürüyüşler ele alındığında çevresel tasarım algısı ve deneyimleri ortaya çıkmaktadır. Böylece yorumlu yürüyüşler algı ve deneyimi kapsayan geliştirilmiş bir katılımcı yaklaşım metodolojisi olarak okunmaktadır. Dolayısıyla bu yöntem, çevresel mekândan sadece geçip gitmeyi değil güçlü gözlemlerle mekâna ayrımcılık tanıma fırsatı vermektedir. Thibaud'un yaptığı çalışmalarla teorileştirdiği yöntem kentteki insanların kendi çizdikleri yol boyunca yürüyerek belleklerinde mekânı algılaması ve anlamlandırmasıdır. Mekân içindeki hareketli bireylerin duyuşlar yardımıyla bölgeyi algılaması ve bölgeye özel bilgileri kişisel olarak nitelendirmesiyle peyzajın karmaşık yapısına bir rehber oluşturmaktadır (Pettiteau, 2006).

Araştırma yöntemini; Çanakkale kent merkezinden seçilen yollarda peyzaj bileşenlerini keşfetmek amacıyla yaya hareketi ve araştırmacı için hazırlanan soruların cevaplandırılmasına yönelik görsel/algısal değerlendirmeyi kapsayan yorumlu yürüyüş oluşturmaktadır. Bu bağlamda yorumlu yürüyüş yaklaşımı ile yöntem; durum analizi, hareket analizi ve görsel/algısal değerlendirme için soruların belirlenmesi olarak kurgulanmıştır.

I. Aşama- Durum Analizi: İlk aşamada çalışma alanı olarak seçilen bölgedeki yaya yollarının fiziksel durumları, kaldırım ve yol genişlikleri tespit edilerek alana yönelik fotoğraflar çekilmiştir. Alanda yapılan gözlem ve incelemelerle gerekli notlar alınmıştır.

II. Aşama- Hareket Analizi (Yorumlu Yürüyüş): Haritadan karaya, sahaya, kente, kentin sokaklarına geçiş yapmak için gerçekleştirdiğimiz eylem olan yürüyüşü defterler, kalemler ve fotoğraf makineleri ile kullanarak bakınma, dinlenme, anlık duraksama ile yorumlu yürüyüş yaklaşımının çerçevesi oluşturulmuştur.

III. Aşama- Soruların Belirlenmesi: Bu aşamada kentte kentlilerin günlük hareketlerini, gerçekliğini ve ayrıntılarını keşfetmede yorumlu yürüyüş kapsamında elde edilen veriler ile betimleme yapmak için yardımcı olması düşünülen sorular;

- ✓ Kullanıcılar kent içi dolaşımı nasıl sağlamaktadır?
- ✓ Çalışma alanı olarak seçilen caddeler yayalar için güvenli midir?
- ✓ Yaya kullanımı için kaldırım genişlikleri yeterli düzeyde midir?
- ✓ Cadde ve meydana bulunan yapı ve donatılar işlevsellik ve estetiklik yönünden yeterli midir?
- ✓ Çalışma alanı zemin döşemeleri yaya hareketlerini destekleyecek durumda mıdır?

Çalışma kapsamında oluşturulan yöntem kurgusu; araştırmacının hareketli bir eylem gerçekleştirmesini ve yorumlu yürüyüş ile elde ettiği verileri ilgili alanlara yönelik değerlendirmesini amaçlanmaktadır.

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

İskele Kavşağı - Cumhuriyet Bulvarı - Demircioğlu Caddesi kapsamında yaya hareketlerinin incelenmesi üzerine çekilen fotoğraflarla elde edilen veriler ışığında analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır. Şekil 2'de 2021 verilerine göre Google Earth'den alınarak oluşturulan, çalışma alanını belirten noktaların gösterildiği harita bulunmaktadır. Çalışma alanının başlangıç sınırını oluşturan İskele Meydanı'ndan başlayan yol, Cumhuriyet Bulvarı'ndan devam etmekte olup bu yol çift yönlüdür (Şekil 2).

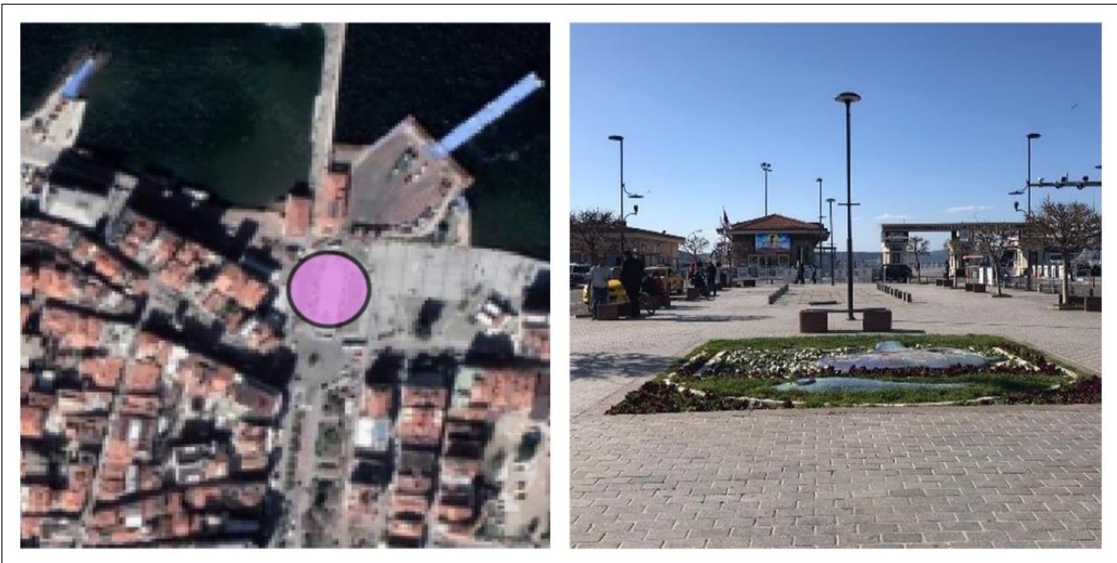


Şekil 2. Çalışma alanı; Çanakkale kent merkezi, İskele Meydanı ve yakın çevresi genel planı)
Kaynak: Google Earth'den değiştirilerek

4.1. İskele Meydanı

İskele Meydanı eski zamanlardan bugüne deniz yolu ile yapılan taşımacılık için kullanılmıştır. Meydan niteliğini koruması adına alanda birçok kez değişiklik yapılmış ve sürekli geliştirilmiştir. Konum olarak kent merkezinde yer alan İskele Meydanı, kentin en yoğun kullanılan meydanı olup kullanıcıların buluşma mekânı olarak bilinmektedir. Kamusal alan niteliği de taşıyan meydan kent merkezinin odak noktalarındandır. Ticari işletmeler ve yerleşim yerlerinin arasında bütünleşen akslara yakınlığı ile öne çıkmaktadır (Sağlık, 2016).

Kentlinin sık kullandığı alan olması nedeniyle meydanı genişletmeye yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Yapılan düzenlemelerle tasarımda bütünlük sağlamak amacıyla zemin doğal granit taşlarla döşenmiş, estetik bir görünüme kavuşturulmuştur. Şekil 3'te İskele Meydanı'nın haritadaki konumu, 2021 yılına ait İskele Meydanı görseli bulunmaktadır.



Şekil 2. İskele Meydanı konumu ve meydandan bir kesit
Kaynak: Google Earth ve orijinal

Buluşma mekânı olması dışında iskele niteliği bulundurması, alanda yoğun yaya trafiği ve taşıt kullanımı görülmesine sebep olmuştur. İskele Meydanı, Çanakkale'ye gelen turist ve güzergâhtan geçiş yapanlar açısından kentin bir vitrini olma özelliğine sahiptir (Sağlık, 2016).

Yerinde yapılan gözlem ve hazırlanan sorulara araştırmacı görüşü doğrultusunda cevaplar aranması üzerine İskele Meydanı; *denize yakınlığı, gezme, dinlenme gibi rekreasyonel aktivitelerin yapılmasına imkân veren fonksiyonel alan olması mekânsal meydan özelliklerini desteklemiş ve kent içi yaya hareketinin yönlendirilmesinde büyük etki oluşturmuştur. Kara ve deniz trafiğinin bağlantı noktası olan iskeleyi bulundurması yoğun yaya sirkülasyonu ile karşılaşmasına neden olmuştur. Özellikle yaz aylarında Bozcaada-Gökçeada feribot seferlerinin daha fazla kullanılmaya başlanması bu noktayı bir merkez haline getirmiştir. Kent içi otobüs güzergahına bakıldığında ise iskele durağının özel bir yeri olduğu bilinmektedir. Meydanın bireylerin çevreyle ilişki kurma gereksinimi doğrultusunda harekete elverişli olması ve insana kendisi için düzenlenmiş hissi vermesi, etkinlik ve aktiviteler açısından geniş olanaklar sağlaması, yaya hareketlerini olumlu etkilemiştir. Meydan düzenlenmesinde kullanılan kent donatıları gün içinde yayaların iletişim kurma, bilgi edinme, dinlenme vb. faaliyetlerle kullandıkları elemanlardır. Kent donatılarının işlevsel ve estetik oluşu alanda yaya hareketini arttıracak yönde etkileyebilmektedir. Bu açıdan bölge incelendiğinde; meydana bulunan donatılar oturma birimi olarak fazla maliyet gerektirmeyen iki ayaklı ahşap yapı, sirkülasyon kontrolü sağlamak ve sınır oluşturmak amacıyla standart işlenmiş andezit blok sınırlandırma elemanı, malzemelerin metal direk üzerine monte edilmesiyle meydana yönlendirme ve bilgilendirme amacıyla işaret levhaları, gece kullanımı için dayanıklı paslanmayan direk tipi yüksek aydınlatma elemanları ve bu donatılarla tasarımsal olarak bütünleştirilmiş mevsimlik renkli bitkiler, mekânı konfor ve estetik açıdan destekleyen su çeşmesi, beton takviyeli ahşap çöp kutuları ve yeşil doku oluşturmak için meydanın ortasına yerleştirilen bitki parterlerinin kullanımı alandaki hareket dağılımını kontrol altında tutarak kullanıcının yön bulmadaki ve mekânı algılamadaki durumunu olumlu etkilemektedir (Şekil 4). Meydanın geleneksel dokusu ve tarihi yapısı düşünüldüğünde kullanılan malzemelerin teknik açıdan uygun ve yaya hareketine engel teşkil etmeyecek şekilde olduğu görülmektedir. Fakat alanda su ögesi olarak yaptırılan çeşmenin oldukça bakımsız ve estetik açıdan kusurlu olması çevresiyle bütünlük arz etmediği kullanıcı dikkati çekmeyecek nitelikte olduğu tespit edilmiştir.*



Şekil 4. İskele Meydanı donatı ve peyzaj bileşenleri

Meydan özelliği gösteren alanlarda kullanılan bitkisel doku bireylerin günlük yaşantıdaki stresini hafifleterek ekolojik, psikolojik ve sosyal açıdan daha yaşanılabilir bir meydan oluşumuna katkı sağlar. Bitkisel olarak iyi tasarlanmış meydanların kullanıcıyı kendine çektiği bilinmektedir. Alanda kullanılan bitkisel dokunun oldukça zayıf kaldığı ve bitkisel tasarıma gerekli önemin verilmediği gözlenmiştir. Bu durum kullanıcıların alanı fark etmesini ve alana doğru yapılan hareketi olumsuz etkilemektedir. Zemin döşemelerinde doku ve renkte yapılmış küçük farklı detaylarla döşemede hareketlilik sağlanmaya çalışılmıştır, bu durum hareketi yönlendirmede etkili bir uygulama olmuştur. Güçlü bir tasarım temeli bulunmayan mekanların ne kadar kaliteli malzemelerden oluşturuluyor olsa bile bireylerin yürümek için patikalar oluşturduğu ya da yayalar için oluşturulmayan bölgeleri kullandıkları bilinmektedir. Bu nedenle yayaların asıl önem verdikleri unsurun güzergâh olduğu saptanmıştır. Bu kapsamda oluşturulan yaya yollarının erişilebilirlik durumunun kalitesinden daha önde olduğu görülmektedir.

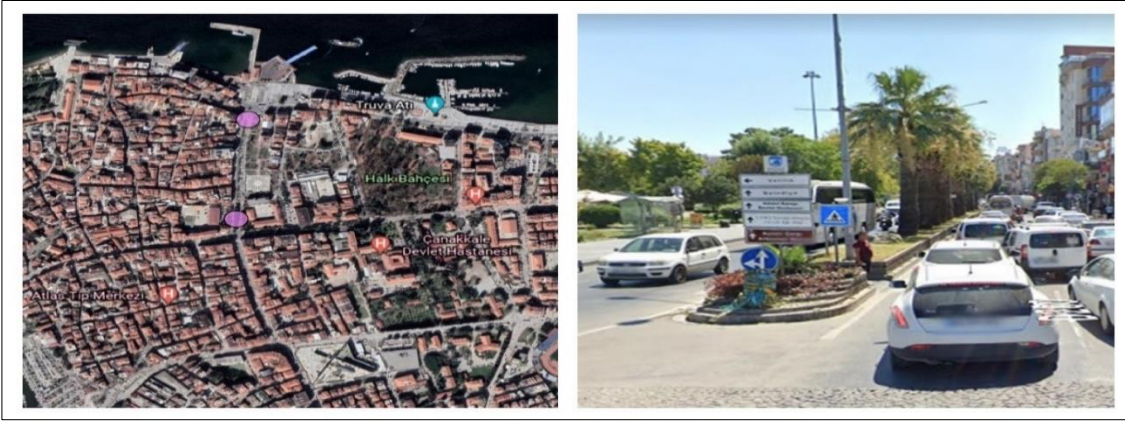
Hiller'in çalışmalarına göre yayanın kent içinde belirlediği bir bölgeye doğru yaptığı hareketle kentsel açık alanda gezinti yapmak için yaptığı hareket birbirinden farklıdır. Yayanın ilk hareketi kentsel alandaki belirlenen bölgenin kullanımının yarattığı dinamizmi diğer hareket ise yayanın algıladığı mekân kurgusunun

oluşturduğu bir fonksiyondur. Yaya odaklı nefes alınabilir güvenli bir kentsel mekân için bu her iki fonksiyonun birbirini desteklemesi gerektiğini öne sürmüştür (Şişman, 2009).

Sonuç olarak meydan niteliği gösteren bir alanın yaya hareketi ve yayanın mekanla olan ilişkisi incelendiğinde mevcut kentsel donatıların mekâna işlevsellik ve görsel etki verdiği, bu etkilerin meydana gelen bireylerin psikolojik ve sosyal açıdan etkileyerek alana çekicilik sağladığı, bu faktörlerin kent içi yaya hareketini olumlu yönde etkilediği görülmektedir.

4.2. Cumhuriyet Bulvarı

İskele Meydan'ından başlayıp Demircioğlu Caddesi'ne kadar olan bölge Cumhuriyet Bulvarı olarak adlandırılmaktadır. İsmi yanında bulunan Cumhuriyet Meydanı'ndan alan cadde meydan niteliği taşıyan bir mekânın devamı olduğu için yoğun kullanıcı kitlesine sahiptir. İskele Meydanı kadar buluşma mekânı olarak kullanılmıyor olmasına rağmen cadde üzerinde bulunan kaldırımın yanına yerleştirilen Çanakkale Savaşı sırasında gösterilen şanlı mücadeleyi simgeleyen top, kent içinde odak noktası olarak belirlenmiş ve özel bir yere sahip olmuştur. Şekil 5'te Cumhuriyet Bulvarı'nın haritadaki konumu ve 2021 yılına ait Google Earth'den alınan Cumhuriyet Bulvarı'ndan bir kesit bulunmaktadır.



Şekil 5. Cumhuriyet Bulvarı konumu ve bulvardan bir kesit
Kaynak: Google Earth ve orijinal

Cumhuriyet Bulvarı kentsel odaklı bir mekândır. İskele Meydan'ına yakınlığı, bünyesinde birçok farklı işletme ve ticaret merkezleri bulundurması, kordon yoluna olan yakınlığı ve odak noktalarıyla iç içe geçmiş durumda olması alanın mekânsal özelliğini tetikleyerek kullanıcı tarafından mekânın algılanmasını kolaylaştırmaktadır. Kent içinde yayaaların sosyal yaşantıları kapsamında vakit geçirip gezdikleri mekânların geçiş güzergâhında olması, bünyesinde barındırdığı işletmelere sürekli bir kullanıcı akışı olması, halk arasında çarşı caddesi olarak anılan alışveriş yerine olan yakınlığı, birçok aktivite ve etkinliklerin (konser, anma töreni vb.) yapıldığı alan olan Cumhuriyet Meydan'ına bu yol üzerinden girilmesi, kent içi yaya hareketini bu bölgeye doğru çekmektedir.

Cumhuriyet Bulvarı ve yakın çevresinin ticaret amaçlı kullanılan işletmeleri barındırıyor olması sürekli olarak hareket halinde işlek bir bulvar olmasına zemin hazırlamıştır. Alandaki yeme içme mekanları, alışveriş yerleri ve birçok yapının mekanla bütünleşmesi alanın sürekli hareketli olmasını sağlamıştır. Bulvar girişinin kentte önemi olan bir meydan olması da bu hareketi destekler niteliktedir.

Yapılan incelemeler sonucu; *aktif hareketin bulunduğu alanda kullanılan donatı ve objelerin yayaları etkileyerek hareketlerini yönlendirdikleri saptanmıştır. Bulvar üzerinde bulunan yönlendirme ve bilgilendirme panoları, özellikle yayaların kullandığı alanların zemin döşemeleri için kullanılan malzeme, çöp kovaları ve aydınlatma elemanları bölgedeki yaya hareketini etkileyen somut nesnelere dir. Bireyler çevresiyle etkileşim kurarak iletişim haline geçerler. Etkileşim kurulan çevredeki donatıların zayıflığı, işlevsizliği ve estetik olarak bir görünüme hitap etmemesi, bireyin o alandaki hareketini olumsuz etkileyecektir. Cumhuriyet Bulvarı'nda genelde kullanılan yaya yolu zemin döşeme elemanlarının çevreyle ve birbirleriyle uyumlu ve benzer özellikte olduğu tespit edilmiştir. Zemin döşemelerinin kentsel mekanlarda hareketi yönlendirici ve yavaşlatıcı etkileri olduğu göz önüne alınırsa sade ve tekrarlı bir zemin oluşturmak yayayı yormayacak ve hareketine devam ettirecek niteliktedir. Kullanıcı hareketi incelendiğinde İskele Meydan'ına veya Eski Kordon güzergâhına doğru giden bireylerin genel olarak bu yolu tercih ettiği saptanmıştır. Gün içinde deniz havası almak, gezmek ve sevdikleriyle vakit geçirmek isteyen kent kullanıcılarının bu sirkülasyonu takip etmesi kent*

içi yaya hareketlerinin bu bölgede yoğunlaşmasına neden olmuştur. Tasarlanan taşıt yoluyla yaya yolunda kurulan aks bağlantıları mekânda yaya hareketlerini destekleyerek güçlendirmiştir. Çift yönlü taşıt yolu bulunan bulvarda orta refüj kilit taşlarıyla yükseltilmiş ve yaya geçişi için belirli bölgeler bırakılmıştır. Bu uygulama yaya hareketini yönlendirmiş ve yayaların taşıt trafiğinden karşıya geçerken güvenliğini sağlamak amacıyla yaya geçitlerinden geçme zorunluluğu bırakmıştır. Yaya geçitleri güvenli bir yaya hareketi sağlamak için kentte anahtar konumundadır. Refüj yeşil alan olarak değerlendirilmiş ve ağaçlandırma yüksek boylu palmiyelerle sağlanmıştır. Ağaçlandırma taşıt ve yaya görüşlerini olumsuz etkilemeyecek, yaya hareketlerine engel teşkil etmeyecek şekilde sade ve tekrarlı olarak yerleştirilmiştir (Şekil 6).

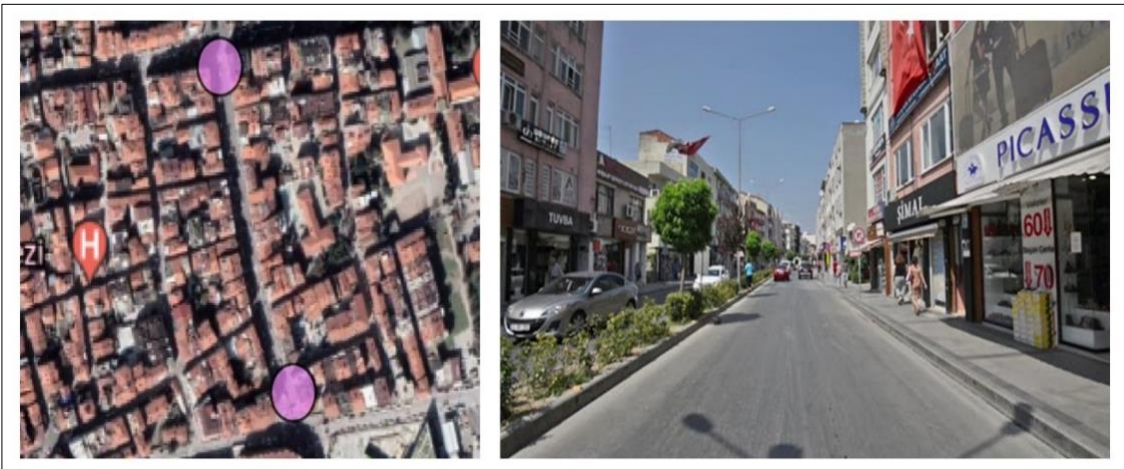


Şekil 6. Cumhuriyet Bulvarı Orta Refüj

Bulvarın kent içi akslarla bütünleşmiş ve iç içe geçmiş bir yapıda olduğu görülmüştür. Geniş kaldırım yoluna sahip olması, mekânın tarihi niteliğini ve algılanabilirliğini destekleyici heykel ve objelerin bulunması, yüksek hareketlilik sağlayan alışveriş ve yemek yerlerine sahip olması gibi etmenler mekânda yaya hareketinin değerlendirilmesinde ve yönlendirilmesinde büyük rol oynamıştır.

4.3. Demircioğlu Caddesi

Konum olarak Cumhuriyet Bulvarı'ndan sonra gelen caddedir. Yüksek binalar ve iş yerleriyle çevrili olan bu cadde yoğun kullanıma maruz kalan yolların güzergahında olmasına istinaden beton yığınları arasında ticari bir mekân haline gelmiştir. Demircioğlu Caddesi yol güzergahı boyunca ticari işletmeler ve alışveriş merkezleriyle çevrilidir. Bünyesinde barındırdığı bu yapıların caddenin kamusallığını pekiştirdiği ve alanın mekânsal niteliğini destekleyerek devamlı bir kullanıcı çektiği gözlemlenmiştir. Bulvar ve meydanların kesişim noktalarında bulunmasında dolayı alanda bir taşıt ve yaya yoğunluğu söz konusudur. Ara sokaklarla bağlantısı ve geçiş mekanlarına üstünlüğü sayesinde kentte kolay erişilebilir yapıdadır. Şekil 7'de Demircioğlu Cade'sinin haritadaki konumu, 2021 yılına ait Google Earth'den alınan Demircioğlu Cade'den bir kesit bulunmaktadır.



Şekil 7. Demircioğlu Caddesi konumu ve caddeden bir kesit

Kaynak: Google Earth, Özgün

Bölgede bireylerin çevreyle ilişki kurma gereksiniminden dolayı harekete elverişli olması ve insana kendisi için düzenlenmiş hissi vermesi yaya hareketlerini olumlu etkilemiştir. Kent merkezinde ikamet etmemelerine rağmen alışveriş için kentlinin bu caddeyi tercih etmesi, kentin aktif alışveriş caddelerinden biri olmasını sağlamıştır. Alışveriş yerleri, yemek ihtiyacının giderildiği mekanlar ve diğer işletmelerin caddeyle bütünleşmiş durumda olması alana hareketlilik sağlamıştır. Alana yerleştirilen yönlendirme tabelaları, sert zemin için kullanılan granit ve kaldırım taşı döşemeleri, gece kullanımı da hesaba katılarak eklenen aydınlatma elemanları ve belirli aralıklarla yerleştirilen çöp kutuları gibi donatı ve objeler mekânın görsel olarak etkisini öne çıkarmış ve yayanın dikkatini çekecek bir mekân olmasını sağlamıştır. Yayalar bölgede rahat bir şekilde dolaşarak alışveriş yapabilmeleri için güvenli bir dolaşım ağına ihtiyaç duyarlar. Taşıt trafiğinden uzakta ve güvenli hareket sağlamak adına kaldırımlar önemli bir konumdadır. Çalışma alanında bulunan kaldırımların genişlikleri 1,40 metre yükseklikleri ise 0,70 metre bordür taşı olarak ölçülmüştür. Standart ölçülerle kıyaslandığı zaman uygun olduğu görülmüştür. Mekâna yerleştirilen bitkisel doku oldukça yetersiz kalmış durumdadır. Bitkisel tasarımda sade ve tekrarlı bir form tercih edilmiştir. Bitki olarak ise ağaçlar, mevsimlikler ve çalılar kullanılmıştır. Mekânın kullanıcıları bir araya getirmesi ve çevre-insan bağlantısı oluşturması o mekânı oluşturan unsurların birleşerek oluşturduğu yapının özellikleriyle ilişkilendirilir. Cumhuriyet Bulvarı'na göre orta refüj yükseltisi bulunmayan Demircioğlu Cadde'sinde yayalar için geçiş yerleri bırakılmasına rağmen taşıt trafiğinde araçlar geçiyorken bireylerin kontrolsüz bir şekilde karşıya geçtikleri gözlemlenmiştir. Yayalar için tehlike arz eden bu durum kent içi yaya hareketlerinde bütünlük oluşturulan sistemi bozarak çalışma alanının bu kısımda güvenlik problemi olduğu tespit edilmiştir. Refüje yerleştirilen bitkilerde çok taçlanmayan ağaç ve çalı grupları tercih edilmiştir. Bitkisel doku bakımından yetersiz kalan refüjde uyarı yol levhaları ve bilgilendirme panoları bulunmaktadır. Cadde genelinde kullanılan döşeme elemanlarıyla yaya bölgelerinde kullanılan döşemeler benzer özellikte olmalı ve tasarımda bütünlük sağlanmalıdır. Çalışma alanı kaldırımları incelendiğinde ise kullanılan döşeme elemanlarının benzerlik gösterdiği ve tasarımda gözü yormayan yaya ile uyumlu bir malzeme seçildiği tespit edilmiştir. Bu durum kent içi yaya hareketini destekler niteliktedir. Mekânda meydana gelen yaya hareketi incelendiğinde caddeye statik bir etki yaratarak akışkanlık niteliği yansıttığı görülmektedir. Cadde genelinde bulunan alışveriş yerleri mekânsal özellik kazandıran en önemli etmen olarak belirlenmiştir. Kent içi yaya hareketleri açısından bakıldığında ise bireylere çekici bir algı oluşturarak hareketi yönlendirdiği saptanmıştır. Yayaların hareketinde; alışveriş ve ticaret işletmelerinin cadde de yan yana olması kesintisiz ve süreli bir hareket olmasına sebep olmuştur.

5. DEĞERLENDİRME

Günlük yaşantıda insanların aktivitelerini gerçekleştirebilmeleri için buldukları mekânın sahip olması gereken bazı özellikler vardır. Mekânın yeterli kapasiteye hitap edecek düzeyde ve estetik ilkeler çerçevesinde donatı ve kent plastiklerine bunların yanı sıra gece kullanımları da hesaba katılarak planlı bir şekilde taşıt trafiği kadar yaya hareketleri de düşünülerek bir tasarım yapılmalıdır (Şişman, 2009).

Bu kapsamda çalışma alanında yapılan yorumlu yürüyüş yöntemi ile elde edilen bulgulara göre bir okuma gerçekleştirilmiştir. Meydan-bulvar-cadde ekseninde yapılan okumada yaya hareketlerinin oluşmasını sağlayan değişkenler tespit edilmiştir.

Çalışma alanlarının kent merkezinde bulunması kullanıcı yoğunluğu olmasına sebep olmuştur. Bu yoğunluk arasında yaya ulaşımı için uygun koşullar yaratılarak kent içi yaya hareketleri güvenli hale getirilmelidir. Mevcut koşullarda yaya güvenliğini olumsuz etkileyecek herhangi bir sürücü davranışı veya park etme durumunun önlenmesi adına gerekli yasal ve fiziksel tüm önlemlerin alınması sağlanmalıdır.

Kullanıcı odaklı daha yaşanılabilir bir kent oluşturmak amacıyla yaya hareketi, güvenli ve rahat bir dolaşım oluşturmaya yönelik olarak düzenlenmeli ve gerekli görüldüğü durumlarda yayalar için çeşitli alternatifler sunulmalıdır.

Yaya yollarında evrensel tasarım ilkeleri dikkate alınarak bir sistem oluşturulmalıdır.

Yollar belirlenen imar mevzuatı kurallarına göre 10 metreden dar olmamalı ve her yolun en az bir cephesi olmalıdır.

Kentin elektrik alt yapısı, çöp toplama ve değerlendirme sistemi, kanalizasyon ve atık su değerlendirme gibi alt yapı ihtiyaçları yaya akslarıyla birlikte tasarlanmalıdır.

Bireylere yaya ve taşıt yollarının ortak yaşam alanı olduğunu bu nedenle korunaklı ve uyumlu bir şekilde kullanılması gerektiği konusunda bilinçlendirilme yapılmalıdır.

Kent içi ulaşım söz konusu olduğunda bireyleri özel araç kullanımından çok yaya olarak ulaşım sağlayacakları bir yaya aksı oluşturarak yaya hareketi desteklenmelidir.

Yayalar için oluşturulan akslarda önceliğin yayalar olduğu unutulmamalıdır ve yaya hareketini önleyecek herhangi bir problemin olması durumunda olası alternatifler sunulmalıdır.

Oluşturulan yaya hareketleri gelişen çevre şartları ve teknolojiye karşı uzun vadede hayatta kalabilecek şekilde tasarlanmalıdır.

Kentsel mekânda yayaların sosyal donatılarla bağlantı kurulabileceği alanlar bırakılmalıdır.

Yayalar için tasarlanan alanlar olabildiğince taşıt trafiği ile kesişmemeli ve kendi içinde bir bütünlük oluşturmalıdır.

Kent içinde dolaşım, yayalar için daha yaşanılabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir çerçevede yeniden düzenlenmeli ve çeşitli alternatifler geliştirilmelidir.

Sokakların iyileştirilmesi ve trafik akışlarının kontrol altına alınmasıyla güvenli yaya hareketi oluşturulmalıdır. Caddelerle birlikte tasarlanan kaldırımlara çekici ve kaliteli bir estetik görünüş sağlanmalıdır.

Yaya alanları için kullanılan malzeme ve renkler yayaları yönlendirici nitelikte olmalıdır.

KAYNAKÇA

Erdönmez, M., E., & Akı, A., (2005). “Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Yeri”, Megaron YTU Mim. Fak. E-Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, İstanbul.

Kaplan, H., & Acuner, A., (2005). Ankara’da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayınları Planlama 2005/4:112- 123.

Kaplan, H., & Kaya, Ö., (2002). Askı-Geçit Sistemi: Kent Merkezinde Güvenlikli Ulaşım Mekanlarının Düzenlenmesindeki Yeri. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi. Gazi Üniversitesi, Ankara.

Kayalar, J., (2006). “Kent ve Meydan Olgusu – Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırmalı Bir İrdeleme, Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Koç, A., & Yener, H., (2001). Uzaktan Algılama Verileriyle İstanbul Çevresi Ormanlarının Alansal ve Yapısal Değişikliklerinin Saptanması, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 51(2), 17-36.

Layeb, S., & Hadj Salem, M., (2014). Commented walk, segmented walk: An exploratory study on the relationship between urban space and sound stress. Invisible Places 18–20 July 2014, Viseu, Portugal.

Nazifoğlu, B., & Birer, E., (2019). Yürünebilirlik Deneyiminin Alanya Üzerinden Okunması. Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi (TMD), 2019:1-2 Doi: 10.17365/TMD.2019.2.5

Özübal, O., (2009). “Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesi Konusunda Bir Yöntem”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Pakdil, F., (2001). Yaşlı ve Özürlüler İçin Kentsel Alanların Tasarımı, 1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul, İSTON Yayını. S. 335-360.

Petiteau, J.-Y., (2006). La Méthode Des Itinéraires Ou La Mémoire Involontaire. In: Berque Augustin, B. P., De Biase Alessia, Loubes Jean-Paul Et Petiteau Jean-Yves. (Ed.) Colloque Habiter Dans Sa Poétique Première. Cerisy La Salle.

Sağlık, A., Kelkit, A., Devecioğlu, E., Alkan, Y., & Sağlık, E., (2016). Meydanların Kent Kimliği Üzerine Etkileri: Çanakkale İskele Meydanı. Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi, 7: 1-12.

Şişman, E., (2009). Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri: A, Sayı: 2: 134-146

Thibaud, J., (2013). Commented city walks. Wi: Journal of Mobile Culture, 7 (1): 1-32. fihal-00980752.

URL 1. Türkiye Dilsiz Haritası. <https://www.harita.gov.tr/urun/dilsiz-turkiye-mulki-idare-bolumleri-haritasi/274>

Velioğlu, S., (2002). Hareketin, Mekanın ve Kullanımın Organizasyonu. *Mimarlık*, 96 (270), 37-39

Yalvaç, M., (2009). “Kentsel Yaya Hareketi Devamlılığında Yaya Geçitleri”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.