



T.C.  
NECMETTİN ERBAKAN  
ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



**YÜRÜNEBİLİRLİK İLKELERİNİN KONYA  
ZAFER YAYA ALANI ÖRNEĞİNDE  
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**Esra BARAN ÇETİN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Mayıs-2024  
KONYA  
Her Hakkı Saklıdır**

## TEZ KABUL VE ONAYI

Esra Baran Çetin tarafından hazırlanan “YÜRÜNEBİLİRLİK İLKELERİNİN KONYA ZAFER YAYA ALANI ÖRNEĞİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ” adlı tez çalışması 19/04/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

### Jüri Üyeleri

### İmza

#### Başkan

Doç. Dr. Sinan LEVEND

.....

#### Danışman

Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

.....

#### Üye

Doç. Dr. Sinan LEVEND

.....

#### Üye

Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ

.....

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun ....../.../20.. gün ve ..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Şerife Yurdagül KUMCU  
FBE Müdürü

## **TEZ BİLDİRİMİ**

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## **DECLARATION PAGE**

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Esra BARAN ÇETİN

13.05.2024

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### YÜRÜNEBİLİRLİK İLKELERİNİN KONYA ZAFER YAYA ALANI ÖRNEĞİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Esra BARAN ÇETİN

NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

Danışman: Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

2024, 94 Sayfa

Jüri

Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

Doç. Dr. Sinan LEVEND

Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ

Kentsel mekanlar yaşanabilirliği olduğu sürece canlıdır. Yaşanabilirlik ise insanların o mekanları tercih etmesiyle oluşmaktadır. Günümüzde gelişen teknoloji ve ulaşım araçları her ne kadar hayatımızı kolaylaştırır da insanları sosyal çevreden kopuk içe dönük tek düze bir yaşama doğru itmektedir. Artan trafik yoğunluğu, trafikte harcanan zaman kullanıcıların sosyal çevreyle olan bağlarını zayıflatmaktadır. Bu tekdüzelikten ve monotonluktan kurtulmak için her geçen gün yaşayan, insan-insan ilişkisinin rahat kurulabildiği kentsel mekanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Kentsel mekanların yaşanabilir ve canlı olması ise kullanıcıların yürüme eylemi ile doğrudan ilişkilidir. Bir mekanın yürünebilir olması insanların günlük ihtiyaçlarını zamandan tasarruf ederek gerçekleştirmelerine ve sosyalleşmelerine olanak tanımaktadır. Bu araştırmada yürünebilirliği etkileyen ilkeler literatür taraması eşliğinde güvenlik, çeşitlilik, erişebilirlik, okunabilirlik ve konfor olarak belirlenmiştir. Belirlenen ilkeler, davranış haritaları ve hazırlanan kontrol listesi ile desteklenerek araştırma alanı olan Zafer Yaya Alanında değerlendirilmiş ve yürünebilirliğin geliştirilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel dış mekan, yayalaştırma, yürünebilirlik, Zafer yaya alanı.

**ABSTRACT**

**MS THESIS**

**ASSESSING THE WALKABILITY PRINCIPLES IN THE CASE OF KONYA  
ZAFER PEDESTRIAN AREA**

**Esra BARAN ÇETİN**

**THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF  
NECMETTİN ERBAKAN UNIVERSITY  
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE IN CITY AND REGIONAL  
PLANNING**

**Advisor: Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU**

**2024, 94 Pages**

**Jury**

**Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU**

**Assoc. Prof. Dr. Sinan LEVEND**

**Assoc. Prof. Dr. Seher ÖZKAZANÇ**

Urban spaces are lively as long as they are livable. Livability is created by people choosing those spaces. Nowadays, advancing technology and transportation, while making our lives easier, are pushing people towards a disconnected, inward, monotonous life.

Increasing traffic congestion weakens users' social connections by consuming time in traffic. To break free from this uniformity and monotony, there is a growing need for urban spaces where living is possible and human relationships can be easily established. The liveliness and livability of urban spaces are directly related to the act of walking. A space being walkable allows people to save time on their daily needs and socialize. The walkability of spaces is directly related to criteria such as safety, diversity, accessibility, legibility, and comfort. The established principles, behavior maps, and prepared checklist were evaluated in the research area of Zafer Pedestrian Area and suggestions were developed to improve walkability.

**Keywords:** Urban outdoor space, pedestrianization, walkability, Zafer pedestrian area.

## ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca derslerinde bulunmaktan çok keyif aldığım, danışmanın ötesinde her konuda yol gösteren, fedakarlıkta bulunan tez çalışmamda ilerlememi sağlayan saygıdeğer danışmanım Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU'na, tez savunmama katılarak değerli katkılarıyla tezimin son halini almasında destek olan Doç. Dr. Sinan LEVEND ve Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ'a yaşamım boyunca maddi ve manevi her zaman yanımda bulunan hayattaki başarımın mimarı canım annem Gülsüm BARAN'a ve babam Ali Rıza BARAN'a, birlikte yol aldığım ve desteğini daima yanımda hissettiğim hayat arkadaşım Hasan ÇETİN'e ve minicik kalpleriyle bana güç veren, yaşam enerjilerim evlatlarım Eymen Kağan ÇETİN ve Ali Alper ÇETİN'e sonsuz teşekkürler...

Esra BARAN ÇETİN  
KONYA-2024



# İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>vi</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1.Araştırmanın Amacı.....	2
1.2.Araştırmanın Kapsamı .....	2
1.3.Literatür Özetleri.....	2
<b>2. KAYNAK ARAŞTIRMASI</b> .....	<b>9</b>
2.1. Yürünebilirlik Kavramı.....	9
2.2.Yürünebilirliği Etkileyen İlkeler.....	10
2.2.1.Güvenlik.....	17
2.2.2.Çeşitlilik.....	18
2.2.3.Erişilebilirlik .....	20
2.2.4.Okunabilirlik.....	23
2.2.5.Konfor .....	27
<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM</b> .....	<b>29</b>
3.1.Materyal .....	29
3.2.Yöntem.....	30
3.2.1. Literatür ve veri toplama aşaması .....	30
3.2.2. Analiz aşaması .....	31
3.2.3.Değerlendirme .....	32
<b>4. ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA</b> .....	<b>33</b>
4.1. Araştırma Alanının Mekansal Gelişim Süreci .....	33
4.2. Araştırma Alanının Mevcut Durumu .....	41
4.2.1. Arazi kullanım analizi.....	41
4.2.2. Görsel imaj analizi .....	45
4.2.3. Ulaşım analizi .....	45
4.2.4. Kat yüksekliği analizi .....	46
4.2.5. Kütle-boşluk analizi.....	47
4.3. Araştırma Alanının Yaya Hareketliliği.....	48
4.4. Araştırma Alanının Yürünebilirlik İlkeleri Kapsamında İrdelenmesi .....	53
4.4.1. Güvenlik.....	53
4.4.2. Çeşitlilik.....	57
4.4.3. Erişilebilirlik .....	61
4.4.4. Okunabilirlik.....	64
4.4.5. Konfor .....	66

<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>75</b>
<b>6. KAYNAKLAR.....</b>	<b>79</b>



Şekil 2.1. Yürünebilirlik kavramının oluşum süreci.....	9
Şekil 2.2. Yürümeyle etkileyen algısal özellikler.....	11
Şekil 2.3. Yürünebilirlik ihtiyaçları piramidi.....	12
Şekil 2.4. Yürünebilirliği etkileyen bağımlı ilişkiler kümesi.....	13
Şekil 2.5. Yaşam kalitesi, yaşanabilirlik ve yürünebilirlik arasındaki ilişki.....	15
Şekil 2.6. Yürünebilirlik ve kentsel tasarım ilişkisi.....	15
Şekil 2.7. Doğal gözetleme alanı.....	18
Şekil 2.8. Çeşitlilikte uzun ve kısa bloklar.....	20
Şekil 2.9. Yaya taşıt ayırımı şeması.....	21
Şekil 2.10. Düzenli ve düzensiz ızgara sistemi.....	22
Şekil 2.11. Dış mekan okunabilirliği.....	23
Şekil 2.12. Modern şehir ve geleneksel şehir kıyaslaması.....	24
Şekil 2.13. Zihinde canlandırılan okunabilirlik.....	25
Şekil 2.14. Cadde genişlikleri ve bina yükseklikleri arasındaki bağlantı.....	26
Şekil 3.1. Araştırma alanı ve çevresi.....	29
Şekil 3.2. Gözlem yapılan noktalar.....	32
Şekil 4.1. Zafer yaya alanı ve yakın çevresi.....	33
Şekil 4.2. Tarihi süreç içerisinde Konya kentinin gelişimi.....	34
Şekil 4.3. 1922 yılı Konya kenti genel haritası.....	35
Şekil 4.4. 1946 yılı Konya imar planı.....	36
Şekil 4.5. 1966 yılı Konya imar planı, 1965 yılı yarışma paftası.....	36
Şekil 4.6. 1980li yılların başında Konya kent merkezi.....	37
Şekil 4.7. Kazım Karabekir caddesi ve otobüs durağı.....	37
Şekil 4.8. 2003 yılı Nutuk parkı.....	38
Şekil 4.9. Gedavet parkı.....	38
Şekil 4.10. Zafer yaya alanı yayalaştırma öncesi ve sonrası ulaşım şeması.....	39
Şekil 4.11. Zafer yaya alanının Atatürk caddesi yönünden girişi.....	40
Şekil 4.12. Nutuk parkı ve Gedavet parkının günümüzdeki durumu.....	40
Şekil 4.13. Konya Tarihi kent merkezi ve çevresi koruma amaçlı imar planı.....	41
Şekil 4.14. Zafer yaya alanı arazi kullanım analizi.....	43
Şekil 4.15. Zafer yaya alanının günümüzdeki fotoğrafları (Şekil 4.14.'de belirtilen numaralar ile ifade edilmiştir).....	44
Şekil 4.16. Zafer yaya alanı görsel imaj analizi.....	45
Şekil 4.17. Zafer yaya alanı ulaşım analizi.....	46
Şekil 4.18. Zafer yaya alanı kat yüksekliği analizi.....	47
Şekil 4.19. Zafer yaya alanı kütle-boşluk analizi.....	48
Şekil 4.20. Davranış haritası ( hafta içi saat 08.00-10.00 arası).....	50
Şekil 4.21. Davranış haritası ( hafta içi saat 12.00-14.00 arası).....	50
Şekil 4.22. Davranış haritası ( hafta içi saat 17.00-19.00 arası).....	51
Şekil 4.23. Davranış haritası ( hafta sonu saat 08.00-10.00 arası).....	51
Şekil 4.24. Davranış haritası ( hafta sonu saat 12.00-14.00 arası).....	52
Şekil 4.25. Davranış haritası ( hafta sonu saat 17.00-19.00 arası).....	52
Şekil 4.26. Zafer yaya alanı sınırlandırıcıları.....	54
Şekil 4.27. Zafer yaya alanında kullanılan hareketli sınırlandırıcılar.....	54
Şekil 4.28. Zafer yaya alanı konut ve ticari birim girişleri.....	55
Şekil 4.29. Zafer yaya alanında kullanılan bitkiler.....	55
Şekil 4.30. Zafer yaya alanı yol döşemesi farklılığı.....	55
Şekil 4.31. Zafer yaya alanında yaya-taşıt kesişim bölgesi.....	56
Şekil 4.32. Zafer yaya alanı yol ve cephe aydınlatmaları.....	56
Şekil 4.33. Zafer yaya alanı gündüz ve akşam saatleri kullanım yoğunluğu.....	57

Şekil 4.34. Zafer yaya alanı ve bağlantılı Ertuğrul sokak.....	58
Şekil 4.35. Hoca Hasan Camii ve Olgunlaşma Enstitüsü.....	58
Şekil 4.36. Atatürk evi müzesi ve Kırmızı çarşı.....	59
Şekil 4.37. Zafer yaya alanı çocuk oyun alanı ve spor alanı.....	59
Şekil 4.38. Araştırma alanında bulunan kullanımlar.....	60
Şekil 4.39. Açık hava etkinlik alanları.....	60
Şekil 4.40. Yaya aksı üzerinde hareketliliğin sürekliliğini engelleyen masalar ve yaya- taşıt kesişimi.....	62
Şekil 4.41. Yaya aksında tanımlanan taşıt yolları.....	62
Şekil 4.42. Araştırma alanının sokak dokusu.....	63
Şekil 4.43. Yaya aksı üzerine park edilmiş motorsikletler ve sokaklarda yol üzeri park edilmiş taşıtlar.....	63
Şekil 4.44. Yaya aksında bisiklet kullanımı ve bisiklet parkı.....	64
Şekil 4.45. Araştırma alanında bulunan ticari birimlerin girişleri ve kot farkı için oluşturulan rampalar.....	64
Şekil 4.46. Araştırma alanı odak noktaları (Gedavet parkı ve kırmızı çarşı önü).....	65
Şekil 4.47. Yapıların oluşturduğu kenarlar.....	66
Şekil 4.48. Araştırma alanında bulunan yapıların görünümü.....	66
Şekil 4.49. Yaya aksında cephe veren yapıların görünümü.....	67
Şekil 4.50. Araştırma alanında bulunan su öğeleri.....	68
Şekil 4.51. Yaya aksında bulunan plastik öğeler.....	69
Şekil 4.52. Araştırma alanında bulunan kent mobilyaları.....	69
Şekil 4.53. Zafer yaya alanının genel görünüm.....	70
Şekil 4.54. Zafer yaya alanı oturma birimleri.....	70
Şekil 4.55. Beton saksıların oturma amaçlı kullanımı.....	71
Şekil 4.56. Zafer meydanında bulunan oturma birimleri.....	71
Şekil 4.57. Grup ve bireysel kullanımına uygun oturma birimleri.....	71
Şekil 4.58. Araştırma alanının peyzaj düzenlemesinde kullanılan bitkiler.....	72
Şekil 4.59. Araştırma alanında bulunan aydınlatma elemanları.....	72
Şekil 4.60. Yaya aksında kullanılan zemin döşeme malzemesi.....	73
Şekil 4.61. Yaya aksında yerleştirilen beton saksılar ve arnavut kaldırım döşemesi.....	73
Şekil 4.62. Yaya aksında bulunan çöp kutuları ve WC.....	74
Çizelge 2.1. Yürünebilirlik ilkeleri.....	16
Çizelge 3.1. Yöntem akış şeması.....	30
Çizelge 4.1. Güvenlik ilkesi kontrol listesi.....	53
Çizelge 4.2. Çeşitlilik ilkesi kontrol listesi.....	57
Çizelge 4.3. Erişilebilirlik ilkesi kontrol listesi.....	61
Çizelge 4.4. Okunabilirlik ilkesi kontrol listesi.....	64
Çizelge 4.5. Konfor ilkesi kontrol listesi.....	67
Çizelge 5.1. Araştırma alanının yürünebilirlik ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi .....	75

## 1.GİRİŞ

Kent; içerisinde barınma, çalışma, ulaşım, eğlence ve dinlenme eylemlerini barındıran, çeşitli kentsel mekan yaşantısı sunan, sürekli gelişme içerisinde olan yerleşim birimidir (Velioglu, 1990; Baykal, 1996; Keleş, 1998). Kentlilerin kentle etkileşimde olduğu kentsel dış mekanlar ise kentlilere yönelik çeşitli etkinlikler oluşturularak toplumsal yaşama katkı sağlayan, insanların fiziksel ihtiyaçları ile beraber sosyal ve psikolojik ihtiyaçlarını da karşılayabildikleri yerlerdir (Kavi, 2003).

Canlı yaşamı var oldukça sürekli gelişen kentlerde artan nüfusla beraber kontrolsüz ve plansız büyümenin getirdiği ulaşım, erişim gibi sorunlar için toplu taşımanın da yetersiz kalmasıyla taşıt odaklı çözüm önerileri ortaya çıkmaktadır. Ortaya konan çözüm önerileri, taşıta bağımlılığın artması ile birlikte atmosferdeki karbon emisyonu oranının yükselmesine, yürüme eyleminin azalmasına, dolayısıyla hipertansiyon, kalp hastalıkları, felç, kanser, obezite gibi fiziksel sağlık sorunlarının yanında yalnızlık ve depresyon gibi rahatsızlıkların artmasına ve bireylerin sosyal çevreyle olan bağlarının zayıflatmasına neden olarak yaşam kalitesinin düşmesinde etkili olmaktadır (Gündoğdu ve Dinçer, 2020). Bu bağlamda her geçen gün yaşayan, insan – doğa, insan–insan ilişkisinin rahat kurulabildiği yaşanabilir kentsel mekanlara ihtiyaç duyulmaktadır (Bağcı, 2019). Yaşanabilir kentsel mekanlardaki canlılığın ana bileşenini ise yürümek oluşturmaktadır. Basit ve sağlıklı ulaşım şekli olan yürümenin olduğu yerlerde yaşanabilirlik ve güven ortamı vardır (Moura vd., 2017).

Yürüme eylemi, insanların günlük yaşamlarında kullandığı en basit, en ucuz ve çevreye zararı olmayan bir ulaşım türüdür. Kent mekânında hareketlilik ve erişilebilirlik yürüyüşle gerçekleştirilmektedir. Yaya olarak hareket etmek insanların temel hakkı olmasına rağmen, yapılı çevrenin koşulları ve uygun olmayan planlama uygulamaları vb. bazı kısıtlamalar, yaya hareketliliğini sınırlandırmaktadır (Bağcı, 2019).

Southworth'a (2005) göre, şehirlerin taşıt odaklı gelişime sahip olmaları yürünebilir yerlerin elde edilmesindeki ana zorluktur. Yürünebilir yerler ise sadece ulaşım amaçlı değil aynı zamanda kapsamlı planlama kararları, sosyal ihtiyaçlar ve altyapı gereksinimleri göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.

### 1.1.Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, literatürde ortaya konan yürünebilirlik ilkelerinin Konya kent merkezinde bulunan Zafer yaya alanı örneği üzerinden değerlendirilmesi ve alanın yürünebilirliğinin artırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesidir.

### 1.2.Araştırmanın Kapsamı

Araştırmanın amacına ulaşılması için belirlenen yöntemin izlenmesi ile gerçekleştirilen bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde, araştırmaya konu olan sorun ortaya konarak araştırmanın amacı ve kapsamı belirtilmiş ve araştırmayı yönlendiren literatür kaynakları özetlenmiştir. İkinci bölümde, yürünebilirlik kavramı ve kentsel mekanda yürünebilirliği etkileyen ilkeleri odağına alan kuramsal açıklamalara yer verilmiştir. Üçüncü bölümde, araştırmanın amacına ulaşılmasında ve araştırmanın gerçekleştirilmesinde yararlanılan materyaller belirtilerek, araştırmada izlenen yöntemin genel çerçevesi açıklanmıştır. Dördüncü bölümde, araştırma bulguları yer almaktadır. Bu kapsamda örneklem olarak belirlenen Zafer yaya alanının mekansal gelişim süreci özetlenerek, mevcut durumu ortaya konmuş, alandaki yaya hareketliliği incelenerek, literatür taraması sonucu belirlenen yürünebilirlik ilkeleri doğrultusunda irdelenmiştir. Beşinci bölümde ise, araştırmanın amacı çerçevesinde kuramsal açıklamalar ile araştırma alanında gerçekleştirilen arazi etüt ve gözlem sonuçları değerlendirilmiş, Zafer yaya alanının yürünebilirliğinin artırılmasına yönelik önerilere yer verilmiştir.

### 1.3.Literatür Özetleri

İnsanların yaşam kalitesini artıran, sürdürülebilirlik ilkesine uygun olarak planlanmış ve tasarlanmış, ihtiyaca yönelik çeşitli kullanımların olduğu, konforlu kentsel mekanlar yaşanabilir olarak değerlendirilebilmektedir. Yaşanabilirlik kavramı yürünebilirlik ile birlikte doğrudan ilişkilidir. Kentsel mekan, yaşanabilirlik, yaya ve yürünebilirlik kavramlarına ilişkin gerçekleştirilen literatür taraması sonucu araştırmayı yönlendiren çalışmaların bir kısmı aşağıda özetlenmiştir.

Alexander vd. (1977), '*A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*' başlıklı kitabında kentsel mekanları bir tür canlı organizma olarak ele almaktadır. Bu organizmalar, sosyo-ekonomik koşullar ve şehrin kültürel değerleri gibi değişkenlere uyum sağlayarak kendilerini değiştirebilmektedir.

Hayat (2019), '*Konut Alanlarında Mekan Kalitesinin Değerlendirilmesi:Konya Örneği*' başlıklı yüksek lisans tezinde mekan kalitesini etkileyen fiziksel faktörleri araştırarak konut alanlarında mekan kalitesi kavramını doğrudan gözlem metoduyla güvenlik, konfor, erişilebilirlik, okunabilirlik, karma kullanım ve estetik gibi faktörlerle

değerlendirmiştir. Mekan kalitesini değerlendirdiği ilkeler aynı zamanda bir yerin yaşanabilirliğini etkileyen önemli unsurlardır.

Kuntay (2008), *'Yaya Mekanı'* başlıklı kitabında yaya mekanını biçimlendiren özellikleri beş grupta toplamıştır. Bunlar; fiziksel özellikler (bitki örtüsü, topografya, manzara, yollar, kaldırımlar, binalar, mobilyalar) , teknik özellikler (yürüme hızı, adım uzunluğu, yaya boyutu), iklim özellikleri (yürüme mekanının sıcaklık, nem, rüzgar gibi iklim faktörlerine uygun şekilde tasarlanması), duyuşal özellikler (yürüme mekanının dokunma ve temas gibi duyuşal deneyimleri ve koklama ve tatma gibi iç organlar aracılığıyla algılanan duyuşal uyarıcıları), psikolojik özellikler( kullanım, konfor, güvenlik ve estetik) şeklindedir.

Jan Gehl (2011), *'Life Between Buildings'* kitabında kentsel mekanların insan odaklı tasarımını ve insan yaşamı üzerindeki etkilerini ele almaktadır. Kitapta, insanların kent mekanlarını nasıl kullandığı, kentsel mekanların nasıl daha konforlu ve işlevsel hale getirilebileceğine ilişkin öneriler geliştirilmiştir.

Jan Gehl (2019), *'İnsan İçin Kentler'* kitabında insanların mekanda hissettikleri duyguların, kentlerin yaşam kalitesini oluşturduğunu ifade etmiştir. Kentlerin insan ölçeğinde tasarlanması gerektiğini vurgulayan Gehl' e göre yürümek, sadece bir yerden bir yere gitmekten öte yürürken kentte yaşanan karşılaşmalar, hissedilen duygular ve durarak geçirilen zamanlardır. Gehl çalışmasında, yaşam dolu, güvenli, sağlıklı, insan ölçeğinde kentsel mekanların tasarlanmasına yönelik öneriler geliştirmiştir.

Bentley vd. (1993), *'Responsive Enviroment'* başlıklı kitabında başarılı kentsel mekan tasarımında olması gereken ilkeleri; çeşitlilik, erişilebilirlik, dinçlik, görsel imaj-konfor, güvenlik, okunabilirlik, geçirgenlik ve insan ölçeği olarak belirlemişlerdir.

Lamiquiz ve Lopez (2015), *"Effects of built environment on walking at the neighbourhood scale. A new role for street networks by modelling their configurational accessibility?"* başlıklı makalesinde yapılı çevrenin yürüyüş üzerindeki etkilerini incelemiştir. Makalede, sokak ağlarının erişimlerinin modellenmesi yoluyla, mahalle ölçeğinde yürüyüş üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Çalışma, yapılı kentsel dış mekanın insanların fiziksel aktivite düzeyini etkileyebileceği konusunda bir anlayış ortaya koymaktır.

Badland vd. (2010), *"Examining public open spaces by neighborhood-level walkability and deprivation"* başlıklı makalesinde kamusal açık alanların yürünebilirliğinin fiziksel aktiviteyi teşvik etmek için önemli olduğuna dikkat çekmiştir. Yürünebilir mahallelerdeki kamusal açık alanların kullanımı ile daha az yürünebilir

mahallelerle karşılaştırıldığında, yürünebilir mahallelerdeki kamusal açık alan kullanımının daha fazla olduğu belirlenmiştir. Ekonomik düzeyi yüksek topluluklarda bulunan açık alanların, daha iyi çevre kalitesine sahip olsa da, daha az etkinlik ve güvenlik özelliklerine sahip olduğu, kamusal açık alan ile mahalle yürünebilirliği arasında pozitif bir ilişki olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Yıldırım vd. (2002), “*Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneği*” başlıklı makalesinde kentsel mekan tasarımında, insan faktörünün gözetilmesinin önemine dikkat çekmişlerdir. Tasarım ve planlama sürecinde, insan davranışları ile entegre bir ortam yaratılarak estetik kaygılar, ekolojik ihtiyaçlar, kullanıcı seçimleri ve bağlamsal problemlerle dengenin sağlanmasının gerekliliğini vurgulamışlardır.

Javan Fard (2012), “*Walkability in campus, case study of University Technology Malaysia*” başlıklı yüksek lisans tezinde kentsel açık alanlar ve yürüyüş yollarının yürünebilirlik ile olan ilişkisine odaklanmıştır. Çalışmada yürünebilirlik ilkeleri incelenerek yürünebilirlik sorunları tanımlanmıştır. Sonuç olarak yapılı çevre sorunlarının yürüme isteğini azalttığı sonucuna varılmıştır. Sosyal etkileşimin olduğu, gölgelenme ve oturma gibi olanaklar sunan konforlu sokak mobilyalarının bulunduğu, daha fazla açık alana sahip yerlerin yürünebilirlik açısından daha çok tercih edildiği belirtilmiştir.

Al-Qemaqchi ve Abdullah (2017), “*The Effect of Walkability on the Sustainable University Campuses A comparison between the old and new campuses of Sulaimani University*” başlıklı makalesinde yürünebilirlik kavramının sürdürülebilir üniversite kampüsleri üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Yürünebilirlik kavramı, bağlantı ve erişilebilirlik ilkeleri ile değerlendirilmiştir. Sonuç olarak ise bu iki ilkenin yürünebilirliğe olan etkisi çerçevesinde sürdürülebilir tasarımın yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Wheeler (2001), “*Livable Communities: Creating Safe and Livable Neighborhoods, Towns, and Regions in California*” başlıklı makalesinde yaşanabilirlik kavramını çevre ve yaşam kalitesi ile ilişkilendirerek kentleri insanlar için daha yaşanabilir hale getirmenin yollarını ele almaktadır. Toplu alan kullanımı, dar caddeler, kaldırımlar, toplu taşıma önceliği ve karma kullanım faktörlerinin yaşanabilirlik için önemli ölçütler olduğu ifade edilerek, yaşanabilir çevreler için planlamada temel ölçütleri içeren Ahwahnee Prensipleri değerlendirilmiştir.

Lennard vd. (1997), *'Making Cities Livable'* başlıklı kitabında yaşanabilir kentleri insanların bir araya geldiği, iletişimin önemli olduğu, kamusal alanlarda çeşitli aktivitelerin olduğu ve korkunun olmadığı yerler olarak tanımlamıştır.

Balsas (2004), *"Planning Practice and Research"* başlıklı kitabında yaşanabilir mekanları güvenli, temiz, fonksiyonel altyapıya sahip, geniş parkları olan, verimli bir şekilde kullanılan, kültürel aktiviteleri olan, herkese açık, ilginç, ekonomik, çeşitliliği barındıran, topluluk duygusu hissedilen mekânlar olarak tanımlamıştır.

Momtaz ve Elsemary (2015), *"Qualitative Conceptions of Livability between Theory and Applications in Egypt"* başlıklı bildirisinde yaşanabilirliğin ekonomik ve sosyal olarak hayatta kalmak için bir önkoşul olduğunu belirtmektedir.

Lynch (2019), *"Kent İmgesi"* başlıklı kitabında mekânın insanlar üzerindeki etkisini inceleyerek yaşanabilirlik bağlamında canlılık, güvenlik, çevrenin fiziksel sağlığı ve rutin alışkanlıklar gibi faktörleri önemli ölçütler olarak belirtmiştir.

Jacobs (1961), *"Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı"* başlıklı kitabında, kentsel mekânda yaşamı ve yaşanabilirliği caddeler bağlamında inceleyerek şehirlerdeki karmaşık ve çeşitli yapıların önemini vurgulamıştır. Mahallelerdeki çeşitliliğin insan-insan etkileşimini artırdığını ve sosyal ilişkileri güçlendirdiğini ifade ederek otomobil odaklı planlamayı eleştirmiş ve kentlerin insan ölçeğinde olması gerektiğini savunmuştur.

Demirkan (2019), *"Caddelerde Yaşamın Hareket Deneyimi Modeli İle İrdelenmesi; Mevlana Caddesi Örneği"* başlıklı doktora tezinde şehirlerin yaşanabilir olması için insan-insan ve insan-mekân ilişkisinin yanı sıra fiziksel, fonksiyonel, sosyal ve güvenlik ölçütlerinin değerlendirilmesi gerektiğinin savunmuştur. İnsanların mekânlarla duygusal bağ kurabilmesinin önemli olduğunu belirterek insan merkezli ulaşım ağları ve yeşil alanlar gibi çözümler önermiştir. Araştırmacıya göre yaşanabilirlik, insan-mekân ilişkisinin yeterliliğini ifade eden bir kavramdır.

Wang vd. (2016), *"A review on the effects of physical built environment attributes on enhancing walking and cycling activity levels within residential neighborhoods"* başlıklı makalesinde fiziksel çevrenin belirli özelliklerinin insanların bisiklet ve yürüyüş kullanımına olan etkisini ele almış, yerleşim bölgesindeki yapı çevrenin genel ve özel niteliklerini değerlendirmiştir. Böylece bisiklete binme ve yürüme aktivitelerinin nasıl daha çok geliştirilebileceğinin yanında bu aktivitelerin engelleyicilerinin nasıl ortadan kaldırılacağına yönelik öneriler ortaya koyarak bireysel özelliklerin bu aktivitelere katılımdaki etkinliğini değerlendirmiştir.

Ter ve Adıgüzel (2017), “*Yaşanabilir Kentsel Mekan Tasarımında Yürünebilirlik Faktörü*” başlıklı makalesinde kentlerin daha yaşanabilir hale gelmesi için insan merkezli aktif ulaşımın benimsenmesi gerektiğini vurgulamışlardır. Bu yaklaşımın yürüme ve bisiklet yolları güzergahları ile desteklenen yeşil ağ sistemi ve birbiriyle bağlantılı ulaşım alt yapısı ile mümkün olacağını, bu bağlamda insan odaklı ulaşımın benimsendiği kent tasarımında yürünebilirliği teşvik eden mekanların ortaya çıkacağını belirtilmiştir.

Akçam ve Karaçor (2018), “*Sosyo-Demografik Yapı ve Fiziksel Çevre Özelliklerinin Yürünebilirlik Algısı Üzerine Etkisi*” başlıklı makalesinde yürünebilirlik ve yürünebilirlik algısı kavramlarını ele almışlardır. Yürünebilirlik, bir bölgenin veya mahallenin yaya trafiği için uygun olma derecesini ifade ederken, yürünebilirlik algısı ise bireylerin bu çevreleri nasıl algıladığını ifade etmektedir. Çalışmada, yürünebilirlik ve yürünebilirlik algısının mahalle tasarımıyla olan ilişkisi vurgulanarak yürünebilir bir çevre oluşturmak için mahalle tasarımı, yolların düzenlenmesi, yaya ve bisiklet yollarının varlığı, yeşil alanların ve parkların bulunması gerekliliği ifade edilmiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre, kentsel yeşil alanlara erişim, karma kullanım, sosyo-demografik yapı gibi faktörler yürünebilirlik algısını etkilemektedir. Örneğin, yaşlı veya engelli bireyler için erişilebilir yolların bulunması yürünebilirlik algısını olumlu etkilerken, çevredeki yeşil alanların ve parkların varlığı da yürünebilirlik algısını artırmaktadır.

Reyer vd. (2014), “*Walkability is Only Part of the Story: Walking for Transportation in Stuttgart, Germany*” başlıklı çalışmalarında, Stuttgart'ın yürünebilirlik açısından nasıl bir şehir olduğunu ve insanların ulaşım için yürümeyi tercih etme nedenlerini incelemişlerdir. Yürünebilirlik İndeksi ve Yürünebilirlik Puanını kullanarak şehrin yürünebilirliğini değerlendirmişlerdir. Araştırma, yürüme aktivitesinin sadece yürünebilirlik faktörlerine bağlı olmadığını, aynı zamanda demografik, sosyal ve ekonomik faktörlerin de etkili olduğunu göstermektedir.

Millington vd. (2009), “*Development of the Scottish Walkability Assessment Tool (SWAT)*” isimli makalelerinde yürümenin fiziksel çevrenin boyutlarıyla ilgili olduğunu savunmaktadırlar. Fiziksel çevrenin unsurları olarak; toplu taşıma, servisler, park alanları, güvenlik, trafik güvenliği, sokak görüntüleri, estetik anahtar kelimelerini kullanmışlar, fiziksel çevrenin nesnel olarak kaydedilmesi için İskoç Yürünebilirlik Değerlendirme Aracını (SWAT) geliştirmişlerdir.

Badland ve Schofield (2005), “*Transport, urban design, and physical activity: An evidence-based update*” başlıklı makalede, ulaşım ve kentsel tasarımın fiziksel aktivite ile ilişkisini ele almaktadır. Makalede, ulaşım ve kentsel tasarımın insanların fiziksel

aktivite düzeylerini nasıl etkilediği ve sağlık üzerindeki etkileri hakkında bilgiler sunulmaktadır.

Speck (2013), “*Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*” başlıklı kitabında yürünebilir bir ortamı; güvenli, iyi hizmet sunulan ve yürümeyi olumlu bir deneyim haline getiren özelliklere sahip bir ortam olarak tanımlamaktadır. Bu olumlu deneyim, rahat ve ilginç caddeler, kaldırımlar ve yollar (yaya yolları) ile sağlanmaktadır.

Moura vd. (2017), “*Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon*” başlıklı makalede yürünebilirlik kavramı, kentsel çevrenin yaya dostu olma derecesi olarak tanımlanmıştır. Yürünebilirliğin değerlendirilmesi için katılımcı bir çerçeve sunulmuştur. Farklı yaya gruplarını (yetişkinler, çocuklar, yaşlılar ve engelli yaya) ve seyahat amaçlarını (yararlı, eğlence) dikkate alarak hazırlanan çalışmada, GIS tabanlı ve sokak denetimi göstergeleri ile yürünebilirliği değerlendirmek için oluşturulan yöntem Lizbon şehrinde bir bölgeye uygulanmıştır. Araştırmanın sonucunda farklı yaya grupları için yürünebilirlik puanlarının da farklılıklar gösterdiği belirlenmiştir.

Southworth (2005), “*Designing the Walkable City*” başlıklı makalede yürünebilirliği, yapıyı fiziksel çevrenin yayaları konfor ve güvenlik içinde farklı noktalara bağlarken, görsel imaj açısından ilgi çekici vistalar oluşturularak yürümeyi destekleyip teşvik eden bir yapı sunması olarak tanımlamıştır.

Ercan ve Belge (2017), “*Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli*” başlıklı makalede yaşanabilirliğin temel unsuru olarak yürünebilirliğe dikkat çekmiştir. Yürünebilirlik ilkeleri; çekicilik, güvenlik, ulaşım türü bağlantıları, sokak doku niteliği, yol ağı bağlanabilirliği, açık alanlar arası bağlantı, yaya yolu ve kaldırım niteliği, erişilebilirlik alt başlıklarında değerlendirilmiştir.

Massengele ve Dover (2014), “*Street design, The Secret to Great Cities and Towns*” isimli kitabında yürünebilirliğin yaşanabilirliğin alt ölçütü olduğunu vurgulayarak, yürüme deneyiminin rahat, bağlantılı, ilginç ve güvenli olması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Su vd. (2019), “*Auditing street walkability and associated social inequalities for planning implications*” başlıklı makalede yürünebilirliğin ilkelerini; erişilebilirlik, bağlantı, uygunluk, algılanabilirlik ve hizmet olanakları başlıklarında sınıflandırmışlardır.

Tier vd. (2014), “*Walkability on University Avenue*” başlıklı makalede caddelerdeki yürünebilirliğin belirlenmesi ve geliştirilmesi amacıyla nicel ve nitel bulgulara odaklanmıştır. Değerlendirmeler ve kullanıcı görüşleri doğrultusunda caddede yüksek yaya yoğunluğunun olduğu zamanlarda caddenin taşıt trafiğine kapatılarak, oturma alanları ve estetik unsurların tasarlanması, erişilebilir ve güvenli hale getirilmesi halinde caddenin yürünebilirliğinin artırılacağı vurgulanmıştır.

Dovey ve Pafka (2020), “*What is Walkability? The Urban DMA*” başlıklı makalede yürünebilirliğe katkıda bulunan temel faktörleri incelenmiştir. Yürünebilirliğin tek bir indekse indirgenmeyen çeşitli ilkelerinin olduğunu ifade edilen çalışmada, yürünebilirliğe etki eden faktörler, yoğunluk, fonksiyonel karışım ve erişim ağları (Density, functional mix and Access -DMA) olarak sınıflandırılmıştır.

Alfonzo (2005), “*To walk or not to walk, The Hierarchy of Walking Needs*” başlıklı makalede yürüme konusunda sosyal-ekolojik bir model ortaya koyarak yürüme ihtiyaçlarını hiyerarşik bir düzende gruplandırmıştır. Gruplandığı hiyerarşik düzende alt basamaktaki ilke sağlanmadan diğer basamağa geçilemeyeceğini öne sürmektedir.

Halu (2010), “*Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği*” başlıklı doktora tezinde yürünebilirliği cadde ve sokakların mekansal karakteriyle ilişkilendirmiştir. Kentsel mekanın özelliklerini algısal, sosyal ve fiziksel olarak gruplandırmıştır. İnsanların yapıyı çevrede rahatlıkla yürüyebilmesi için mekanın fiziksel ve algısal olarak içermesi gereken ilkeleri ele alınmıştır. Bu bağlamda yürünebilirliğin artırılmasında, çeşitlilik, güvenlik, görsel çekicilik ve yürüme mesafesi gibi ilkelerin önemli olduğu vurgulanmıştır.

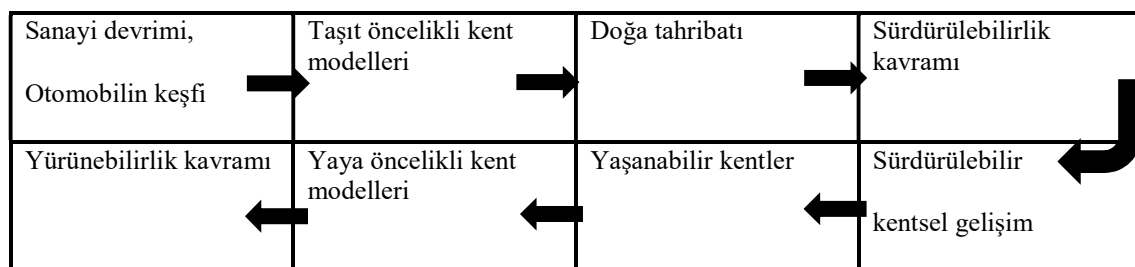
Köprülü (2023), “*Konya Kentinde İmar Planı Kararlarıyla Oluşan Yapılı Çevrenin Sokak Ölçütleriyle İncelenmesi*” başlıklı yüksek lisans tezinde Konya kent merkezindeki cadde ve sokakların fotoğraflarını sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik açısından puanlayarak, en düşük ve en yüksek tasarım değerlerine sahip sokakları belirlenmiş imar planları üzerindeki etkisi analiz edilerek daha sürdürülebilir ve yaşanabilir sokaklar için politikalar önermiştir.

## 2.KAYNAK ARAŞTIRMASI

### 2.1. Yürünebilirlik Kavramı

Kentsel dış mekanlar, toplu yaşam etkinliklerinin gerçekleştiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık yerler olup düzenlenmiş yaya alanları, alışveriş alanları, geçiş alanları ve bölgelerden oluşmaktadır (Bakan ve Konuk 1987).Yapılı çevrede sosyal etkileşimin sağlıklı kurulması için yaya hareketinin güçlü biçimde organize edilmiş olması önemlidir. Yaya önceliğinin gözetildiği kentsel mekân tasarımları, algısal, sosyal ve fiziksel özellikleriyle yaya hareketine olanak tanıyarak insanların çevreyle etkileşim ve iletişim içerisinde olmasını sağlamaktadır (Yazıcıoğlu Halu ve Yürekli, 2011;Lamíquiz and López-Domínguez, 2015; Demirkan, 2019).

Geçmişten günümüze kadar devam eden yaya hareketliliği tarihsel olarak kentlerde planlamayı etkilemiştir. Ortaçağ'da kentlerde yaya kullanımı sonucu oluşan patikalar plan oluşumunu etkilerken, rönesans döneminde düzen ve güvenlik önem kazanmış, şehirlerde düz caddeler ve bulvarlar inşa edilmiştir. Barok döneminde ise gösterişe önem verilmiş ve bulvarlar taşıt trafiği için genişletilmiştir (Reader, 2007; ARÜ, 1965 ; Mumford, 1962). Paris'te 1800'lerde kapalı alışveriş merkezlerinin ilk örneklerinin yapılmasıyla birlikte, 19. yüzyılda Avrupa'da birçok yaya pasajı inşa edilmeye başlanmıştır. Yaya pasajları ve kapalı alışveriş merkezleri modern yayalaştırma hareketinin başlangıcı olarak kabul edilerek 1920'lerden günümüze kadar gelmiştir (Moosajee, 2009).Ancak her geçen gün artan insan nüfus ve sanayi devrimi ile başlayan taşıt hareketliliği kontrolsüz kent büyümesini devamında getirmiştir. Bunun sonucunda ise yürüme eylemi azalmış ve yaşam kalitesinde düşüş görülmüştür. Zamanla taşıt öncelikli kentlerin doğa tahribatı ve yaşam kalitesinde ki düşüşü fark edilince sürdürülebilirlik kavramıyla beraber yaşanabilir, yaya öncelikli kent modelleri ortaya çıkmıştır (Gündoğdu ve Dinçer, 2020) (Şekil 2.1.).



Şekil 2. 1.Yürünebilirlik kavramının oluşum süreci (Gündoğdu ve Dinçer, 2020)

Yaşanabilirliği hissetmek için mekanlarda yürünebilirliğin iyi kurgulanmış olması gerekmektedir. Yürünebilirlik bir kentin canlılığını ve yaşantı zenginliğini sağlamak için önemlidir. Sürekliliği ve bağlanabilirliği olan yaya bölgeleri sayesinde kentlerde daha aktif bir yaşam tarzı, doğal çevrede ise daha sakin ve dinlendirici bir ortam oluşturulması mümkündür (Fanuscu, 1998; Yıldırım vd., 2002). Yaya önceliği ve yürünebilirliğin sağlandığı mekanlar toplumsal yaşamın güçlenmesine ve yaşanabilir toplulukların gelişmesine katkıda bulduklarından canlı ve dinamiktir (Forsyth and Southworth, 2008). Bu tür mekanlarda hareketin getirdiği yaşanabilirlik ve güven ortamı vardır (Moura vd., 2017). Ancak yaya hareketinin yoğun olduğu her mekan yürünebilir değildir. Yürünebilirlik için mekandaki fiziksel ve algısal unsurların yürümeyi destekleyici olması gerekmektedir (Akçam ve Karaçor, 2018). Başka bir deyişle yürünebilirlik "inşa edilmiş çevrenin yürüme dostu olma derecesi" olarak tanımlanmaktadır. Cambridge Dictionary "Yürünebilir" kavramını bir yerin, yürüyerek ulaşabilecek kadar yakın, güvenli, kolay ve yürümenin keyifli olması şeklinde açıklamaktadır (Url 4, 2023) .

Yürünebilir mekanlar; günümüzde gelişen iletişim araçlarıyla özel hayatın ve iş hayatının getirdiği içe dönük yaşam anlayışını dış mekan yaşantısına dönüştürerek kullanıcıların yaşam kalitesini artırmaktadır. Bu ruhsal dönüşümünle beraber yürünebilirlik insan yaşamında fiziksel aktivite ve aktif ulaşımın önemli bir belirleyicisi olarak görülmektedir (Reyer vd., 2014). Yürüme aktivitesinin yapılabildiği çevreler, kentsel mekanın canlılığını ve kullanılabilirliğini artırmaktadır. İnsanların farklı amaçlarla hareket etmeleri, çevrenin çeşitliliğini yansıtarak mekanın kullanım potansiyelini öne çıkarmaktadır. Yürüme aktivitesi, sosyal etkileşimler sayesinde insanların bir araya gelmesine olanak sağlamaktadır. Toplu taşıma, bisiklet kullanımı gibi sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini teşvik etmektedir. Böylelikle özel taşıtlara olan bağımlılık ve trafik sıkışıklığı azalarak karbon emisyonu düşmektedir. Ayrıca, yayaların hareketleri, trafik düzenlemeleri ve yaya yollarının planlanması gibi faktörlerle birlikte düşünüldüğünde, güvenli ve erişilebilir bir kentsel çevre oluşturulmasına katkıda bulunmaktadır. Yürüyen insanların varlığı, kentsel çevrenin kullanıcı dostu ve sürdürülebilir olmasına katkıda bulunmaktadır (Özer, 2006 ; Dovey and Pafka, 2020).

## **2.2.Yürünebilirliği Etkileyen İlkeler**

Günümüzde yaygın olarak kullanılan yürünebilirlik kavramının ortaya çıkışı 18.yüzyıla dayanmaktadır. Yürünebilirlik, çok boyutlu doğası ve çeşitli faktörler arasındaki karmaşık etkileşim nedeniyle tanımlanması ve ölçülmesi zor bir kavramdır (Dovey and Pafka, 2020).

Dovey and Pafka (2020), yürünebilirliği tek bir ilkeye bağlayamayacak kadar karmaşık yapan nedenleri şu şekilde açıklamıştır;

- Öznel olması: Yürünebilirlik, tercihlerine, yeteneklerine ve ihtiyaçlarına bağlı olarak kişiden kişiye değişmektedir. Bireysel algılar, kültürel faktörler ve kişisel deneyimler tarafından etkilenmektedir (Tekel ve Özalp, 2016 ; Dovey and Pafka, 2020 ; Pikora ve diğerleri 2003). Yürümeyi etkileyen yapılı çevrenin içerisinde insanların o mekandan algıladıkları faktörler önemli yer tutmaktadır. Yürümek sadece fiziksel çevrenin sağladığı ilkeler ile gerçekleşmemektedir. Bunu destekleyen algısal faktörler de önemlidir. Şekil 2.2.'de belirtildiği üzere bireysel, topluluk ve bölgesel özelliklerin tamamı kullanıcı algısını yöneterek insanların dış mekanda yürüme eylemini gerçekleştirmesine katkıda bulunmaktadır. Bireysel özellikleri; psikolojik, bilişsel, demografik ve biyolojik etkenler, topluluk özelliklerini; sosyo ekonomik ve kültürel etkenler, bölgesel özellikleri ise iklim, bitki örtüsü ve topografya oluşturmaktadır (Halu, 2010 ; Reid Ewing, 2006) .

<i>İnsanın Algı Sınırları Koşulları</i>	<i>Etkenler</i>	<i>Değişkenler</i>
Bireysel özellikler	Psikolojik veya bilişsel etkenler	Subjektif normlar Algılanan davranış kontrolü Alışkanlıklar Kişisel yarar Fiziksel aktiviteden zevk alma Bilinç
	Demografik etkenler	Yaş Cinsiyet Nüfus Yapısı Ağırlık
	Biyolojik etkenler	
Topluluk-grup özellikleri	Sosyo-ekonomik etkenler	Sosyal çevrenin desteklemesi Hane Halkı Büyüklüğü Eğitim Durumu Mesleki Dağılım Doğum Yeri
	Kültürel etkenler	Yürümenin kabul edilebilirliği
Bölgesel özellikler	İklim	Sıcaklık Yağış Rüzgar
	Bitki Örtüsü	
	Topografya	Eğim

Şekil 2. 2.Yürümeyi etkileyen algısal özellikler (Halu, 2010)

-Bağlamsal bağımlılık: Yürünebilirlik, farklı mahalleler, şehirler ve bölgeler arasında değişebilen bağlamsal bir kavramdır. Nüfus yoğunluğu, arazi kullanımı desenleri, altyapı ve kültürel normlar gibi faktörler, bir bölgenin yürünebilirliğini önemli ölçüde etkilemektedir (Dovey and Pafka, 2020).

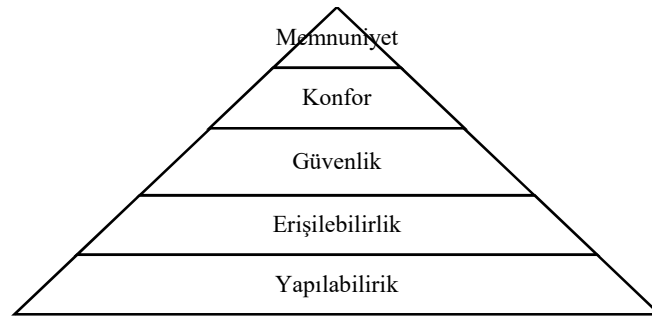
-Çoklu boyutlar: Yürünebilirlik, fiziksel, sosyal ve fiziksel faktörleri içeren çoklu boyutları kapsamaktadır. Kaldırımların veya yaya altyapısının varlığının yanı sıra güvenlik, estetik, konfor, sosyal etkileşim, işlevlerin/kullanımların çeşitliliği ve

erişilebilirliği yürünebilirliği doğrudan etkileyen unsurlardır (Reid Ewing, 2006 ; Pikora ve diğerleri 2003 ; Dovey and Pafka, 2020).

- Disiplinlerarası olması: Yürünebilirlik; kentsel planlama, ulaşım, halk sağlığı ve sosyoloji gibi birden fazla disiplini içermektedir. Yapılı çevre üzerinde insanların yürüme tercihlerini yoğunluk, çeşitlilik, tasarım, erişilebilirlik durumu, ve toplu taşıma mesafesi gibi birçok faktör etkilediği için yürünebilirlik disiplinlerarası bir olgudur (Badland and Schofield, 2005).

- Karmaşık etkileşimler: Yürünebilirlik, yoğunluk, arazi kullanımı, yol bağlantısı, güvenlik ve erişilebilirlik gibi çeşitli faktörler arasındaki karmaşık ilişkilerden etkilenmektedir. Bu faktörler birbirine bağlıdır ve yürünebilirliği doğrudan veya dolaylı etkilemektedir (Dovey and Pafka, 2020) .

Bireylerin yürümeye karar vermesi için fiziksel ve algısal özelliklerin bir arada olması gerektiğini ifade eden Alfonzo (2005) oluşturduğu yürüme ihtiyaçları piramidinde yürüme davranışının gerçekleşmesi için öncelikle yürüme eyleminin yapılabilir olması gerektiğini savunmaktadır. Yapılabilirlik bireyin fiziksel özelliklerinin yanında yürüme isteğini ve amacını ifade ederken, erişilebilirlik, güvenlik ve konfor parametreleri yürüme davranışını etkilemekte, memnuniyet düzeyi ise yürüme eylemini artırmaktadır. Ayrıca yürüme alanlarının genişliği, kalitesi, sürekliliği, çeşitliliği ve aktivitelere yakınlığı yürüme davranışında etkili olmaktadır (Alfonzo, 2005) (Şekil 2.3.).

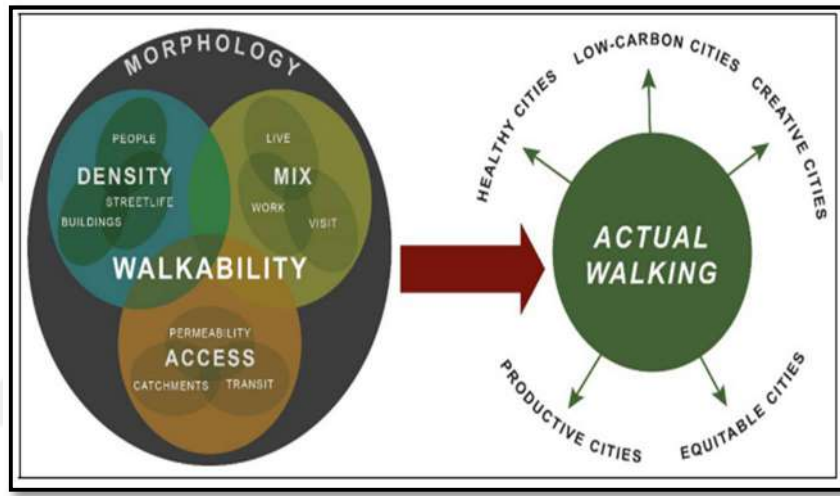


Şekil 2. 3.Yürünebilirlik ihtiyaçları piramidi (Alfonzo, 2005)

- Standartlaşmış ölçümlerin eksikliği: Yürünebilirliği ölçmek için evrensel olarak kabul edilen bir ölçüm veya gösterge seti yoktur. Farklı araştırmacılar ve kuruluşlar farklı ölçümler kullanmaktadır. Bu durum çalışmalar veya yerler arasında karşılaştırma ve genelleme yapmayı zorlaştırmaktadır.

- Gelişen bir kavram olması: Yürünebilirlik, zaman içinde gelişen dinamik bir kavramdır. Kent tasarımı, ulaşım ve halk sağlığı konusundaki olumlu gelişmeler, yürünebilirlik eyleminin önemini artırmaktadır.

Yürünebilirliğin karmaşık ve çok boyutlu doğasına katkıda bulunan temel faktörler yoğunluk, karma kullanım ve erişim ağları olarak gruplandırılmaktadır. Bu faktörler bir araya geldiğinde yürünebilirliği temel alan tasarımlarda yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı, karbon emisyonu düşük, yaratıcı, eşit ve üretken bir kent modeli sağlanabilmektedir (Dovey and Pafka, 2020) (Şekil 2.4.). Sağlanan kent modeliyle nitelikli ve başarılı mekanların oluşumuna katkı sunulmaktadır.



Şekil 2. 4.Yürünebilirliği etkileyen bağımlı ilişkiler kümesi (Dovey and Pafka, 2020)

Jeff Speck (2013) “Walkable City” kitabında başarılı yürünebilir tasarım yapmanın prensiplerini amaca yönelik, güvenli, konforlu ve ilgi çekici olmak üzere dört ana başlık ve alt başlıklarla beraber on ilke altında açıklamaktadır (Speck, 2013);

“*Amaca Yönelik/Faydalı Yürüyüş*” ün sağlanması için gereken ilkeler aşağıda belirtilmektedir:

Taşıtları Bırak: Sanayi devriminden bu yana artarak devam eden taşıt odaklı kent tasarımları bırakılmalıdır.

Karma Kullanımlı Mekanlar Tasarla: Yürüme odaklı kentler tasarlamak için mekanlar birçok ihtiyaca cevap verebilmelidir. Böylelikle insanlar yürümeye teşvik edilerek gündelik işlerini karma kullanıma sahip yerlerde rahatlıkla çözebileceklerdir.

Otoparkı Doğru Anla: Kentlerde artan düşük fiyatlı otopark uygulamaları insanları bireysel taşıt kullanımına yönlterek yürümeyi azaltmaktadır. Uygulanan

otopark politikalarında değişikliğe gidilerek kısıtlı otopark alanlarının daha yüksek fiyatlı olması ile özel taşıt kullanımını azaltacaktır. Böylece kentlerde insanların yürüme isteği artmış olacaktır.

Toplu Taşıma Kullanımını Artır: Kentlerin yürünebilir olması için toplu taşıma ağının yeterli düzeyde gelişmiş olması gerekmektedir.

**“Güvenli Yürüyüş”** için gereken ilkeler;

Yaya Öncelik Ver: Yaya mekanlarının güvenliğinin sağlanmasıyla kentte ki güvenlik faktörü tamamlanmış olacaktır. Yaya mekanlarının güvenliği ise sinyalizasyon sistemi, yol genişlikleri, bina yükseklikleri unsurları sayesinde sağlanmaktadır.

Bisiklet ve Motorsuz Taşıt Odaklı Kent Tasarla: Motorsuz taşıt kullanımına imkan tanıyan kentlerde taşıt kullanımını azalacağından dolayı yürünebilirlik artacaktır.

**“Konforlu Yürüyüş”** için gereken ilkeler;

Mekan Okunabilir Yap: Anlamsız büyük boşluklar yerine sınırları belli olan kapalılık hissi uyandıran mekanlar her zaman daha okunabilirdir. Okunabilirlik ise insanlara güvenlik hissi verecek ve yürünebilirliğe olan teşviki artıracaktır.

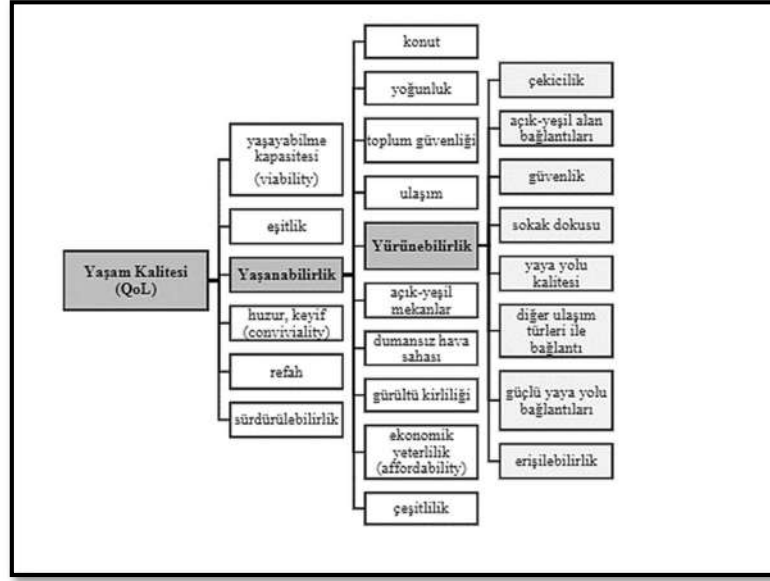
Ağaç Ve Yeşil Alanı Artır: Yaya yolu ağaçları insanların konforunu sağlayan ve yürümeye teşvik eden önemli unsurlardandır. Mekandaki ağaçlar sıcak havalarda gölge vererek, ortamın ısını düşürerek ve rüzgarı sınırlandırarak yayalara iklimsel konfor sağlarlar.

**“İlginç/ çekici yürüyüş”** için gereken ilkeler:

İlginç/ Çekici Mekanlar Tasarla: İlginç ve çekici manzaralar, canlı caddeler yürünebilirliği artırırken boş duvarlar, kötü mimari cepheler yürümeyi negatif yönde etkilemektedir.

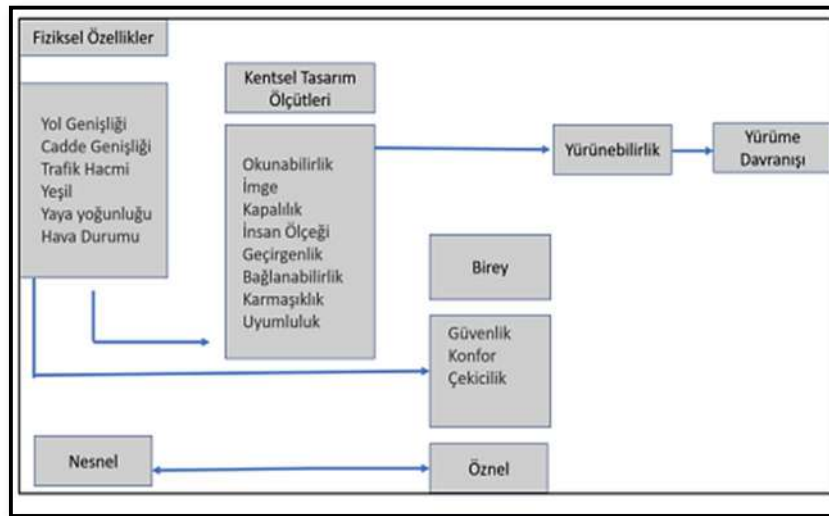
En İyiyi Seç: Taşıtlar çağımızın getirdiği bir gereklilik olsa bile uzun vadede kentler için hiç sağlıklı olmayan sonuçlara yol açacaklardır. Bu nedenle “yaya odaklı kent tasarlamak” yaşanabilir kentler için en doğru yöntem olacaktır.

Yürünebilirlik ilkeleri doğrultusunda oluşan yapıllı çevrenin yaşam kalitesi de yüksektir. Çünkü yürünebilirlik yaşanabilirliği etkileyen bir kavramdır (Şekil 2.5.). Bu kapsamda yürünebilir mekanların açık-yeşil alanlar, yaya alanları ve diğer ulaşım türleriyle desteklenerek çekici, güvenli ve erişilebilir sokak dokusunun oluşturulması gerekmektedir (Belge, 2012 ; Ter ve Adıgüzel, 2017) .



Şekil 2. Yaşam kalitesi, yaşanabilirlik ve yürünebilirlik arasındaki ilişki (Belge (2012) ; Ter ve Adıgüzel, 2017)

Ewing ve Clemente (2013), çekici, güvenli yürünebilir alanların oluşturulmasında fiziksel özellikler ile beraber kentsel tasarım ölçütlerinin bir arada bulunmasının önem taşıdığını, fiziksel özellikler arasında yol genişliği, cadde genişliği, trafik hacmi, yeşil alanlar, yaya yoğunluğu ve hava durumunun yer aldığını vurgulayarak, kentsel tasarım ölçütlerinin okunabilirlik, imge, kapalılık, insan ölçeği, geçirgenlik, bağlanabilirlik, karmaşıklık ve uyumluluk olarak sıralanabileceğini, değerlendirmede hem öznel hem de nesnel faktörlerin dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir (Şekil 2.6.).



Şekil 2.6. Yürünebilirlik ve kentsel tasarım ilişkisi (Ewing and Clemente, 2013)

Jan Gehl, “İnsan için Kentler” (2019) isimli kitabında insan ölçeğini, kentsel tasarım ölçütleri arasında bulunan yürünebilirliğin ana odağı olarak belirtmektedir. İnsan ölçeğinde tasarım yapılan mekanlar kullanıcılar için daha çekici ve yaşam dolu olarak tanımlanmaktadır. Günlük yaşamda aktif kullanıcıların olduğu canlı kentsel dış mekanlar beraberinde güvenliği de getirmektedir. Güvenli, insan ölçeğinde, sağlıklı kentler yürünebilirliğin temelini oluşturmaktadır (Gehl, 2019). Sonuç olarak mekanda yürüme eylemi gerçekleştirmek ile yürünebilirlik algısını hissetmek aynı kavramlar değildir. Mekanın yürünebilir olması için bölgenin yaya trafiğine uygun olması yeterliken bu durum yürünebilirlik algısını yaratması için yeterli olduğunu göstermemektedir. Yürünebilirlik algısı bireylerin mekanda neyi algıladığı ile ilgili bir kavramdır. Yapılı çevrede bulunan bir takım fiziksel ve algısal ilkeler yürünebilirliği etkilemektedir. Belirli ilkelerin sağlandığı yürünebilir çevrelerin oluşturulması yürüme aktivitelerini artırmak için önemlidir (Akçam ve Karaçor, 2018).

Yürünebilirlik kavramı konusunda yapılan literatür taraması sonucunda mekanlarda olması gereken ana ilkeler güvenlik, çeşitlilik, erişilebilirlik, okunabilirlik, konfor olarak belirlenmiştir (Çizelge 2.1.).

**Çizelge 2. 1.Yürünebilirlik ilkeleri**

İlkeler	Referanslar
Güvenlik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yoğunluk</li> <li>• İnsan ölçeği</li> </ul>	(Alfonzo, 2005), (Appleyard, 1981), (Bentley vd., 1993), (Biddulph, 2007), (Burton and Mitchell, 2006), (Demirkan, 2019), (Dovey and Pafka, 2020) (Ercan ve Belge, 2017), (Ewing and Clemente, 2013), (Halu, 2010) (Hayat, 2019), (Jacobs A. B., 1995) (Kuntay, 2008), (Lambert, 2005), (Millington, vd., 2009), (Southworth, 2005), (Newman, 1973) (Gehl, 2011) (Gehl, 2019)
Çeşitlilik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yoğunluk</li> <li>• Karmaşıklık</li> <li>• Dinçlik</li> <li>• Görsel imaj</li> </ul>	(Badland and Schofield, 2005), (Bentley vd.,1993), (Dovey and Pafka, 2020), (Hayat, 2019) (Halu, 2010), (Jacobs J. , 1961), (Jacobs J. , 1993), (Ewing and Clemente, 2013), (Javan Fard, 2012), (Lamíquiz and López-Domínguez, 2015), (Reyer vd., 2014), (Speck, 2013)
Erişilebilirlik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bağlanabilirlik</li> <li>• Yoğunluk</li> <li>• Geçirgenlik</li> </ul>	(Alfonzo, 2005), (Al-Qemaqchi and Abdullah, 2017), (Bentley vd., 1993), (Biddulph, 2007), (Burton and Mitchell, 2006), (Tier, vd., 2014), (Frey, 1999), (Hayat, 2019), (Dovey and Pafka, 2020), (Kriken, 2010) (Kaygısız, 2006) (Körmeçli P. Ş., 2019) (Ercan ve Belge, 2017), (Montgomery, 1998), (Southwort, 2005), (Southworth ,Owens, 1993), (Su ve diğerleri, 2019)

Okunabilirlik <ul style="list-style-type: none"> <li>• İnsan ölçeği</li> <li>• Kapalılık</li> <li>• Görsel imaj</li> </ul>	(Ashihara, 1981), (Çınar, 1996), (Krier, 1979), (Moughtin C., 1992), (Bentley vd., 1993), (Thomas and Olivia 2003), (Lynch, 1960) (Akbarishahabi, 2022), (Ewing and Clemente, 2013), (Ying Long, 2019), (Lynch, 1984), (Cullen, 1961), (Burton and Mitchell, 2006), (Halu, 2010), (Speck, 2013)
Konfor <ul style="list-style-type: none"> <li>• İnsan ölçeği</li> <li>• Uyumluluk</li> </ul>	(Tekel ve Özalp, 2016), (Hayat, 2019), (Rafiemanzelat vd., 2017), (Kavak ve Güzel, 2021), (Speck, 2018), (Speck, 2013), (Gehl, 2011) (Göregenli, 2013), (Bolat, 2022)

### 2.2.1.Güvenlik

Kaliteli mekanlarda en etkili yürünebilirlik ilkesi, güvenlidir. Yürünebilirliğin sağlandığı kamusal kentsel dış mekanlarda insanlar kendilerini fiziksel ve psikolojik olarak güvende hissetmektedir (Burton and Mitchell, 2006). Yürünebilir bir çevrede yayaların güvenliği, fiziksel güvenlik ve psikolojik güvenlik olmak üzere iki ayrı şekilde değerlendirilmektedir. Fiziksel güvenlik, sokaklarda fiziksel olarak güvende olmayı ifade ederken, psikolojik güvenlik ise insanların kendilerini güvende hissetmelerini sağlamaktır. Güvenliğin sağlandığı yerlerde insanlar yürümek isteyerek mekanın canlılığını artırmaktadır (Appleyard, 1981). Bununla beraber canlı mekanlar suç olasılığının azalmasına katkıda bulunarak alanın yürünebilirliğini sağlamaktadır (Dovey and Pafka, 2020).

Fiziksel güvenlik, yürünebilir bir çevrede yayaların güvenliğini artırmak için mekanın fiziksel öğelerinin kullanılmasını amaçlamaktadır. Fiziksel öğeler sayesinde sokak genişliği ve kapalılığı göz önünde bulundurularak taşıt trafiğinin hızı sınırlandırılmaktadır. Fiziksel güvenlik için hız kesicileri yollara yerleştirilerek, yaya geçitleri yükseltilerek gerektiğinde yol şeritleri daraltılmaktadır. Taşıt ve yaya trafiği bazı bölgelerde ayrılarak güvenli yaya geçitleri oluşturulmaktadır. Bu fiziksel önlemler, mekanın doğrudan güvenliğini artırarak yayaların güvenli bir şekilde hareket etmelerini sağlamaktadır (Lambert, 2005 ; Southworth, 2005).

Psikolojik güvenlik, bir kişinin bulunduğu ortamda kendini ne kadar güvende hissettiğiyle ilgilidir. Yoğun taşıt trafiği, yüksek gürültü düzeyi ve suç oranlarının olduğu bölgelerde yayalar genellikle kendilerini güvende hissetmediklerinden bu tür alanlarda yürüme oranları düşüktür (Appleyard, 1981).

Fiziksel güvenliğin artırılması, psikolojik güvenliği olumlu etkileyerek insanları yürümeye teşvik etmektedir. Kamusal mekânların canlılığının ve gözetleme

olasılıklarının azalması suç işleme ihtimalini artırmaktadır. Psikolojik güvenlik, yürünebilirlik kapasitesini etkilemektedir. Yürünebilirlik arttıkça psikolojik güvenlik artmakta, azaldıkça ise yürünebilirlik kapasitesi azalmaktadır. Yürünebilir ve yaşanabilir çevrelerin geliştirilmesi ve psikolojik güvenliğin artırılması için kamusal ve özel mekânlar arasındaki sınırların belirlenmesi, doğal gözetleme yapılabilen tasarımların varlığı önemlidir (Jacobs, 1995 ; Gehl, 2019) (Şekil 2.7.). Kullanıcılar kendilerini güvende hissetmek için sınırları belirli, çevreye hakim oldukları mekanlara ihtiyaç duymaktadır (Göregenli, 2013).



Şekil 2. 7. Doğal gözetleme alanı (Biddulph, 2007)

Güvenlik için mekanların insan ölçeğinde olması tanımsız mekanların mümkün olduğunca azaltılması gerekmektedir. Yapılı çevrenin fiziksel özellikleri suçu azaltan ya da artıran temel unsurdur. Şehir bunlar göz önüne alınarak tasarlanırsa kendini koruyabilen bir mekan haline dönüşecektir. Kentsel dış mekanda arazi kullanımındaki çeşitlilik ve insan yoğunluğu arttıkça güvenlik ilkesi de sağlanacaktır (Newman, 1973 ; Alfonzo, 2005).

### 2.2.2.Çeşitlilik

Kentleri anlamlı kılan ayrı ayrı dağınık kullanımlar değil kullanımların anlamlı bir bütün içerisinde birleşimleri ya da karışımlarıdır. Konut alanları çevrelerinden bağımsız geliştirildikleri zaman toplumda ekonomik, sağlık ve fiziksel sorunlar ortaya çıkacaktır. Sadece konut ihtiyacının karşılanması kentlerin yaşanabilir olması için yeterli değildir. Kent sakinleri yaşadıkları yere yürüme mesafesinde olan eğitim, sağlık, alışveriş ve ibadet gibi hizmetlere ihtiyaç duymaktadır (Jacobs, 1961).

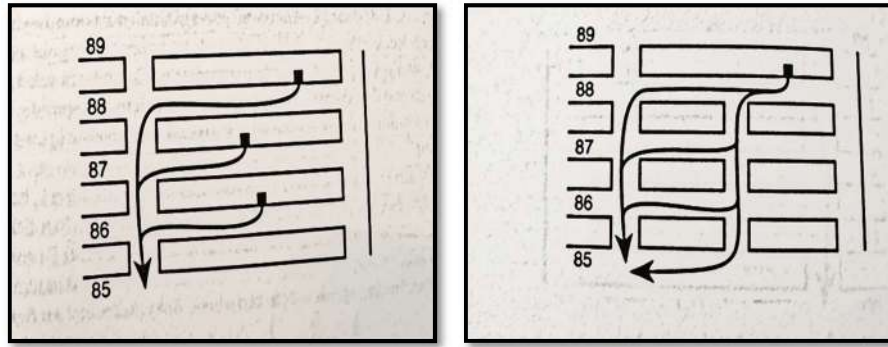
Yürünebilir kaliteli çevrenin oluşturulmasında önemli bir gösterge olan çeşitlilik, mekanları çeşitli anlamlarda ve formlarda kullanma anlamını içermektedir. Çeşitli

kullanımları olan bir yerde bina türleri zengin formlarda değişiklik göstermekte, bu durum farklı kullanıcı gruplarını çeşitli zaman ve nedenlerle mekanlara çekmektedir. Çeşitlilik tasarımı dikkate alınması gereken hususların başında gelmektedir. Kentsel dış mekanda çeşitliliğin oluşturulması kullanıcı tercihini artırmakta, bu durum ise yaya hareketliliğini doğrudan etkilemektedir (Bentley vd, 1993).

Yürümeyi teşvik eden tasarımların yanı sıra yürüme mesafesindeki kullanımların çeşitliliği de yürünebilirliği önemli ölçüde etkilemektedir. Örneğin, mekanda ticari işlevlerin bulunması yürümeye olan talebi ve yürümeye teşviki artırmaktadır. Karma kullanımlara, açık alanlara yakın yaşayanların o bölgelere uzakta yaşayanlara oranla daha fazla yürüdükleri tespit edilmiş bulunmaktadır (Handy ve Clifton, 2001). Konut, ticari ve rekreasyonel kullanımların birarada bulunması, yürümeyi teşvik etmekte, dış mekanın canlılığını artırmaktadır (Dovey and Pafka, 2020). Karma kullanıma yer verilmemesi durumunda ise kullanıcılar gereksinimlerini karşılamak için motorlu taşıtlarla daha uzak mesafelere gitmek zorunda kalacaklar dolayısıyla kentte yürünebilirlik azalacak motorlu taşıt kullanımı artacaktır. Oysa ki kentsel dış mekanlarda çeşitliliğin artırılması yürünebilirliği de teşvik edecektir. Jacobs çeşitliliğin artması için gereken şartları şu şekilde sıralamıştır (Jacobs, 1961) ;

*1.Karışık Birincil Kullanım İhtiyacı:* Kenti oluşturan unsurlar birden fazla işleve sahip olmalıdır. Böylelikle insanlar farklı saatlerde dışarı çıkacak ve ihtiyaçları doğrultusunda mekanı kullanabileceklerdir.

*2.Küçük Blok İhtiyacı:* Senti oluşturan uzun, monoton bloklar (yapı adaları) yalıtılmış tek kalmış sokak sayısını artırarak kullanıcılara sadece ihtiyaçları doğrultusunda tek bir güzergah sunmaktadır. Böylelikle bazı sokaklar ekonomik, sosyal ve güvenlik açısından yetersiz kalmaktadır. Siteler daha büyük birimler halinde birleştiğinde bloklar içinde çeşitlilik azalmaktadır (Şekil 2.8.). Buna karşılık kısa blokların avantajları ise çok fazladır. Geniş blokları kesen fazladan sokaklar olduğu takdirde ekonomik ve sosyal açıdan insanlara fayda sağlayacak yapı adaları oluşmaktadır. İnsanların sokak köşesi dönme fırsatının sık olduğu tasarımlarda alternatif güzergah sayısı artarak monotonluktan çıkmış mekanlar elde edilebilecektir. Sokaklar yalıtılmış kalmak yerine birbirine bağlantılı ve grift bir yapı oluşturacaktır. Bu grift yapı sayesinde ticari kullanım için uygun noktaların sayısı artmaktadır.



Şekil 2.8. Çeşitlilikte uzun ve kısa bloklar (Jacobs, 1961)

3.Eski Bina İhtiyacı: Semtte farklı yaşta ve durumda yapılar karışık olmalıdır. Yeni yapılaşmaların yanında eski durumda olan binalar mekanda çeşitliliği ve ihtiyaca yönelik kullanımı sağlamaktadır. Bunun yanında büyük kentlerde yürürken görülebilecek en hayranlık verici manzaralardan biri restore edilerek kullanıma açılmış eski binalardır.

4.Yoğunluk İhtiyacı: Kentteki insan yoğunluğu beraberinde çeşitliliği de getirmektedir. Yoğunluk; belirli bir alandaki binaların ve insanların sayısına atıfta bulunmaktadır. Daha yüksek yoğunluk, ticari birimler, okullar ve parklar gibi daha fazla destinasyona yürüme mesafesinde olunması anlamına gelmektedir. Yoğunluk insanlar arasındaki ve erişmeleri gereken yerlere mesafeleri kısaltmaktadır. Farklı kullanımların (konut, ofis, alışveriş, eğlence vb.) bir arada olduğu yüksek yoğunluklu yerler, insanların yürümelerini teşvik etmektedir. Böylelikle yürünebilen canlı sokak hayatı oluşmaktadır. Canlı sokak hayatı beraberinde güvenlik hissini ve sosyal etkileşimi artırmaktadır.

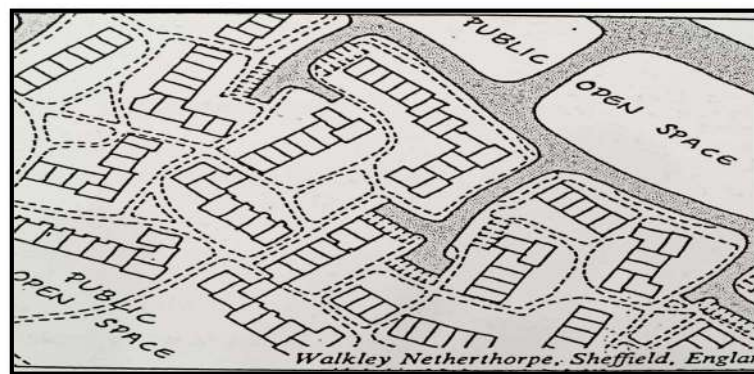
Bentley vd. (1993), çeşitlilik ilkesini taşıyan dış mekanların bireylere tek bir kullanım olanağından ziyade farklı kullanım seçenekleri sunacağını bu şekilde dış mekanın dinç-canlı-hareketli olacağını, dinçliğin olduğu yerde kendiliğinden oluşan bir görsel zenginlik oluşacağını ve mekanın insanları içine alarak memnuniyet hissini artıracığını ifade etmişlerdir. Farklı kullanım alternatiflerinin olmadığı ve tek düze binalardan oluşan yapıları çevrelerde çeşitlilik ile beraber görsel imaj azaldığından mekanı kullanmak insanların beyninde algısal olarak anlam karmaşasına ve zorluğa neden olacağını vurgulayan Bentley vd., çok sayıda benzer öge içeren mekanların, tek bir nesne olarak okunacağını ve kullanıcıların o mekanı tercih etme sıklığının azalacağını belirtmişlerdir.

### 2.2.3.Erişilebilirlik

Erişilebilirlik bir yerden başka bir yere istenilen sürede, güvenli, konforlu, ekonomik ve çevresine zarar vermeden gidebilmek, gidilecek yerin yakınına

yaklaşabilmek olarak tanımlanmaktadır. Erişilebilirlik beraberinde hareketliliği de getirecektir ancak erişilebilirlik ve hareketlilik farklı kavramlardır. Hareketlilik bir yerden diğer bir yere hareket kolaylığı ve rahatlığı olup temel amacı olanak ve hizmetlere erişebilmektir. Hareketlilik motorlu taşıtlara ve taşıt kullanıma bağlı ortaya çıkan bir olgudur. Kentsel elemanların kentte konumlanış biçimi hareketlilik ya da erişilebilirlik tanımlarından hangisinin baskın olacağını belirlemektedir. Kentsel donatıların kentliye yarar sağlayabilecek ve erişilebilecek şekilde düzenlendiği tasarımlarda yürünebilirlik artmaktadır (Kuntay, 2006 ; Kaygısız, 2006). Mekanların erişilebilirliğini etkileyen birçok faktör vardır, bunların başlıcaları mevcut ulaşım sistemi türleri, sokak ağının yapısı ve ihtiyaca yönelik yapıların (ev, işyeri, okul, hastane vb.) kentteki konumlarıdır (Kriken, 2010).

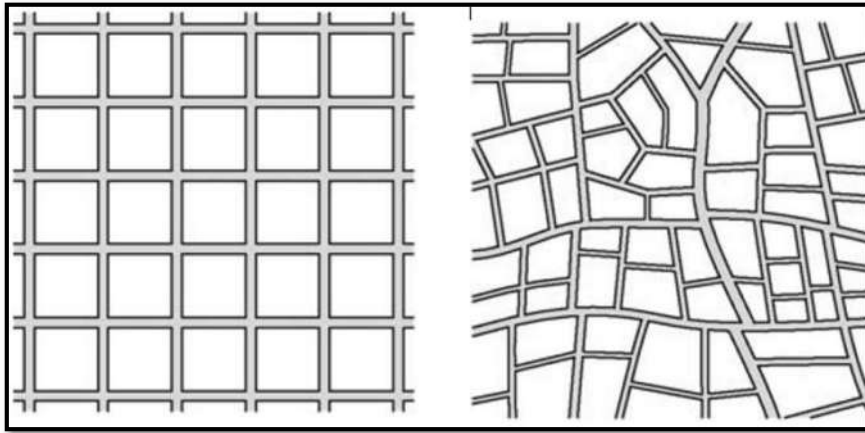
Erişim ağları aynı zamanda bir şehrin farklı bölgelerini birbirine bağlayan ulaşım altyapısıdır. Yaya erişiminin farklı ulaşım türleriyle entegre olduğu mekanlar, yürünebilirliğin sağlandığı yerlerdir. Kaldırımlar, bisiklet yolları ve toplu taşıma gibi iyi tasarlanmış ve yürünebilir erişim ağları, insanların şehri yürüyerek gezmesini kolaylaştırmaktadır. Toplu taşıma taşıtlarının özel taşıtlar ve motorsuz ulaşım taşıtlarıyla entegre olduğu, terminal otopark ve durakların yaya ulaşım sistemiyle bütünleştiği tasarımlar yaya trafiği için güvenli ve uygun güzergahlar sağlayarak aktif ulaşımı teşvik etmektedir (Dovey and Pafka, 2020 ; Southwort, 2005). Bu entegrasyon farklı ulaşım türleriyle hedefe ulaşmayı mümkün kılmaktadır. Bentley vd. (1993) sokakları belirli bir erişim türü için kullanıma kapatmanın insanların hedeflerine istedikleri ulaşım türüyle ulaşma yeteneğini azaltacağını belirtmektedir. Yaya taşıt ayrımının sağlandığı sokaklarda yaya olarak erişilebilirliğin rahat ve konforlu olacağını, ancak taşıtla erişilebilirliğin olmayacağını ifade etmiştir (Şekil 2.9.).



Şekil 2. 9. Yaya taşıt ayrımı şeması (Bentley vd., 1993)

Erişilebilirliği olan mekanların yaya taşıt entegrasyonunun yanı sıra iyi bağlantılı toplu taşıma sistemlerine sahip olması gerekmektedir. İnsanlar böylelikle yürüyüşü toplu taşıma ile birleştirerek daha uzun yolculuklar yapabilmektedir. Toplu taşımanın varlığı makul bir yürüme mesafesi dışındaki destinasyonlara erişimi sağlayarak yürünebilirliği tamamlamaktadır (Dovey and Pafka, 2020) .

Erişilebilir mekanlarda sokak yapısı büyük öneme sahiptir. Büyük bloklar erişilebilirliği sınırlandırdığından kullanıcıların kamusal alanlara kolayca girmelerini engellemektedir. Bir büyük bloğa göre birçok küçük blok kullanılarak yapılan tasarımlar, mekanlar arasında daha çok seçim şansı vererek geçirgenliği sağlamaya yardımcı olmaktadır. Büyük yerleşim yerlerindeki hiyerarşik sokak düzeni ise geçirgenliği azaltmaktadır. İnsan ölçeğinde küçük adalar, birçok alternatif rota sunduğundan yürünebilirliği ve erişilebilirliği geliştirmektedir. Bir sokaktaki kapasite en üst seviyeye ulaştığında veya trafik sıkışıklığı oluştuğunda, alternatif rotalar trafiği dağıtmak ve sıkışıklığı önlemek için kullanılmaktadır. Çıkmaz sokaklar genellikle geçirgenliği ve erişilebilirliği azaltmaktadır (Kriken, 2010 ; Bentley vd., 1993) .Geçirgenliğin yüksek derecede sağlandığı ızgara plana dayalı sokak dokusu diğer sokak tipleri ile karşılaştırıldığında yolculuk süresini kısaltabilen birçok alternatif güzergah olması açısından taşıt ve yaya trafiğine en kolay hareket imkanı sağlayan doku tipidir (Southworth and Owens, 1993) (Şekil 2.10.).



Şekil 2. 10. Düzenli ve düzensiz ızgara sistemi (Burton and Mitchell, 2006)

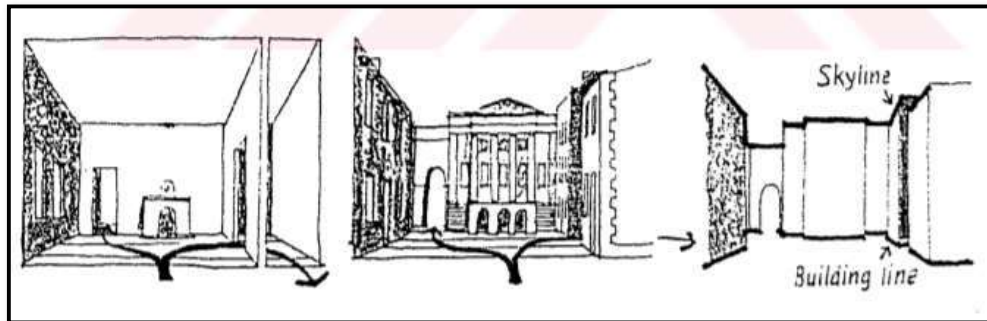
Yaya yolları ve kaldırımların sürekli ve geçirgen olması, fiziksel engellerden arındırılması ve kaldırımlarda açık bölgelerin oluşturulması, yayalara kesintisiz hareket etme imkanı sağlamaktadır. Bu durum yürünebilirlik kapasitesini doğrudan artırdığı için

kamusal alanlara, özgün mekanlara, buluşma ve toplanma yerlerine erişebilmeyi ve bu alanlarda gerçekleştirilen etkinliklere katılabilmeyi sağlayarak, toplumsal yaşamın gelişmesine ve yaşanabilir bir çevrenin oluşturulmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. (Montgomery, 1998). Yol ağının geçirgenliği, kaldırımların ve yaya yollarının sürekliliğiyle ilişkilidir. Bu bağlantılar, açık-yeşil alanlar ve toplanma mekanları arasında güçlü bir sokak ağıyla sağlanmaktadır (Southwort, 2005).

Erişilebilirlikte ihtiyaca yönelik kullanımların düzeni de önemli bir faktördür. Konut alanları ve ihtiyaca yönelik kullanımlar arasındaki mesafenin az olduğu küçük bir arazi alanında bulunan yoğun gelişim bölgelerinde insanlar yürümeye veya bisiklet binmeye daha fazla teşvik olmaktadır. Bunun sonucunda ise kullanıcılar işe gitmek ya da diğer hizmetlere erişmek için daha az zaman harcamaktadır. Ancak varılacak yerler geniş bir alana yayıldığında kullanıcılar için yürünebilirlik azalarak motorlu taşıtların kullanımı artmaktadır. Bu tür mekanlarda yeterli toplu taşıma ağı diğer ulaşım türleriyle entegre edildiği takdirde erişilebilirlik gerçekleşmektedir (Frey, 1999 ; Kriken, 2010).

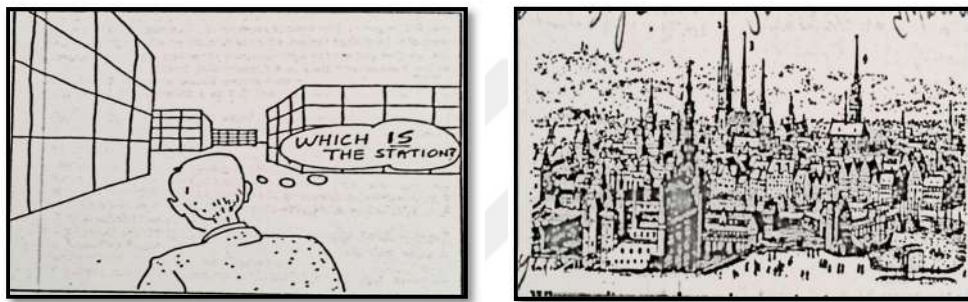
#### 2.2.4.Okunabilirlik

Kentte yapıları alanlar dışında kalan, yapı cepheleri ile sınırlandırılmış alanlar olarak tanımlanan kentsel dış mekanlar eğer okunabiliyorsa nitelikli mekan olarak nitelendirilmektedir (Hillier and Hanson, 1984; Krier, 1979; Çınar, 1996). Ashihara (1981) dış mekanı, çatısız mimari olarak betimlemiştir. Çatısız mimari de bina çizgilerinin bitimi mekana giriş ve çıkışların belirgin olması ve sınırlar okunabilirlik açısından oldukça önemlidir (Şekil 2.11.). Kullanıcıda güçlü imgeler oluşmasının temeli hatırlanabilir güzergahlarla ilişkilidir. Hatırlanabilir güzergahların olduğu mekanlarda okunabilirlik gerçekleşmektedir (Moughtin, 1992) .



Şekil 2. 11. Dış mekan okunabilirliği (Ashihara, 1981)

Okunabilirlik, kentleri kavranabilir yapan özellik olup keşfetmenin diğer bir başlığıdır. Okunabilirliğin iki seviyesi önemlidir: fiziksel form ve kullanım. Yerlerin fiziksel formlarını net ve anlaşılır şekilde geliştirmek mümkündür. Mekan tasarımında endişe uyandırmayacak formlar kullanılarak mekanın kavranabilir olması sağlanmalıdır. Birbiriyle uyumlu inşa edilen ve okunabilirliği belirgin olan mekanlar görsel açıdan da uyum sağlayarak kullanıcıda kaybolma hissini yaşanmamasına neden olmaktadır (Bentley vd., 1993). Okunabilirliğin geleneksel doku özelliği gösteren çevrelerde daha yüksek olduğunu belirten Bentley vd. (1993), modern olarak nitelendirilen günümüz yapılı çevrelerinde okunabilirliğin azaldığını belirtmişlerdir (Şekil 2.12.).



Şekil 2. 12.Modern şehir ve geleneksel şehir kıyaslaması (Bentley vd., 1993)

Mekânın zihinde canlandırılmasına yardımcı olan nitelikler, okunabilirliği sağlamaktadır. Zihinde canlandırma, mekânı farklı hatırlanabilir yapan niteliktir. Nirengi noktaları, tarihi yapılar, vistaların varlığı, biçimsel estetikler (cephedeki bir ayrıntı vb) mekânın zihinde canlandırılmasını ve okunabilirliğini kolaylaştırmaktadır. Binalar tasarlanırken bir araya geldiklerinde monoton bir yapı oluşturmalarından ziyade farklı görsel detaylar sundukları zaman kullanıcılar için okunabilirliğin yanında görsel uygunluk da artmış olmaktadır. Görsel imajı zengin olan mekanlar, kullanıcılar tarafından daha kolay kavranır ve hatırlanır (Bentley vd., 1993; Thomas and Olivia, 2003) (Şekil 2.13).



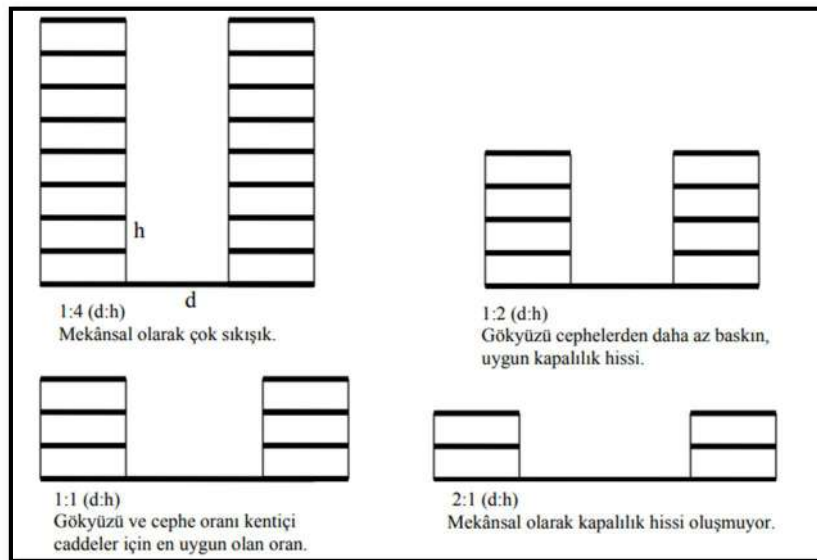
Şekil 2. 13. Zihinde canlandırılan okunabilirlik (Bentley vd., 1993)

Lynch (1960), kentsel mekanın okunabilirliğinin irdelenmesinde izler (yollar), sınırlar (kenarlar), bölgeler, odak noktaları ve işaret öğelerinin önemli olduğunu ifade etmiştir. *İzler*, bir kentteki taşıt ve yaya yollarının oluşturduğu yollardır. Tanımlanabilen ve süreklilik arz eden yollar işlevsel olarak bir gerekliliktir. Yollar sürekli ve tanımlanabilir olmasının yanı sıra yöne dayalı özellikler de taşıyabilmektedir. Yollar aynı zamanda bölgeler ve sınırlar arasında geçişi sağlarlar. *Sınırlar* ise iki farklı bölge arasındaki soyut bir eşittir. Farklı bölgelerin ayrımının yapılmasını sağlamaktadır. Bir şehri ikiye ayıran nehir, köprü, demiryolu hattı, konutla park arasında kalan bir duvar, sanayi ve konutu ayıran bir yol gibi örneklendirilebilecek sınırlar, süreklilik gösterir ve geçit vermezler. Bölgeler kentteki aynı işleve sahip yapıların oluşturduğu alanlardır. Örneğin konutların yoğun olduğu bir alan konut bölgesi, ticaret alanlarının ve meydanların yoğunlaştığı bir bölge kent merkezi, çocuk oyun alanlarının olduğu bir bölge park alanı, gürültülü ve imalatın yapıldığı bir alan ise sanayi alanı olarak nitelendirilmektedir. Bölgelerin görsel tasarımları ile birbirinden ayrılması okunabilirlik açısından oldukça önemlidir. *Odak noktaları*, insanların karşılaşma, kaynaşma ve dağılma noktalarıdır. Bir kenti tanımlamak için akılda kalıcı olan stratejik noktalarlardır. Kapalılık hissi veren bir meydan, park örnek verilebilmektedir. Aynı zamanda bu alanlar kent için düğüm noktalarıdır. *İşaretler*, unutulmaz, noktasal ve kolay tanımlanabilen fiziksel öğelerdir. Kenti daha iyi tanıyan bireyler işaret öğelerinin rehber olarak kullanma eğilimindedir. Geleneksel bir dokuda yeni bir yapının varlığı ya da uzamsal olarak şehrin pek çok noktasından görülebilen kule vb öğeler, kütle, gabari ve cephe özellikleri ile ön plana çıkan anıtsal yapılar diğerlerinden kolay ayırt edilebilen ve bulunulan yeri tanımlamayı, yol bulmayı ve oryantasyonu sağlayan işaret öğeleridir (Lynch, 1960).

Mekanların içerdiği bu tür işaretler okunabilirliğin yanında görsel zenginliği artırmaktadır. Mekanın zihinde daha kolay canlandırılmasını sağlamaktadır (Hayat, 2019).

Fiziksel elemanların insan ölçeğinde tasarlanması okunabilirliği önemli ölçüde etkilemektedir. İnsan ölçeği, insanların yaşamlarında dokunabildikleri, görebildikleri, algılayabildikleri insan vücudu ve insan davranışlarıyla ilgili bir ölçeği ifade etmektedir (Ying Long, 2019). Küçük ölçekli ve görsel erişilebilirliği olan göz hizasındaki kentsel bileşenler ile mekânı daha algılanabilir hale getirmek ölçek olarak insan boyutuna yakın tasarımları içeren ilkenin temel amacıdır. İnsan ölçüsünde olan bileşenler ve mekanlar, insan-mekân arasındaki etkileşimi güçlendirmektedir (Akbarishahabi, 2022).

Dış mekandaki anlamsız ve büyük boşluklar kullanıcılara kaybolmuşluk hissi vermektedir (Lynch, 1984). Dış mekândaki yapılar; cephe yüzeyleri ve diğer özellikler ile mekânı tanımlamalı ve sınırlandırmalıdır. Sınırlandırılmış dış mekanlar, kullanıcıların kendilerini ait hissettikleri, daha fazla zaman geçirdikleri mekanlardır (Cullen, 1961). Büyük bloklar-uzun yapı adaları- yayaların kamusal alanlara kolayca girmelerini sınırlamaktadır. İnsan ölçeğinde küçük bloklar, yürünebilirliği ve okunabilirliği artırmaktadır. Bireylerin fiziksel ve mental gereksinimleri düşünülerek tasarlanan, yaya olarak rahat hareketliliğe imkan tanıyan kentsel dış mekanlar şehrin kolay keşfedilmesine olanak tanımaktadır (Kriken vd., 2010; Speck, 2013) (Şekil 2.14.).



Şekil 2. 14.Cadde genişlikleri ve bina yükseklikleri arasındaki bağlantı (Halu, 2010)

Mekândaki insan ölçüsündeki bileşenler bireyde “benim gibi” hissini uyandırmaktadır. Bu duygu bireyde aidiyet duygusunun oluşup gelişmesine neden olmaktadır. Aidiyet duygusunun gelişmesi sosyal birliğin oluşması, suça eğilimin azalması ve güven duygusunun artmasına neden olmaktadır (Akbarishahabi, 2022) .

İnsan ölçeğine en yakın zemin kat olduğu için binalarda bu bölümlerin görsel tasarımı okunabilirlik açısından çok kıymetlidir. Moughtin vd. (1999), "İzleyicinin binaya ne kadar yakın olduğu, ayrıntılı detayları görmek ve takdir etmek için o kadar büyük bir fırsat sağlar" demektedir. Özellikle bina cadde boyunca konumlandırılmışsa ve zemin katı ticari amaçlarla kullanılıyorsa, zemin katının çeşitli mimari detaylarla veya cephe renklendirmeleriyle desteklenmesi önemlidir.

### **2.2.5.Konfor**

Kullanıcıların kentsel mekanı konforlu hissetmesi için iklimsel, güvenlik ve fiziksel özellikleriyle mekan tasarımının yapılması gerekmektedir. Kent içerisindeki yeşil alanlara ulaşımın konforlu sağlanması, rekreasyonel gereksinimlerin karşılanması, toplumsal fayda sağlanması ve konforlu ve güvenli yürüyüş imkanı, kentsel yaşam kalitesini artırarak kişilerin sağlığına olumlu etkiler yapmaktadır (Rafiemanzelat vd., 2017).

Kentsel dış mekanlarda iklimsel konforun sağlanması, yürünebilirliği etkileyen bir unsurdur. Tasarım sürecinde soğuktan korumaya yardımcı elemanların varlığı, güneşten kışın daha fazla yararlanma imkanının olması, yazın ise güneşten korunmaya yardımcı elemanların varlığı, kullanıcının konfor düzeyini belirlemekte ve yürüme eylemini etkilemektedir (Kavak ve Güzel, 2021; Tekel ve Özalp, 2016). Kentsel dış mekanda yer alan ağaçlar kullanıcıların konforunu sağlayan ve yürümeye teşvik eden önemli canlı elemanlardır. Sıcak havalarda gölge vererek, ortamın ısınımsını düşürerek ve rüzgarı sınırlandırarak yayalara iklimsel konfor sağlamaktadır (Speck, 2013). Kentsel dış mekanlarda kullanılan döşeme materyalleri de kullanıcının konforunu etkileyen önemli bir faktördür. Su tutucu, genişleyip daralabilen ve dayanıklı malzemeler kullanmak, buzlu ve ıslak zeminlerde güvenliği ve konforu artırmaktadır (Bolat, 2022). Sert yüzeyler, kuru, kaymaz, kolay ve rahat hareketliliğe imkan tanımalı ayrıca estetik açıdan da dış mekânın görsel imajını artırmalıdır (Hayat, 2019).

Kentsel dış mekânın konfor düzeyi, güvenlik ihtiyacı ile doğru orantılıdır. Güvenliğin mekanda sağladığı konfora Bölüm 2.3.1.'de değinilmiştir. Yaya yollarının kullanıcı yoğunluğuna uygun tasarlanması, güvenli ve konforlu yürüme eylemine olanak sağlayacaktır. Yürünebilirlik eylemini gerçekleştirmek için kullanıcılar rahatsız

edilmeden, özgürce yürüyebilecekleri mekanları tercih etmektedir. Kullanıcı yoğunluğunun arttığı yeterli mekânsal genişliğin olmadığı yerler birbirini tanımayan kullanıcılar arasında fazla temas sağlayacağından insanlarda psikolojik konforu; zaman ve harcanan enerji artacağından da fiziksel konforu olumsuz etkilemektedir (Göregenli, 2013; Gehl, 2011).

Yürünebilirlikte fiziksel konfor kent mobilyalarının tasarımıyla ve konumlandırıldıkları alanla doğrudan ilişkilidir. Kent mobilyaları, oturma yerleri, sokak lambaları, saksılar, direkler, çöp kutuları, telefon kulübeleri, trafik ışıkları vb. sokak mobilyaları temel işlevlerinin yanı sıra dekoratif unsurlar olarak da kentsel dış mekânın görünümünde ve psikolojik konfor üzerinde önemli bir etkiye sahip olmaktadır (Speck, 2018). İklimin uygun olduğu zamanlarda gerçekleştirilen kentsel dış mekânda oturma faaliyetlerinde iyi oturma fırsatlarının varlığı veya eksikliği mekânın kalitesini değerlendirmede belirleyici unsur olmaktadır. Oturma birimlerinin yer seçimini yaparken ışıklandırma, bitki varlığı, gölgelik alanlar gibi konforu destekleyen elemanların varlığı dikkate alınmalıdır (Gehl, 2011). Oturma birimlerinin sadece fiziksel konfor değil sosyal konfor da sunması gerekmektedir. Sosyal konfor mekânda bulunan oturma birimlerinin farklı kullanıcı gruplarına (birey, çift, aile vb), farklı oturma biçimlerine olanak sağlamasıyla mümkün olabilmektedir (Bolat, 2022).

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

#### 3.1. Materyal

Araştırmanın örneklem alanı Konya kent merkezinde yer alan Zafer yaya alanıdır. Meram ve Selçuklu ilçelerinin kesişiminde bulunan Kent merkezinin batı yönünde ulaşımı sağlayan Kazım Karabekir Caddesinin 2005 yılında taşıt trafiğine kapatılmasıyla Zafer yaya aksı oluşmuştur. Zafer yaya aksında ticaret, konut, resmi yapılar ve yeşil alanlar bir arada bulunmaktadır. Zafer yaya alanının batısında Konya Büyükşehir Belediye Hizmet Binası, doğusunda Alâeddin Tepesi, kuzeyinde Kültür Park, güneyinde ise Atatürk Caddesi bulunmaktadır (Şekil 3.1.). Kentin ilk yerleşim alanı olan Alâeddin Tepesi'nin batı yönünde büyümesi ve gelişmesiyle araştırma alanının bulunduğu bölge şehrin merkezi konumuna gelmiştir. Alaeddin Tepesi'nin kentin odağında bulunması nedeniyle yerleşimin her bölgesinden Zafer yaya alanına tramvay, minibüs, otobüs gibi toplu taşıma araçlarıyla ulaşım kolaylıkla sağlanabilmektedir. Zafer yaya alanının örneklem alan olarak belirlendiği araştırmanın sınırlarını güneyde Atatürk caddesi, batıda Sultan Cem Caddesi, kuzeyde Dokuzeylül Sokak, doğuda ise Alaaddin Bulvarı oluşturmaktadır (Şekil 3.1.).

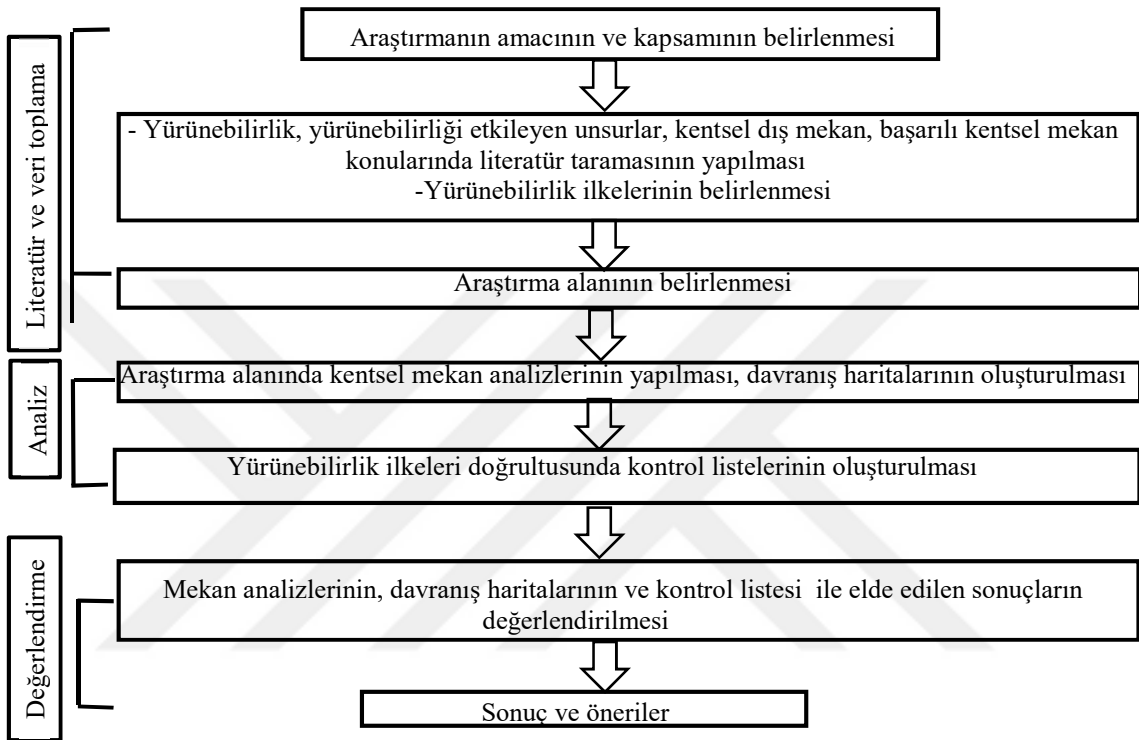


Şekil 3. 1. Araştırma alanı ve çevresi (Url2, 2024)

### 3.2.Yöntem

Araştırmada izlenecek yönteme ilişkin akış şeması Çizelge 3.1.'de belirtilmiştir. Akış şemasından da görüleceği üzere araştırma; Literatür ve veri toplama aşaması, Analiz Aşaması ve Değerlendirme olacak şekilde üç ana aşamada gerçekleştirilmiştir.

Çizelge 3. 1. Yöntem akış şeması



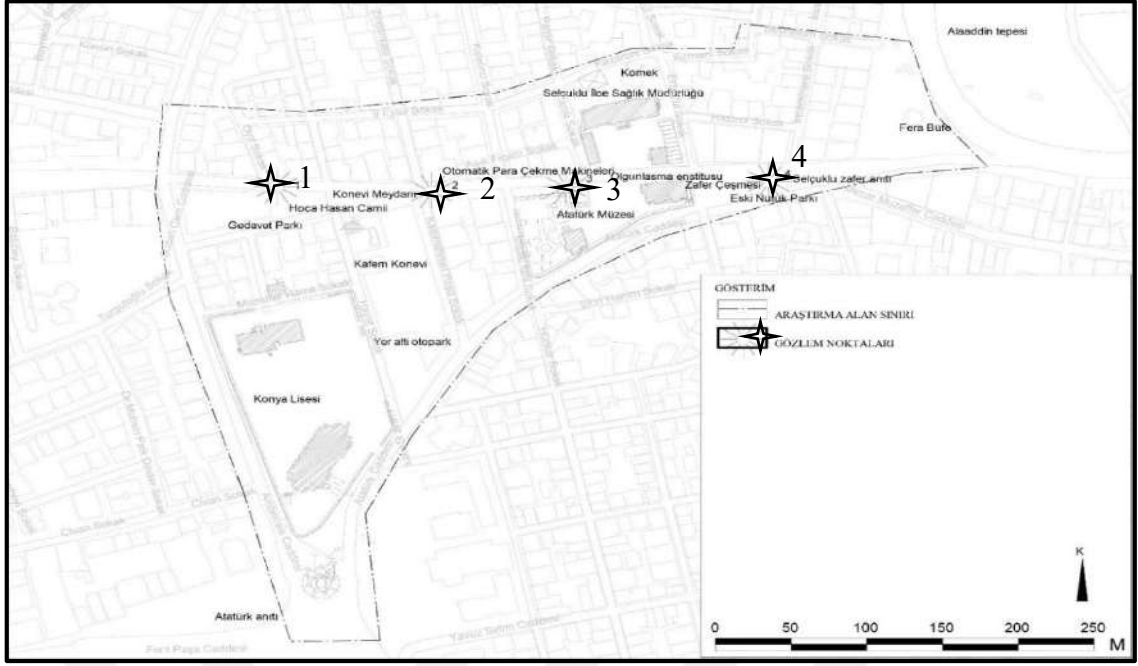
#### 3.2.1. Literatür ve veri toplama aşaması

Araştırma kapsamında öncelikle literatür taraması yapılmıştır. Bu doğrultuda yürünebilirlik ve yürünebilirliği etkileyen ilkelere yönelik dergi, makale, tez çalışmaları ve online veri tabanları taranarak çalışmanın teorik altyapısı oluşturulmuştur. Yürünebilirlik kavramını doğrudan konu edinen kentsel dış mekan, yaşanabilirlik ve yürünebilirlik terimleri anahtar kelime seçilerek araştırmanın teorik kısmı oluşturulmuştur. Yapılan literatür taraması sonrasında kentsel dış mekanda yürünebilirliği etkileyen ilkeler belirlenmiş ve söz konusu ilkeler detaylı bir şekilde ortaya konmuştur. Ayrıca Konya Büyükşehir Belediyesi Kent Bilgi Sistemi ve Konya Büyükşehir Belediyesi arşivlerinden araştırma alanına ilişkin plan, kroki, çizim ve fotoğraflar elde edilmiştir.

### 3.2.2. Analiz Aşaması

Araştırmanın örneklem alanı olan Zafer yaya alanının yürünebilirlik ilkeleri çerçevesinde değerlendirilebilmesi için literatür taramaları sonucunda belirlenen *çeşitlilik* ilkesi için arazi kullanım analizi, erişilebilirlik ilkesi için ulaşım analizi, *okunabilirlik* ilkesi için kat yüksekliği analizi ve görsel imaj analizi, *güvenlik* ilkesi için kütle-boşluk analizi, *konfor* ilkesi için ise mekanda kullanılan kentsel mobilyaların malzemeleri ve fonksiyonel işlevlerinin analizleri yapılmıştır. Ayrıca yayaların araştırma alandaki davranış kalıplarını belirlemek ve davranış haritalarını oluşturmak için yaya alanının kullanım yoğunluğu belirlenmiştir. Bu çerçevede hafta içi ve hafta sonu, alanda yoğun kullanım olduğu 08.00-10.00, 12.00-14.00, 17.00-19.00 saatleri arasında belirlenen dört noktada gözlem yapılmıştır (Şekil 3.2.). Davranış haritalarında yapılan gözlem sayımı sonucunun ifade edebilmesi için üç farklı kullanıcı sayısı (1-5-15 kişi) görselleştirilmiştir. Analizler bilgisayar ortamına aktarılmıştır.

Araştırmada örneklem alanın yürünebilirliğinin değerlendirilmesi için güvenlik, çeşitlilik, erişilebilirlik, okunabilirlik ve konfor ilkeleri kapsamında kontrol listeleri (Çizelge 4.1., Çizelge 4.2., Çizelge 4.3., Çizelge 4.4., Çizelge 4.5.) oluşturulmuştur. Kontrol listelerinde ana başlıklarda ve alt maddelerde güvenlik (A), çeşitlilik (B), erişilebilirlik (C), okunabilirlik (D), konfor (E) olarak belirtilmiştir. Kontrol listelerinde beşli likert ölçek kullanılmıştır. Bir ilke alanın tüm bölgelerinde dikkate alındığı belirlendiğinde "5 puan", çoğu bölgesinde dikkate alındığı belirlendiğinde " 4 puan", bazı bölgelerinde alındığı belirlendiğinde " 3 puan", birkaç bölgesinde alındığı belirlendiğinde "2 puan" ve dikkate alınmadığında ise " 1 puan" olarak değerlendirilmiştir. Puanlama sisteminde ilkelere yönelik nihai değer alt ilke değerlerinin aritmetik ortalaması alınarak hesaplanmıştır.



Şekil 3. 2.Gözlem yapılan noktalar

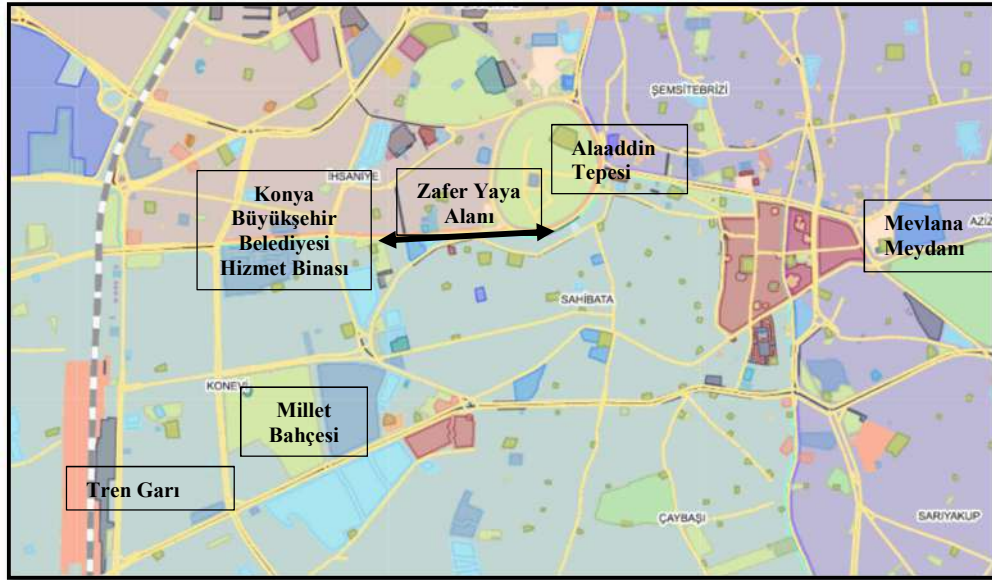
### 3.2.3.Değerlendirme

Zafer yaya alanında yapılan mekan analizleri, kullanıcı gruplarının gözlemlenmesi ve kontrol listeleri doğrultusunda, alanın yürünebilirliğine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Değerlendirme sürecinde ilke kontrol listeleri doğrultusunda verilen puanlar belirleyici olmuştur. Güvenlik, çeşitlilik, erişebilirlik, okunabilirlik ve konfor ilkelerine ilişkin elde edilen nihai değerler doğrultusunda puan tablosu oluşturulmuştur. Elde edilen bulgular ışığında örneklem alanın yürünebilirliğini artırmaya yönelik geliştirilen öneriler ortaya konmuştur.

## 4.ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA

### 4.1. Araştırma Alanının Mekansal Gelişim Süreci

1987 yılında büyükşehir olan Konya kentinde Karatay, Meram, Selçuklu olmak üzere 3 merkez ilçe bulunmaktadır (URL1). Selçuklu ve Meram merkez ilçelerinin sınırında yer alan Kazım Karabekir Caddesi (Zafer Yaya Alanı) Konya Büyükşehir Belediyesi yetki alanı içerisinde yer almakta olup Alaaddin Tepesinin batısında, Konya Büyükşehir Belediye Hizmet Binasının doğusunda, Kültürparkın güneyinde, Konya eski tren garı ve Meram Millet Bahçesinin kuzeydoğusunda yer almaktadır (Şekil 4.1.). Kazım Karabekir Caddesi 2005 yılında trafiğe kapatılarak yayalaştırılmıştır. Yaya odaklı olarak tasarlanan ve yaya yoğunluğunun yüksek olduğu Zafer yaya alanı kentin en canlı, dinamik çekim merkezidir.

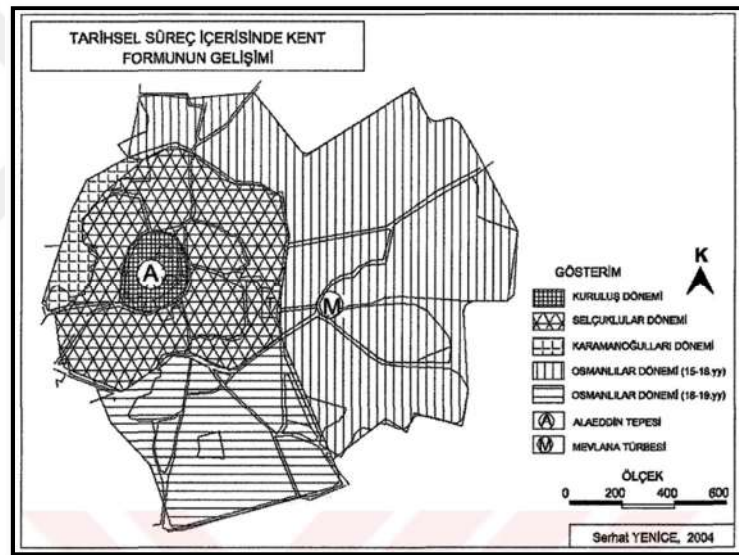


Şekil 4. 1. Zafer yaya alanı ve yakın çevresi (URL3, 2024'den yararlanılarak oluşturulmuştur)

Konya kenti tarihe tanıklık eden birçok farklı medeniyeti içerisinde barındıran tek merkezli bir yerleşim yeri olup Zafer yaya alanının doğusunda bulunan Alaaddin Tepesi ilk yerleşim alanıdır. Alaaddin Tepesi'nde yapılan kazılar, M.Ö. 2000' lerden beri sürekli olarak yerleşim gören bir höyük olduğunu ortaya koymuştur. Kazılarda Frig, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait yerleşim kalıntıları bulunmuştur (Durukan, 2001).

M.S.395 yılında ülke Bizans İmparatorluğu topraklarına katılmıştır. Bizans döneminde kent, dini ve askeri merkez olma özelliği ile ön plâna çıkmıştır. M.S. 1071'deki Malazgirt Savaşı'ndan sonra Türk-İslam kenti haline gelen Konya, özellikle Selçuklu döneminde bilim adamları ve alimlerin en çok tercih ettiği, bilimin üretildiği kültürel, sanatsal ve idari açıdan önemli bir başkent olmuştur. Selçuklu dönemi, kentin sosyal, siyasi ve fiziksel yapısının şekillenmesinde en önemli kırılma noktası olmuştur (Alkan, 1985).

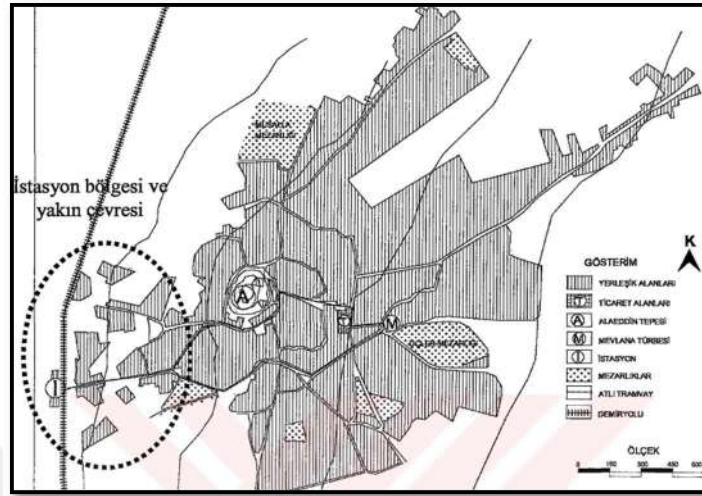
1465 yılında Osmanlı egemenliği altına giren Konya, 15. ve 18. yüzyıllar arasında doğuda bulunan Mevlana türbesi yönünde gelişmiş, 19. yüzyılın sonlarına doğru ise güney ve güneydoğu kesimlerine doğru yayılmıştır. Şekil 4.2.' den anlaşılacağı üzere Zafer yaya alanı ve çevresi ilk gelişimini Selçuklular döneminde yaşamıştır (Alkan, 1985).



Şekil 4. 2.Tarihi süreç içerisinde Konya kentinin gelişimi (Yenice, 2005)

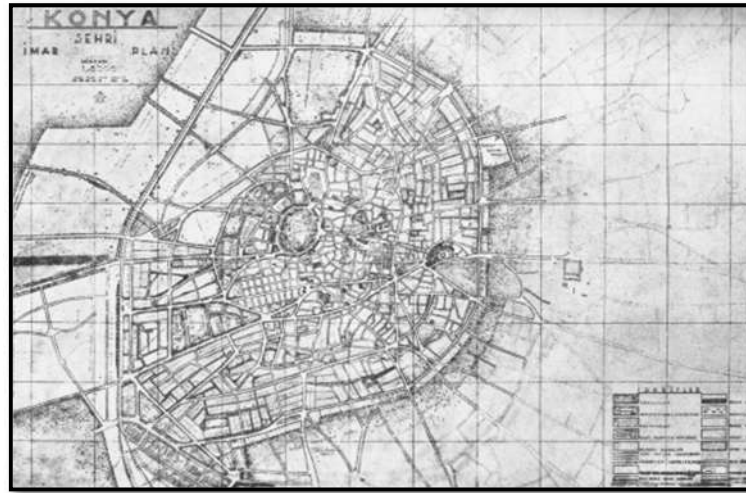
1896 yılında Anadolu Bağdat Demiryolunun kentten geçmesiyle beraber istasyon-Mevlana türbesi ulaşım güzergahı Zafer yaya alanının güneyinde bulunan Atatürk Caddesinden sağlanmıştır. 1927 yılına kadar istasyon – valilik binası arasında hizmet veren atlı tramvaylar 1927 yılından sonra Muammeriye Caddesinde yapılan yeni düzenlemeyle beraber atlı istasyon- Mevlana türbesi arasında hizmet vermeye başlamıştır (Dağlıoğlu, 2023). Ulaşılabilirliğin artması ile birlikte ticari hayat canlanmış, kentte kentsel arazi kullanımı ve ulaşım şekli değişmiştir. 1922 yılında hazırlanan ilk genel

haritadan anlaşılacağı üzere kentin batı yönünde yer alan istasyon bölgesi etrafında yeni kentsel gelişme eğilimleri görülmüştür (Odabaşı, 1998 ; Yenice, 2005) (Şekil 4.3.).



Şekil 4. 3.1922 Yılı Konya Kenti genel haritası (Yenice, 2005)

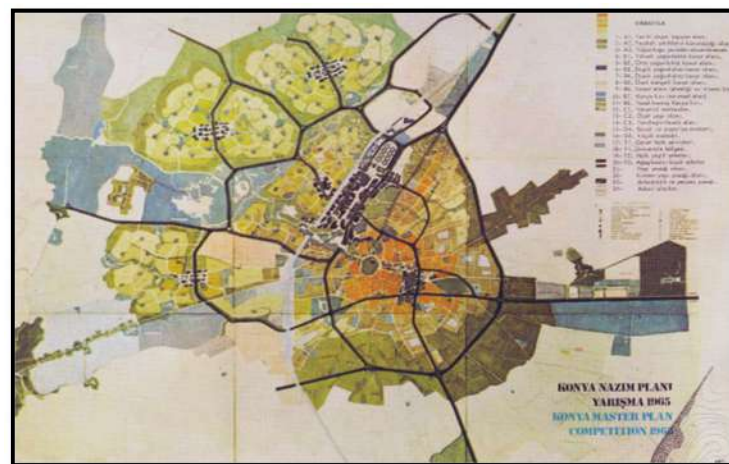
1946 yılında Asım Kömürcüoğlu tarafından hazırlanan kapsamlı kent planında Alaaddin Tepesinin güneyinde ve doğusunda gelişme gösteren şehir merkezinin demiryolu ve istasyon bölgesinin bulunduğu batı ve güney batı yönünde gelişim göstermesi planlanmıştır. Özellikle Kazım Karabekir Caddesi (Zafer yaya alanı) ve Atatürk Caddesi, konut ve ticaret gelişiminin görüldüğü alanlar olarak belirlenmiştir (Yenice, 2005). Kazım Karabekir Caddesinin ve Atatürk Caddesinin kent içerisindeki kullanımının artmaya başlaması araştırma alanının mekânsal gelişim sürecinde etkili olmuştur (Şekil 4.4.).



Şekil 4. 4.1946 yılı Konya imar planı (Kömürcüoğlu, 1947)

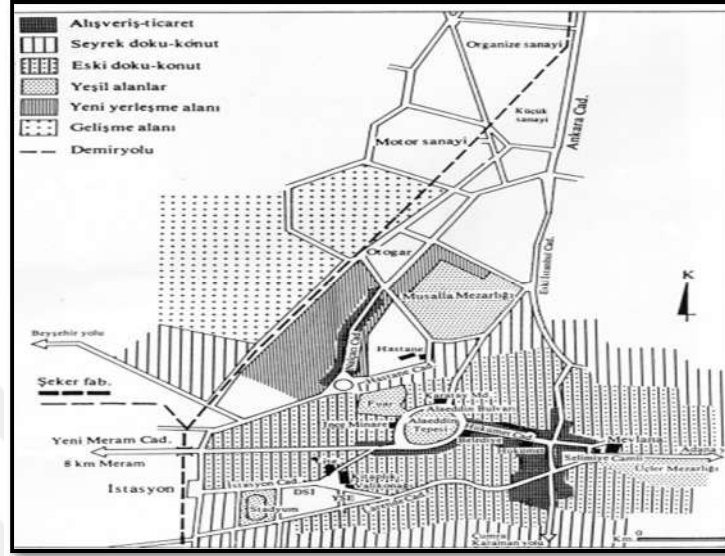
Beklenen nüfus artışının öngörülenin üzerinde olmasıyla yeniden hazırlanan 1954 yılı plânında tek merkez etrafında gelişmenin devam etmesi kentsel gelişme yönü olarak batı ve kuzey-batı yönünün belirlenmesi, kentte çok katlı yapılaşmanın önerilmesi, araştırma alanı ve çevresi için önemli bir planlama kararı olmuştur (Önge, 2018).

Yavuz Taşcı ve Haluk Berksan'ın hazırladığı 1966 imar planıyla gelişen süreçte yeni gelişim alanları tanımlanarak kentin tarihi odağındaki yoğunluğu azaltmaya yönelik plan kararları oluşturulmuştur. Kent merkezinde artan trafik yoğunluğundan dolayı yaya-taşıt ayrımı ilkesi benimsenerek batı bölgesindeki gelişme konut alanları ile yeni merkez ve yeni otogar arasında geniş yaya arterleri önerilmiş, alanın yaya ve taşıt açısından erişilebilirliğinin artırılmasına yönelik bir karar geliştirilmiştir (Baykara, 2001;Yenice, 2005) (Şekil 4.5.).



Şekil 4. 5.1966 yılı Konya İmar Planı,1965 yılı yarışma paftası (Taşcı, 1966)

1982 yılında Yavuz Taşçı tarafından hazırlanan planda şehir merkezinde toplu taşıma sistemi için tramvay hattının önerilmesi Alaaddin tepesi ve çevresinin erişilebilirliğini ve cazibesini daha çok artırmıştır (KUDEB, 2023) (Şekil 4.6).



Şekil 4. 6.1980li yılların başında Konya kent merkezi (Önge, 2018)

Tramvay hattının uygulanması ve çok katlı yapılaşmanın artmasıyla Kazım Karabekir Caddesi ve Atatürk Caddesi kentin en işlek caddeleri haline getirmiştir. Toplu taşıma duraklarının Kazım Karabekir Caddesinde olması bölgenin erişilebilirliğini ve yaya yoğunluğunun artırmıştır (Şekil 4.7.).



Şekil 4. 7.Kazım Karabekir caddesi ve otobüs durağı (Özkaynak ve Korkmaz, 2019)

Bölgede yaya kullanımına yönelik yeşil alan düzenlemeleri yapılmıştır. Kazım Karabekir Caddesinin Alaaddin Tepesiyle olan yeşil aksının sürekliliğinin

sağlanması amacıyla 1997 yılında Yüksek Mimar Ressam Atıf Zengin tarafından Nutuk Parkı tasarlanmıştır. Nutuk Parkı gün içerisinde yaya-taşıt trafiğinin en çok kesiştiği alan konumuna gelmiştir. Toplu taşıma duraklarının parka yakın olması alanın geçiş güzergahı olarak kullanılmasında etkili olmuştur (Ter, 2003) (Şekil 4.8.)



(Özkaynak ve Korkmaz, 2019)



(Ter, 2003)

Şekil 4. 8. 2003 yılı Nutuk Parkı

Alaaddin Tepesinden Meram bölgesine doğru yeşil aksın devamlılığı içerisinde önerilen bir diğer yaya alanı ise Gedavet Parkı olmuştur. Gedavet Parkına taşıt girişi sınırlandırılmıştır. Yaya bölgesinin tasarımında süs bitkilerine ve beton saksılara yer verilerek yönlendirme sağlanmaya çalışılmıştır (Ter, 2003) (Şekil 4.9.).



(Ter, 2003)



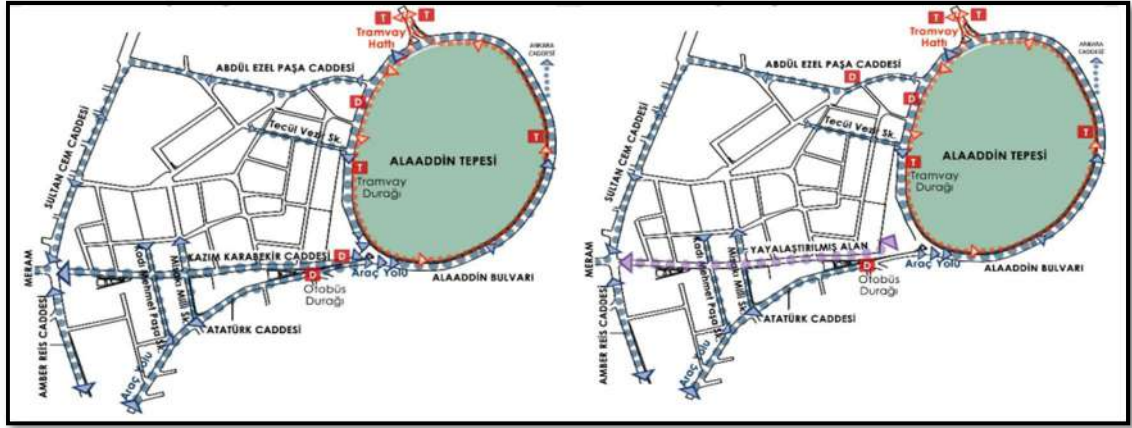
(Özkaynak ve Korkmaz, 2019)

Şekil 4. 9. Gedavet Parkı

Yaya kullanımının yoğun olduğu, kentin çekim merkezi haline gelen ve bazı bölgelerinde yaya-taşıt kullanımının kesiştiği Kazım Karabekir Caddesi, 2004 yılına kadar herhangi bir imar planı kapsamında değerlendirilmemiş olup 2004 yılında; Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)'nin 13/11/2004 tarih ve 2004/10 sayılı kararıyla taşıt

trafiğine kapatılmıştır. 2005 yılında uygulaması yapıldıktan sonra doğu-batı aksında yaya trafiği, kuzey-güney aksında ise taşıt trafiği sağlanmıştır (KUDEB, 2023).

Zafer yaya alanının yayalaştırma sürecinde yapılan değişiklikler incelenecek olursa yayalaştırmadan önce mevcutta taşıt yolu olarak kullanılan Alaaddin Bulvarına bağlanan Kazım Karabekir Caddesi taşıt trafiğine kapatılarak taşıdığı taşıt yoğunluğu Sultan Cem Caddesi ve Abdül Ezel Paşa Caddesine aktarılmıştır. Kazım Karabekir caddesinde bulunan otobüs durağı da Abdül Ezel Paşa Caddesine (kültür park) taşınmıştır. Böylelikle taşıt ve yaya ulaşımında yayalaştırma sonrası aksaklık yaşanmamıştır. Yaya aksını kesen Kadı Mehmet Paşa Sokak ve Misakı Milli Sokak taşıt trafiğine kapatılmayarak tek yönlü ulaşımın sürekliliği planlanmıştır (KUDEB, 2023; Özkaynak ve Korkmaz, 2019) (Şekil 4.10.).



Şekil 4. 10.Zafer yaya alanı yayalaştırma öncesi ve sonrası ulaşım şeması (Özkaynak ve Korkmaz, 2019)

Zafer Yaya Alanına acil durumlarda taşıt girişi sağlamak için Atatürk Caddesinden servis yolu verilerek taşıt girişi hareketli dubalarla sınırlandırılmıştır (Şekil 4.11.).



Şekil 4. 11. Zafer yaya alanının Atatürk Caddesi yönünden girişi

Yayalaştırma sonrasında Zafer Yaya Alanındaki önemli değişikliklerden bir diğeri ise Gedavet Parkı ve Nutuk Parkındaki yeşil alanların kaldırılarak yerine su öğeleri ve sert zemin döşemesi yapılmasıdır (Şekil 4.12.).



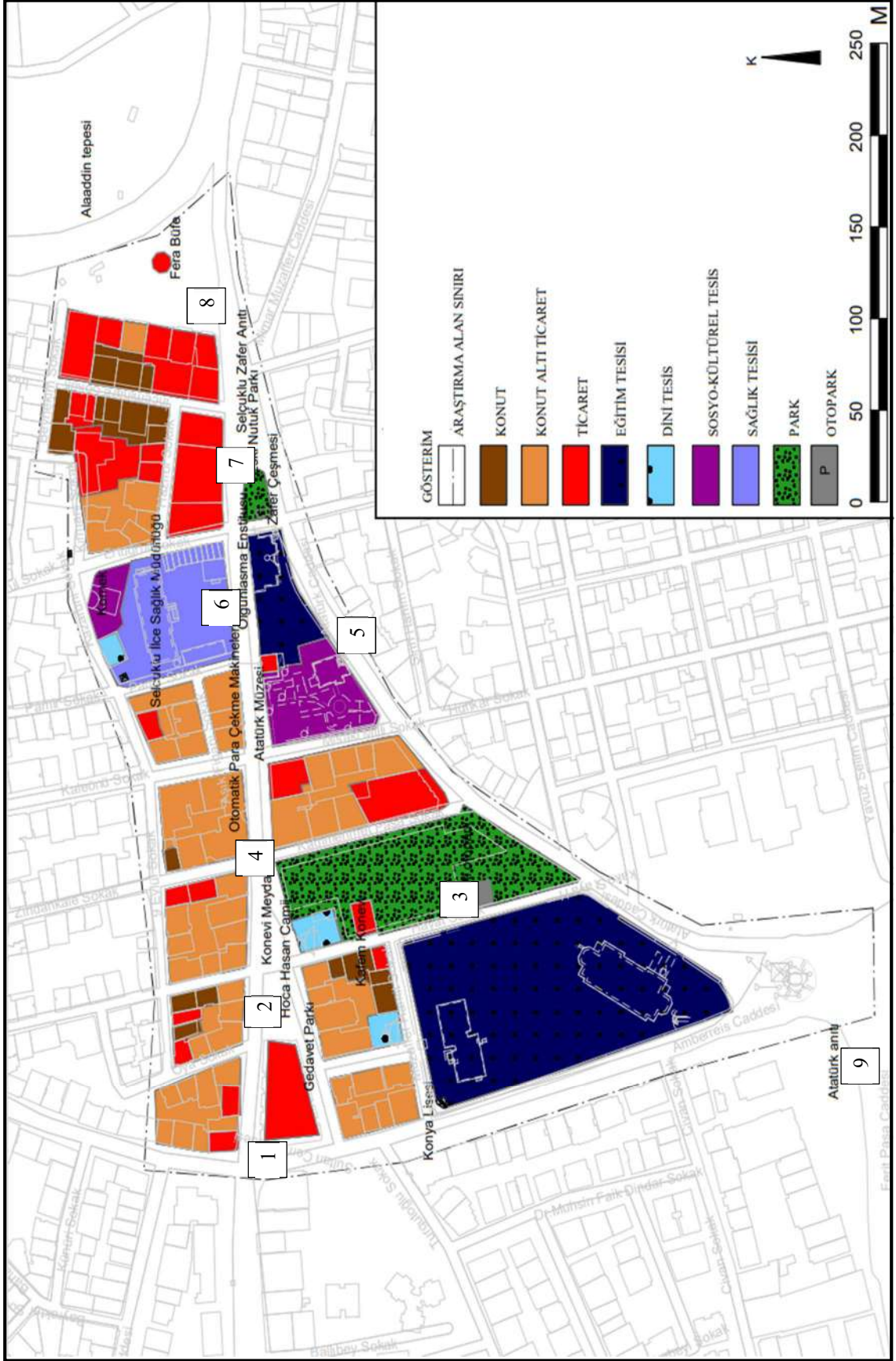
Şekil 4. 12. Nutuk Parkı ve Gedavet Parkının günümüzdeki durumu

Zafer yaya alanını, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan, Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu (KKTVKBK)'nun 22.06.2009 tarih ve 3098 sayılı kararı ile uygun görülen ve Belediye Meclisi'nin 16.07.2009 tarih ve 319 sayılı kararı ile kabul edilen 1/5000 ölçekli Konya Tarihi Kent Merkezi ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı sınırları içerisinde (KUDEB, 2023). Konya Tarihi Kent Merkezi ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında Özel Proje Alanı 7 (Tarihi Kent Meydanı ve Kültür Park Alanının Düzenlenmesi) olarak belirtilen araştırma alanı ve çevresi için orta yoğunluklu konut alanları, Kentsel-Bölgesel Merkezi İş Alanı, diğer


















(6), Zafer eşmesi (7), Zafer Anıtı (7) ve pasajlar bulunmaktadır (Şekil 4.14.) (Şekil 4.15.).





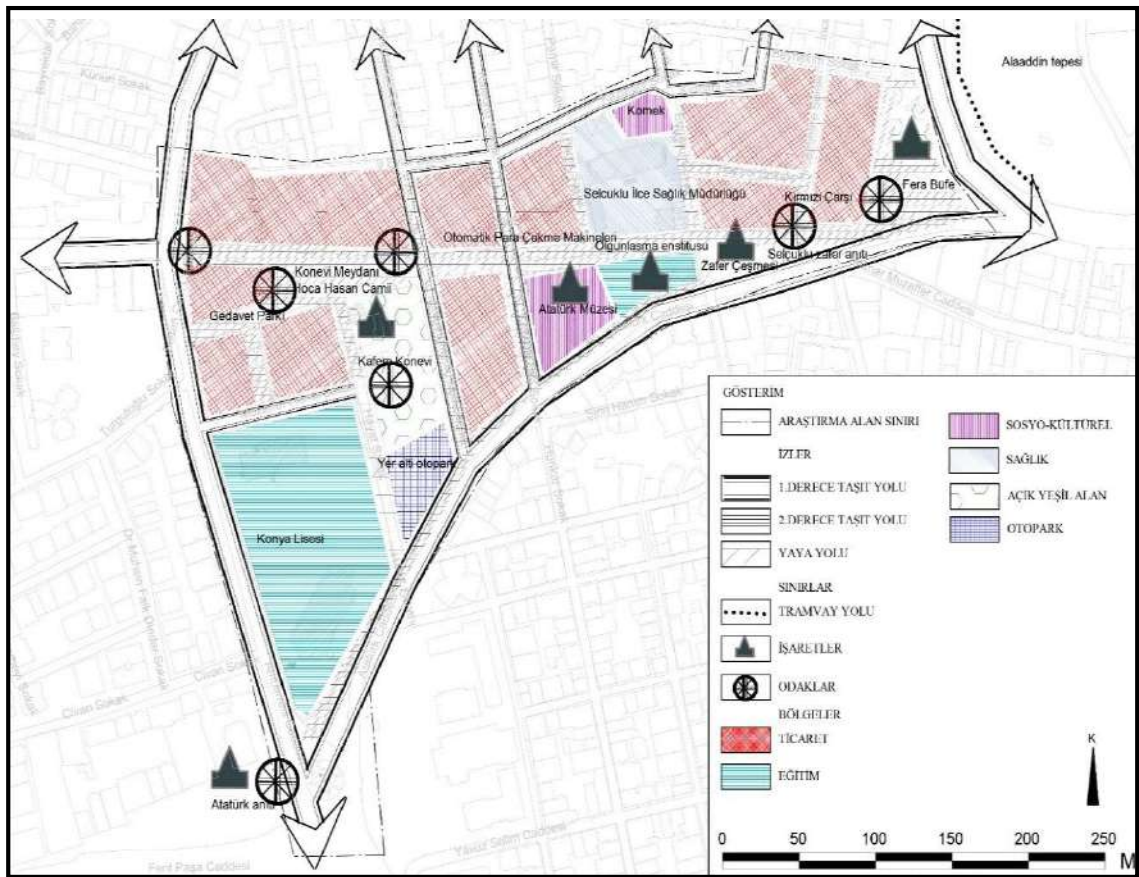
Şekil 4. 14. Zafer yayı alanı arazi kullanım analizi

		
<b>1. Yaya alanından form kavşağına bağlanan aks</b>	<b>2. Gedavet Parkı</b>	<b>2. Hoca Hasan Cami</b>
		
<b>2. Konevi meydanı</b>	<b>2. Açık otopark alanı</b>	<b>4. Zafer yaya yolu ve pasajlar</b>
		
<b>5. Atatürk evi müzesi</b>	<b>6. Olgunlaşma Enstitüsü</b>	<b>6. İl Sağlık Müdürlüğü</b>
		
<b>6. Otomatik para çekme makinelerinin bulunduğu alan</b>	<b>7. Zafer çeşmesi</b>	<b>7. Selçuklu Zafer Anıtı</b>
		
<b>8. 3 boyutlu reklam panosu</b>	<b>8. Fera Büfe</b>	<b>9. Atatürk Anıtı</b>

Şekil 4. 15. Zafer yaya alanının günümüzdeki durumu (Şekil 4.14.'de belirtilen numaralar ile ifade edilmiştir)

#### 4.2.2.Görsel İmaj Analizi

Zafer yaya alanının görsel imajını ortaya koymak amacıyla Lynch analizi yapılmıştır. Bu kapsamda Zafer yaya aksı ve ara ulaşım aksları *yolları*, Atatürk Caddesi ve tramvay yolu *sınırları*, Fera büfe, Selçuklu Zafer Anıtı, Zafer Çeşmesi, Olgunlaşma Enstitüsü, Atatürk Evi Müzesi, Hoca Hasan Camii ve Atatürk Anıtı *işaret öğelerini*, Kırmızı Çarşı, otomatik para çekme makinelerinin bulunduğu açık alan, Kafem Konevi, Hoca Hasan Camii Meydanı, Gedavet Parkı, Form kavşağı ve Anıt meydanı *odakları* ve ticari birimler, konut alanları, yeşil alanlar, idari kurum ile eğitim ve sağlık kurumları bölgeleri ifade etmektedir (Şekil 4.16.).

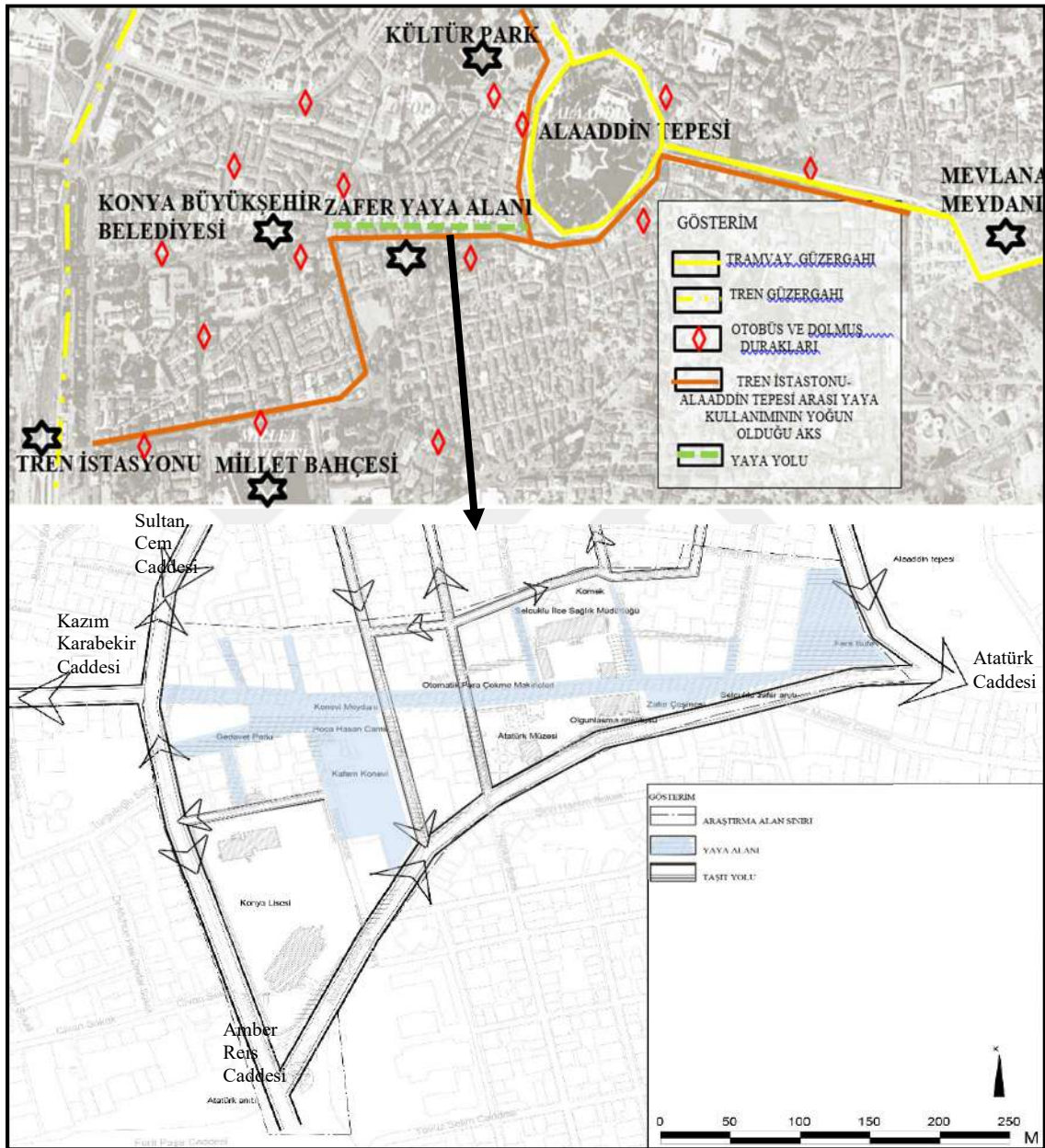


Şekil 4. 15. Zafer yaya alanı görsel imaj analizi

#### 4.2.3.Ulaşım Analizi

Zafer yaya alanının yakın çevresi ile olan bağlantısı incelendiğinde toplu taşıma türleri (tramvay, belediye otobüsü, dolmuş) ve yaya kullanımıyla ulaşımın sağlanabildiği görülmektedir. Zafer yaya alanının batısında tren istasyonu ve demiryolu bağlantısı; doğusunda ise Kültür Park, Alaaddin Tepesi ve Mevlana Meydanı güzergahını takip eden tramvay hattı bulunmaktadır. Otobüs ve dolmuş güzergahlarında durak sayıları yeterlidir.

Tren istasyonu ve Alaaddin Tepesi arasındaki aksın yaya kullanımını yoğunur. Zafer yaya alanı boyunca taşıt giriş çıkışı iki noktadan sağlanmakta olup kapalı, açık ve yol üzeri otopark alanı bulunmaktadır. Ana yaya aksında farklı döşeme metaryalinin kullanımı ile yaya hareketinin yönlendirilmesi sağlanmaktadır (Şekil 4.17.).



Şekil 4. 17. Zafer yaya alanı ulaşım analizi

#### 4.2.4.Kat Yüksekliği Analizi

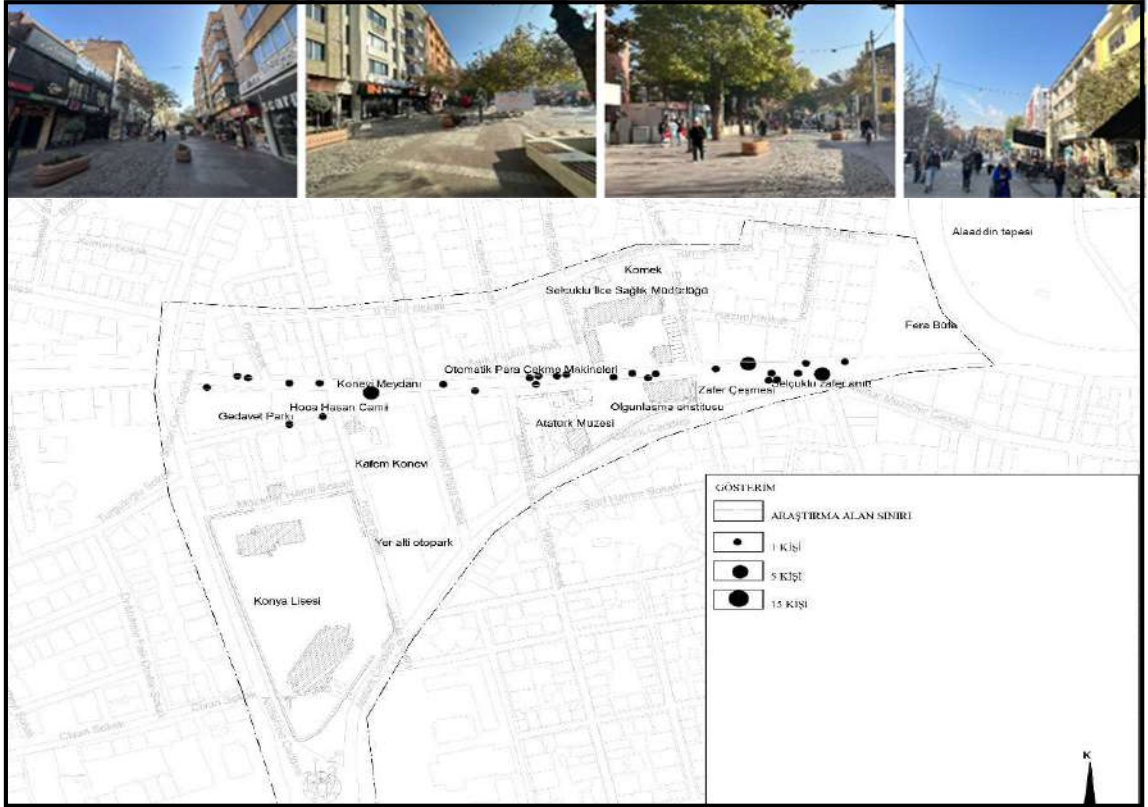
Zafer yaya alanının insan ölçeğine uygunluğunu ve oluşturduğu kapalılık hissini değerlendirmek için kat yüksekliği analizi yapılarak, yapıların yükseklikleri ile yapılar





Bu saatler aralığında temizlik işleri, ticari birimlerin ürün indirme- bindirme işleri yapılmaktadır.

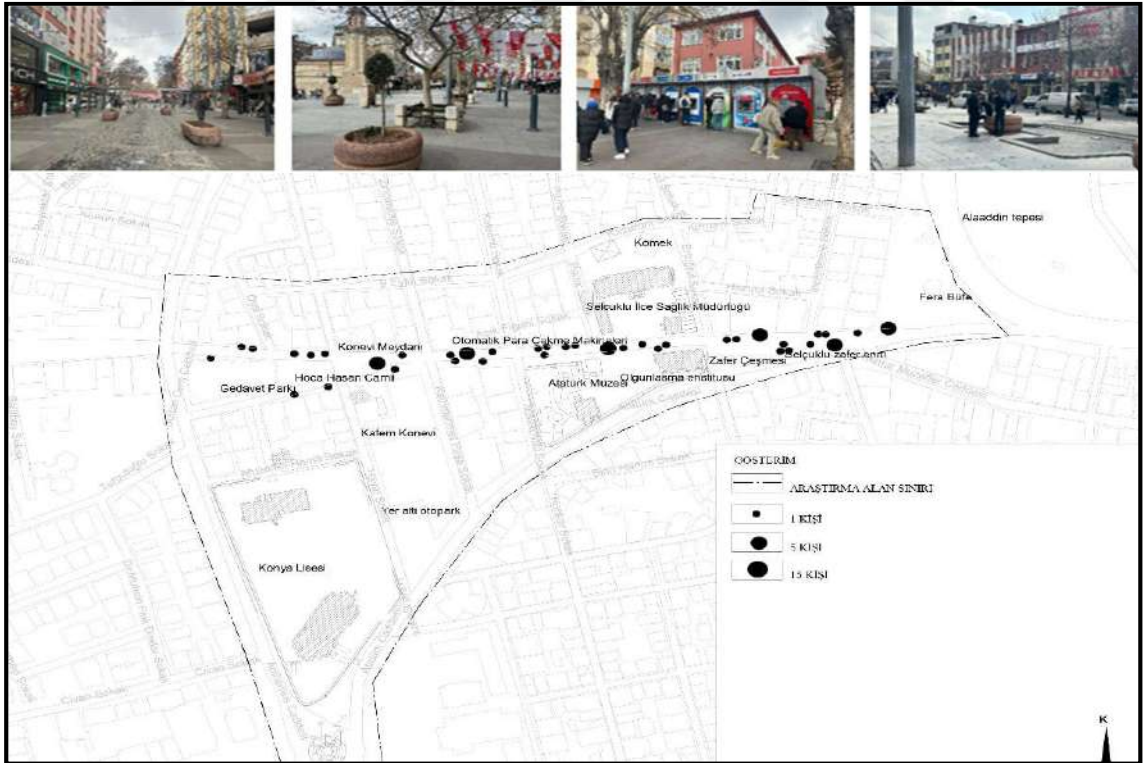
Dört gözlem noktasında da hafta içi ve hafta sonu sabah saatleri genel olarak sakin olup alan geçiş güzergahı amaçlı kullanılmaktadır. Öğlen ve akşam saatlerinde ise yayaların yoğun kullanımı gözlemlenmiştir. 1 numaralı gözlem noktası sabah-akşam saatlerinde geçiş güzergahı olarak kullanılmakta olup öğlen saatlerinde yeme içme amaçlı kullanılmaktadır. 2 numaralı gözlem noktasının gösteri, sergi ve toplanma alanı olarak tercih edilmesi nedeniyle yoğun olarak kullanıldığı ayrıca özellikle akşam saatlerinde yaya-taşıt kesişiminden kaynaklanan yoğunluk gözlemlenmiştir. 3 numaralı gözlem noktasında otomatik para çekme makinelerinin bulunmasından dolayı sabah, öğle ve akşam saatlerinde geçici yoğunluk olduğu belirlenmiştir. 4 numaralı gözlem noktasında ise toplu taşıma duraklarına olan yakınlıktan dolayı yolcu indirme bindirme saatlerinde geçici yoğunluk gözlemlenmiştir. Bu bölge aynı zamanda yayalar için toplanma- dağılma alanı olarak kullanılmaktadır. Hafta içi ve hafta sonu öğlen ve akşam saatlerinde yeme, içme mekanlarının çoğunlukla bulunduğu 2 ve 4 numaralı gözlem noktalarında yaya yoğunluğu artmaktadır (Şekil 4.20.) (Şekil 4.21.) (Şekil 4.22.) (Şekil 4.23.) (Şekil 4.24.) (Şekil 4.25.).



Şekil 4. 20. Davranış haritası ( hafta içi saat 08.00-10.00 arası)



Şekil 4. 21. Davranış haritası ( hafta içi saat 12.00-14.00 arası)





Şekil 4. 24. Davranış haritası (hafta sonu saat 12.00-14.00 arası)



Şekil 4. 25. Davranış haritası (hafta sonu saat 17.00-19.00 arası)

#### 4.4. Araştırma Alanının Yürünebilirlik İlkeleri Kapsamında İrdelenmesi

Araştırma alanının yürünebilirlik ilkeleri (güvenlik, çeşitlilik, erişilebilirlik, okunabilirlik, konfor) ile irdelenmesi için kentsel mekan analizleri ve araştırma alanında gerçekleştirilen gözlemler ile birlikte 2. KAYNAK ARAŞTIRMASI bölümünde verilen bilgiler eşliğinde oluşturulan kontrol listeleri oluşturulmuş ve aşağıda belirtildiği şekilde değerlendirilmiştir.

##### 4.4.1.Güvenlik

Gün boyu yoğun yaya kullanımının olduğu, canlı ve hareketli olan araştırma alanı güvenlik açısından çoğu özelliği ile kontrol listesinde belirtilen ilkelere göre 5 puan üzerinden 3.4 puan almıştır (Çizelge 4.1).

Çizelge 4. 1.Güvenlik ilkesi kontrol listesi

A	İlkeler	5	4	3	2	1
A1	Kamusal ve özel mülkiyetteki alanlar net sınırlarla tanımlanmıştır.		■			
A2	Bisiklet, tekerlekli sandalye, bebek arabası ve yaya kullanımı için yol genişliği ve döşeme malzemesi uygundur.			■		
A3	Doğal gözetleme alanları bulunmaktadır. Binaların etrafındaki duvarlar veya opak engeller sokak manzarasını engellememektedir. Bina cephelerinde şeffaf yüzeyler fazladır. Konut ve ticaret girişi doğrudan yaya alanından yapılmaktadır		■			
A4	Kullanılan bitkiler görülebilirliği olumsuz etkilememektedir.		■			
A5	Taşıt ve yaya trafiği döşeme farkı veya yükselti farkıyla ayrılmıştır.					
A6	Taşıtlar için ayrılan otopark alanı yeterlidir. Kaldırıma park edilmiş taşıt sayısı yok denecek kadar azdır.				■	
A7	Geceleri iyi aydınlatılmaktadır.			■		
A8	Yaya yollarının yüzeyi kaymaz malzemedendir olup yaya yolu engellerden ve bariyerlerden arındırılmıştır.			■		
A9	Gece gündüz kullanımının olması yaya alanını daha güvenli hale getirmektedir.			■		
A10	Gün boyu hareketli yaya yoğunluğu yüksek bir bölgedir.		■			

Kamusal ve özel alanlar arasında sınırlar bulunmaktadır. Okul, sağlık, müze, çocuk parkı alanları yaya alanından sınırlandırıcılarla ayrılmıştır. Yapıların çevresindeki duvarların yüksekliğinin fazla olmaması sokak görünümünü etkilememekle beraber doğal gözetleme alanlarını da kısıtlamamaktadır (A1) (Şekil 4.26.).



Şekil 4. 26. Zafer yaya alanı sınırlandırıcıları (Orijinal, 2024)

Yaya aksı yoğun kullanıldığı saatlerde kullanıcılar için yeterli genişliği sağlayamamaktadır. Kullanıcılar bu alanda birbirlerine temas etmek durumunda kalıp psikolojik güvenlik düzeyi düşmektedir. Yaya yolu ile taşıt yolunun kesiştiği noktalarda bulunan hareketli sınırlandırıcıların algılanamaması açılıp kapanırken tehlike oluşturabilmektedir. Ayrıca yaya aksı üzerinde servis amaçlı yada acil durumlarda taşıt hareket alanını tanımlamak için küp kesme taş ile döşenen alan, tekerlekli sandalye, bebek arabası, bisiklet gibi taşıtların kullanımı için uygun olmamakla birlikte yaşlılar için de hareketi zorlaştırmaktadır (A2) (Şekil 4.27.).



Şekil 4. 27. Zafer yaya alanında kullanılan hareketli sınırlandırıcılar (Orijinal, 2024)

Yaya alanını sınırlandıran bina cephelerinde iç-dış mekan ilişkisini sağlayan pencerelerin varlığı doğal gözetlemeye katkı sağlamaktadır. Ayrıca konut ve ticari birimlerin girişlerinin yaya alanından olması ve alandaki binaların büyük çoğunluğunun kullanımda olması (A3) ve bitkilendirmenin doğru yapılması (A4) psikolojik güvenlik hissi sağlanmaktadır (Şekil 4.28. - 29).

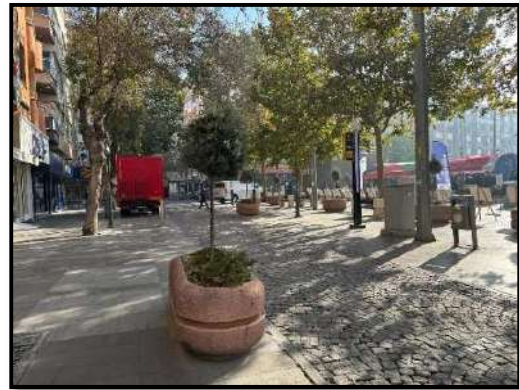


Şekil 4.28. Zafer yaya alanı konut ve ticari birim girişleri (Orijinal, 2024)



Şekil 4. 29. Zafer yaya alanında kullanılan bitkiler (Orijinal, 2024)

Araştırma alanında taşıt ve yaya kullanım alanları zemin döşemesinin farklılığı ile ayrılmıştır. Zemin döşeme materyali olarak kaymaz yüzeyli malzeme kullanılmıştır. Ancak ticari birimlerin girişlerinde aynı hassasiyetin gösterildiği görülmektedir. Karasal iklim özelliği görülen kentte kış aylarında buz ve don olaylarının sıklıkla görülmesinden dolayı kullanıcılar için tehlike arz etmektedir (A5) (A8) (Şekil 4.30.).



Şekil 4. 30. Zafer yaya alanı yol döşemesi farklılığı (Orijinal, 2024)

Araştırma alanını kuzey-güney yönünde taşıt erişimini sağlayan sokakların yaya aksı ile kesişim bölgelerinde çoğu taşıt sürücüsünün geçiş önceliğini yayalara vermemesi, yakın çevrede bulunun kapalı ve açık otopark alanlarının tercih edilmemesi nedeniyle taşıtların kesişim bölgelerine park etme eğilimi ve park etmelerinden dolayı yaya hareketliliği ve güvenliği olumsuz etkilenmektedir (A6) (Şekil 4.31.).



Şekil 4. 31. Zafer yaya alanında yaya - taşıt kesişim bölgesi (Orijinal, 2024)

Zafer Yaya Alanında akşam saatlerinde yapılan gözlemler neticesinde yaya alanının bina cephesi ve yol ışıklandırmalarının yeterli düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Ticari birimlerin kış mevsiminde yaklaşık saat 20.00'a kadar açık olduğu gözlemlenmiştir (A7) (A9) (Şekil 4.32.).



Şekil 4. 32. Zafer yaya alanı yol ve cephe aydınlatmaları (Orijinal, 2024)

#### 4.4.2.Çeşitlilik

Kentsel dış mekanın yürünebilirliğini irdelemek için önemli bir ilke olan çeşitlilik bağlamında Zafer yaya alanının değerlendirilmesi sonucunda kontrol listesinde belirtilen alt ilkelere göre 5 puan üzerinden 4,2 puan aldığı belirlenmiştir (Çizelge 4.2.).

Çizelge 4. 2.Çeşitlilik ilkesi kontrol listesi

B	İlkeler	5	4	3	2	1
B1	Günün her saatinde kullanıcı sayısı fazladır.			■		
B2	Adalar arası mesafeler kısa olup sık dönüşlere imkan tanıyan sokaklar bulunmaktadır. Mekanın geçirgenliği yüksektir.	■				
B3	Sokaklar bağlanabilir yapıdadır.	■				
B4	Farklı yaşta ve durumdaki yapılar bir aradadır.		■			
B5	İnsan yoğunluğu fazladır.	■				
B6	Farklı yaş grupları için çeşitli aktivite alanları mevcuttur.		■			
B7	Gelişmiş bir yaya altyapısı (yaya yollarının sürekliliği, yaya geçitleri vs) bulunmaktadır			■		
B8	Toplu taşıma sistemi ile bağlantı yüksektir	■				
B9	Yaya ve bisiklet hareketliliğine (sürdürülebilir ulaşım) uygundur.			■		
B10	Fonksiyonel çeşitliliğe sahiptir.(ticaret, eğitim, sergi alanı, açık yeşil alan vb)	■				

Yaya alanında yapılan gözlemler sonucunda bölgenin genellikle 08.00-20.00 saatlerinde aktif bir kullanıma sahip olduğu bunun neticesinde ise dinçlik ve çeşitliliğin sağlandığı bir sokak yaşamının varlığı gözlemlenmiştir (B1) (Şekil 4.33.).



Şekil 4. 33. Zafer yaya alanı gündüz ve akşam saatleri kullanım yoğunluğu (Orijinal,2024)

Farklı kullanım ve fiziksel özelliğe sahip sokakların ve alternatif güzergâhların olduğu plan sistemi ile kısa bloklar (yapı adaları) çeşitliliği desteklemektedir. Kısa bloklar

aynı zamanda alanın geçirgenliğini ve bağlanabilirliğini kuvvetlendirmektedir (B2-B3) (Şekil 4.34.).



Şekil 4. 34. Zafer yaya alanı ve bağlantılı Ertuğrul sokak (Orijinal,2024)

Araştırma alanında çeşitlilik ilkesinin varlığı alanın dinçliğini ve canlılığını doğrudan etkilemektedir. Zafer yaya alanının mekânsal ve yapısal organizasyonu kısa ve uzun vadede olası faaliyetlere ve gelecekteki farklı kullanımlara uygunluk göstermektedir. Ayrıca fonksiyonu ve özgünlükleri ile mekana kimlik kazandıran yapılar yaya alanına görsel zenginlik katmakta, kullanıcıların mekana anlam yüklemelerinde, yorumlamalarında ve sonrasında hatırlamalarında etkili olmaktadır. Aynı zamanda çeşitlilik ve dinçliği-canlılığı ile alanın görünümünü etkilemektedir (B4) (Şekil 4.35.-4.39.).



Şekil 4. 35. Hoca Hasan Camii ve Olgunlaşma Enstitüsü (Orijinal,2024)



Şekil 4. 36. Atatürk Evi Müzesi ve Kırmızı Çarşı (Orijinal,2024)

Araştırma alanında farklı yaş gruplarına ve aktivitelere yönelik alanların varlığı mekandaki çeşitliliği destekleyerek kullanıcı yoğunluğunu artırmaktadır (B5-B6) (Şekil 4.37.).



Şekil 4. 37. Çocuk oyun alanı ve spor alanı (Orijinal,2024)

Kentin bütünü ile bağlantılı toplu taşıma sistemi ile erişilebilirliğinin yüksek olması ve kent merkezindeki açık ve yeşil alanlarla bağlantılı olması, kullanıcıların gereksinimlerine yönelik pek çok fonksiyonu bir arada bulundurması (müze, meslek edindirme-sanat kursu, kitap evi, mağazalar, restoran, kafe, terzi, eczane, kuaför, kuyumcu, park, cami vb) yürünebilirlik odaklı yoğunluğu ve alanın tercih edilebilirliğini artırmaktadır (B7-10) (Şekil 4.38.).



Şekil 4. 38. Araştırma alanında bulunan kullanımlar (Orijinal,2024)

Araştırma alanında belediye ve sivil toplum kuruluşlarının sergi, tanıtım, kermes vb etkinliklerini yapabileceği alanların bulunması, sosyo-kültürel faaliyetlerin gerçekleştirilmesine ve kullanıcıların sosyalleşmesine katkıda bulunmaktadır (B10) (Şekil 4.39.).



Şekil 4. 39. Açık hava etkinlik alanları (Orijinal,2024)

#### 4.4.3.Erişilebilirlik

Erişilebilirlik ilkesi açısından değerlendirmesi sonucunda Zafer yaya alanının kontrol listesinde belirtilen alt ilkelere göre 5 puan üzerinden 3,3 *puan* aldığı görülmüştür (Çizelge 4.2.).

Çizelge 4. 3. Erişilebilirlik ilkesi kontrol listesi

C	İlkeler	5	4	3	2	1
C1	Yaya yolları sürekli ve bağlantılıdır.			■		
C2	Tarihi kent merkezine, istasyona, kültürpark ve alışveriş alanlarına yürüyerek veya bisiklet ile ulaşım sağlanabilmektedir.		■			
C3	Yaya yolları geçirgen özelliğe sahiptir. Yerleşim yerlerinde grid sistem kullanılmıştır.		■			
C4	Variş noktasına erişimde alternatif güzergahlar vardır.	■				
C5	Merkezi özelliği nedeniyle şehrin her bölgesine erişilebilirliği yüksektir.					
C6	Yapı adası boyları kısa ve insan ölçeğindedir.		■			
C7	Yol üzerine park edilmiş taşıtlar yaya erişimini kesintiye uğratmamaktadır.				■	
C8	Yaya yolu ile bisiklet entegrasyonu sağlanmıştır.					
C9	Dezavantajlı bireyler rahat ve güvenli erişim sağlayabilir.					
C10	Kentin en uzak mesafesinden toplu taşıma ile ulaşım sağlanabilmektedir.					

Konya Tren Garı, Konya Büyükşehir Belediyesi, Kültür Park, Millet Bahçesi, Alaaddin Tepesi ve Mevlana Meydanının oluşturan aksın merkezinde yer alması nedeniyle araştırma alanının erişilebilirliği yüksektir. Tek merkezli gelişim gösteren kentin idari ve ticari merkezinde bulunması, dini, tarihi, turizm ve sosyo-kültürel odaklarına yakın ve odaklarla bağlantılı olması erişilebilirliğini olumlu derecede artırmaktadır (C2 - C5 - C10).

Zafer Yaya Alanının çevresinden erişilebilirliğinin yüksek olmasına rağmen kontrol listesinde düşük puan almasının temel nedeni yaya aksında kuzey-güney yönünde taşıt trafiğine açık sokaklarda kaldırım genişliklerinin yetersiz olması, yaya-taşıt kesişim bölgelerinde trafik sıkışıklığının yaşanması ayrıca kafe ve restoranların hava şartlarının uygun olduğu bahar ve yaz aylarında masalarını yaya aksı üzerine yerleştirmeleri yaya hareketliliğinin sürekliliğinin ve bağlanabilirliğin sağlanamamasıdır (C1) (Şekil 4.40.).



**Şekil 4. 40.** Yaya aksı üzerinde hareketliliğin sürekliliğini engelleyen masaları ve yaya-taşıt kesişimi (Orijinal,2024)

Yaya bölgesine 20.00- 11.00 saatleri arasında çöp tahliyesi, temizlik ve iş yerlerine ürün girişi için taşıtların kontrollü giriş sağlanmaktadır. İşyerlerinin ürün girişleri yaya alanı üzerinden olduğu için yaya erişiminde kesintiye neden olmaktadır (C1) (Şekil 4.41.).



**Şekil 4. 41.** Yaya aksında tanımlanan taşıt yolları (Orijinal,2024)

Planlama süreci içerisinde araştırma alanında bulunan sokaklar ızgara sisteminde oluşturulmuştur. Ayrıca yapı adası boyları kısa ve insan ölçeğindedir. Bu nitelikler alanda geçirgenliğin yüksek olduğunu, kullanıcılara farklı güzergahlar belirleme olanağı sunulduğunu göstermektedir. Aynı zamanda alanda pasajların bulunması, alternatif yürüyüş rotası oluşturmada etkilidir (C3 - C4 -C6) (Şekil 4.42.).





Şekil 4.44. Yaya aksında bisiklet kullanımı ve bisiklet parkı (Orijinal,2024)

Dezavantajlı gruplar için yaya bölgesinde kot farkı olan bölgelerde rampalar mevcuttur ancak görme engelliler için hissedilebilir yüzey uygulaması yapılmamış, yaya- taşıt kesişim bölgelerinde sesli uyarı sistemi kullanılmamıştır. Bu durum toplumun her kesiminin alanı kullanımını kısıtlamaktadır (C9) (Şekil 4.45).



Şekil 4.16. Araştırma alanında bulunan ticari birimlerin girişleri ve kot farkı için oluşturulan rampalar (Orijinal,2024)

#### 4.4.4.Okunabilirlik

Zafer Yaya Alanı Okunabilirlik ilkesi açısından değerlendirmesi sonucunda Zafer yaya alanının kontrol listesinde belirtilen alt ilkelere göre 5 puan üzerinden 3,9 puan aldığı görülmüştür (Çizelge 4.4.).

Çizelge 4. 4.Okunabilirlik ilkesi kontrol listesi

D	İlkeler	5	4	3	2	1
D1	Fonksiyon alanları rahatlıkla görülebilmekte ve zihinde canlanmaktadır.	■				
D2	Yapılı çevredeki binalar, ve diğer fiziksel unsurlar farklı renk, şekil, form ve materyaldedir.			■		

D3	Yol ağları basit ve anlaşılırdır.				
D4	Yaya alanında ayırt edici heykeller, çeşmeler ve diğer işaretler bulunmaktadır.				
D5	Toplanma alanları ve ara yüzler diğer halka açık alanları tanımlamaktadır. Benzerlik ve monotonluk göstermezler.				
D6	Alanda karma kullanım ve aktivite çeşitliliği vardır.				
D7	Ticaret alanları, konut alanları ve kamu binaları net bir ayrıma sahiptir. Binaların dış cephe özellikleri fonksiyonlarını yansıtır.				
D8	Ada boylarının kısa olması görülebilirliği-geçirgenliği artırmaktadır. Mekanda göz hizasında insan ölçeğinde kentsel yapı elemanları bulunmaktadır.				
D9	Yaya yolunu sınırlandıran yapılar kenar etkisi oluşturur.				
D10	Farklı işleve sahip bölgelerin ayrımı sert zemin döşemeleriyle farkedilebilmektedir.				

Görsel imajın belirlenmesine yönelik yapılan Lynch analizinde de görüleceği üzere, izler-yollar kolay anlaşılabilir, süreklilik gösteren bir özelliğe sahiptir. Buluşma, toplanma, oturma-dinlenme ve çevreyi izleme eylemlerinin gerçekleştiği Kırmızı Çarşı önü, Konevi meydanı, Hoca Hasan Camii Meydanı, Gedavet Parkı ve Zafer meydanı araştırma alanının en önemli odak noktalarıdır. Ayrıca Fera büfe, Zafer Anıtı, tarihi çeşme, Olgunlaşma Enstitüsü, otomatik para çekme makineleri, Atatürk Evi Müzesi ve Hoca Hasan Camii alanın tanımlanmasında ve oryantasyonun sağlanmasında önem taşımaktadır. Kentlilerin büyük çoğunluğunun bildiği ve tarif edebileceği odak noktaları ve işaret öğeleri, Zafer yaya alanının okunabilirliğinde ön plana çıkmaktadır (D1-D3-D4-D6-D10) (Şekil 4.46.).



Şekil 4. 17.Araştırma alanı odak noktaları (Gedavet parkı ve Kırmızı çarşı önü) (Orijinal,2024)

Yaya aksına cephe veren yapılar insan ölçeğindedir. Yapıların kenar etkisi yaya alanında kapalılık hissi uyandırmaktadır. Bu durum yaya aksının okunabilirliğini kolaylaştırmakta, kullanıcıların oryantasyonunu sağlamaktadır (D8 - D9) (Şekil 4.47.).



Şekil 4. 47. Yapıların oluşturduğu kenarlar (Orijinal,2024)

Yaya alanına kenar oluşturan yapıların çoğunun giriş katında ticari birimlerin üst katlarda ise ofislerin-muayenehanelerin bulunması ve bu kullanımların tabelalarına yönelik herhangi bir düzenlemenin yapılmamış olması, alanda görsel kirliliğe neden olmakta, yapıların cephe düzenlemelerinin yapılmaması ve benzer binaların monotonluk etkisi yaratması alanın estetik görünüm üzerinde olumsuz etki oluşturmaktadır (D2-D5-D7) (Şekil 4.48.).



Şekil 4. 18. Araştırma alanında bulunan yapıların görünümü (Orijinal,2024)

#### 4.4.5.Konfor

Kentsel dış mekanların yürünelirliğinin değerlendirilmesinde önemli bir ilke olan konfor ilkesinin değerlendirilmesi sonucunda Zafer yaya alanının kontrol listesinde belirtilen alt ilkelere göre 5 puan üzerinden 2,5 puan aldığı belirlenmiştir (Çizelge 4.5.).

Çizelge 4. 5. Konfor ilkesi kontrol listesi

E	İlkeler	5	4	3	2	1
E1	Hareketli bir etkiye sahip yaya alanında bina cephelerinde çekici ilginç mimari süslemeler bulunmaktadır.					
E2	İklim yapısına uygun, konforlu ve kullanışlı sokak mobilyaları bulunmaktadır. Bölge her mevsim rahatlıkla kullanılabilir.					
E3	Bağlantılı tasarlanmış yeşil alanlar bulunmaktadır.					
E4	Yer döşemesinde kaymaz, sıkıştırılmış, dekoratif malzeme kullanılmıştır.					
E5	Zemin döşemeleri çeşitli araçlar kullanan kullanıcıların(bisiklet, tekerlekli sandalye, mikro mobilite ulaşım araçları, bebek arabası) güvenli ve rahat hareket etmesine uygun malzemedir yapılmıştır.					
E6	Yaya yolu boyunca görsel zenginliği artırmak için heykel, çeşme, plastik unsurlar ve su öğeleri kullanılmıştır.					
E7	Yol boyunca bulunan aydınlatma elemanları estetik olup insan ölçeğine uygundur.					
E8	Yaya yolu ve kaldırımlar bakımlı ve temizdir. Çöp kovaları yeterli ve erişilebilirdir. Alanda kamu kullanıma ve ihtiyaca yönelik lavabo-tuvalet, kentsel mobilyalar bulunmaktadır.					
E9	Alanın yoğun kullanıldığı saatlerde kullanıcılar psikolojik olarak konforlu hissetmektedir.					
E10	Bireysel ve toplu kullanıma uygun yeterli ergonomik oturma alanları vardır.					

Bir mekanın konforu, iklimsel, güvenlik ve fiziksel özellikleri ile doğrudan ilişkilidir. Fiziksel özelliklerden görsel imaj psikolojik konforu doğrudan etkilemektedir. Zafer Yaya Alanında bulunan yapılar tekrar eden bir düzende olup monotonluk hissi oluşturmakta, mimari detaylarla bina cephelerinin ilgi çekici hale getirilmemesi ise alanın görsel imajını olumsuz etkileyerek kullanıcıların memnuniyet düzeyini olumsuz etkilemektedir (E1) (Şekil 4.49.)



Şekil 4. 19. Yaya aksına cephe veren yapıların görünümü(Orijinal,2024)

Araştırma alanının odak noktaları olan Gedavet Parkında, Konevi Meydanında, Zafer Meydanında ve Zafer Anıtı bitişiğinde su ögeleri bulunmaktadır. Bakımlı ve temiz bir görünüme sahip olan su yüzeylerinin derinliğinin ve kenar yüksekliklerinin fazla olmaması hem güvenlik hem de görsel zenginlik sağlaması açısından önem taşımaktadır (E6) (Şekil 4.50.).



Şekil 4. 50. Araştırma alanında bulunan su ögeleri (Orijinal,2024)

Yapılan incelemelerde alanında bulunan çeşme, heykel, dijital reklam panosu vb plastik unsurlar görsel imaj açısından yetersiz bulunmuştur (E6) (Şekil 4.51.).



Şekil 4. 51. Yaya aksında bulunan plastik öğeler (Orijinal,2024)

Zafer Yaya Alanında tercih edilen bisiklet parkı, telefon şarj yeri ve internet bağlantısı, engelli araç şarj istasyonu, telefon kulübesi gibi kentsel mobilyalar ihtiyaca yönelik kullanım sunmaktadır (E8) (Şekil 4.52).



Şekil 4. 52. Araştırma alanında bulunan kent mobilyaları (Orijinal,2024)

Kentte karasal iklimin hüküm sürdüğü dikkate alındığında araştırma alanında yaz aylarında sıcak ve güneşli havalarda gölge ortamı oluşturan ya da kışın yağışlı günlerde korunmayı sağlayan herhangi bir düzenlemenin yapılmadığı, sadece bitkisel

düzenlemede kullanılan ağaçların gölge ortam oluşturduğu görülmüştür. Ancak kış aylarında yapraklarının dökülmesi nedeniyle ağaçların yağıştan koruma sağlamaması ve yaya alanının büyük bir bölümünde ağaçlara yer verilmemiş olması iklimsel konforun zayıf olduğunu göstermektedir (E2) (Şekil 4.53.).



Şekil 4. 53. Zafer yaya alanının genel görünümü (Orijinal,2024)

Zafer yaya bölgesinde ağaç altı oturma birimleri bulunmaktadır. Ergonomi gözetilmeden tasarlanan oturma birimleri sayı olarak da yetersizdir (E2) (Şekil 4.54.). Özellikle yaya aksı boyunca özellikle odak noktalarında yeterli oturma biriminin olmaması nedeniyle bitki dikilen beton saksılar oturmak için kullanılmaktadır (E10) (Şekil 4.55.).



Şekil 4. 20. Zafer yaya alanı oturma birimleri (Orijinal,2024)



Şekil 4. 55. Beton saksıların oturma amaçlı kullanımı (Orijinal,2024)

Fera büfenin bulunduğu Zafer Meydanında farklı kullanıcı grupları için bireysel ve grup oturma alanları tasarlanmış ve peyzaj düzenlemesi ile desteklenmiştir. Ergonomik olmadığı için rahat ve konforlu oturmaya imkan tanımamaktadır. Ancak rengi ve döşeme malzemesi ile birlikte değerlendirildiğinde mekan algısını etkilemektedir. (E10-E4) (Şekil 4.56. – Şekil 4.57.).



Şekil 4. 21. Zafer Meydanında bulunan oturma birimleri (Orijinal,2024)



Şekil 4. 57. Grup ve bireysel kullanımına uygun oturma birimleri (Orijinal,2024)

Araştırma alanının peyzaj düzenlemesinde kullanılan ağaçlar ve beton saksılar yerleştirildikleri alanlarda yönlendirmeyi sağlamaktadır. Ancak alan bütününde değerlendirildiğinde birbirleri ile genel olarak kendi içlerinde bir bütünlüğü bulunmamaktadır. Bitkilendirmede yaprağını döken ağaçların tercih edilmesi mevsimsel özelliklere bağlı olarak araştırma alanının genel görünümünü olumsuz etkilemektedir. (E3) (Şekil 4.58.).



Şekil 4.58. Araştırma alanının peyzaj düzenlemesinde kullanılan bitkiler (Orijinal,2024)

Yaya aksının aydınlatılmasında kullanılan aydınlatma elemanları nitelik olarak olumlu bulunmuştur. Ancak aydınlatma elemanlarının çok sık yerleştirilmesi yaya alanında görsel ve fiziksel karmaşaya neden olmakta özellikle kısa boylu dekoratif aydınlatma elemanları yaya hareketliliğini olumsuz etkilemektedir (E7) (Şekil 4.59.).



Şekil 4. 59. Araştırma alanında bulunan aydınlatma elemanları (Orijinal,2024)

Yaya aksının zemin döşemesinde kullanılan andezit ve küp blok taş malzemeleri kaymaz ve su tutmaz özellikleri ile yaya hareketliliğini olumsuz etkilememektedir. Ancak

ticari birimlerin girişlerinde parlak yüzeyli, kaygan malzemelerin kullanılması özellikle kış aylarında konforlu ve güvenli kullanıma olanak tanımamaktadır (E4) (Şekil 4.60.).



Şekil 4.60. Yaya aksında kullanılan zemin döşeme malzemesi (Orijinal,2024)

Yaya aksı, küp blok taşlarla oluşturulan ve servis ve acil durumlarda taşıt kullanımına açılan arnavut kaldırımı yol döşemesi ve bitkilendirme için tercih edilen beton saksılarla sınırlandırılarak kullanıcılar için yönlendirme sağlanmıştır. Ancak beton saksıların boyutlarının büyük olması yaya aksını daraltmakta, yaya yolunun yoğun kullanıldığı zamanlarda insanların birbirine temas etmesine, tekerlekli sandalye, mikro mobilite ulaşım araçları, bebek arabası, yürüteç vb kullanan yayaların psikolojik olarak konforlu bir yürüyüş deneyimi yaşamamasına neden olmaktadır (E9 - E5) (Şekil 4.61.).



Şekil 4.61. Yaya aksına yerleştirilen beton saksılar ve Arnavut kaldırım döşemesi (Orijinal,2024)

Araştırma alanında çöp kutuları yeterli sayıdadır. Alanın bakımı ve temizliği düzenli olarak yapılmaktadır. Ayrıca kamusal kullanıma açık lavabo ve WC bulunmaktadır (E8) (Şekil 4.62.).



Şekil 4. 62. Yaya aksında bulunan çöp kutuları ve WC (Orijinal, 2024)



## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde her geçen gün artan taşıt trafiği ve insan nüfusu monoton bir yaşamı beraberinde getirmektedir. Taşıt odaklı kentlerde bir yerden bir yere ulaşmak için harcanan zaman sosyalleşmeye fırsat tanımamakla beraber hareketsiz bir yaşam oluşturmaktadır. Bu sıradanlıktan kurtulmak ve kullanıcıların yüz yüze iletişim kurabildiği canlı, yaşayan mekanlar oluşturmak yürünebilirlikle mümkündür. Yürümek sadece bir hareket etme eylemi değil insanları sosyal hayata yaklaştıran, sürdürülebilir, sağlıklı ilişkilerin kurulduğu bir yaşam biçimidir. Yürürken farklı deneyimlerin yaşandığı mekanların oluşabilmesi, insanların yürümeye teşvik edilebilmesi için kentsel dış mekan tasarımlarında güvenlik, çeşitlilik, erişilebilirlik, okunabilirlik ve konfor ilkeleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Yürünebilirlik ilkelerinin Konya kent merkezinde bulunan Zafer yaya alanı örneği üzerinden değerlendirilmesini ve alanın yürünebilirliğinin artırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesini amaçlayan bu çalışmada, Zafer yaya alanı, literatür taraması sonucu belirlenen güvenlik, erişilebilirlik, çeşitlilik, okunabilirlik, görsel imaj ve konfor ilkeleri doğrultusunda irdelenmiştir. Alanda yapılan mekansal analizlerin ve gözlemlerin değerlendirilmesi sonucunda elde edilen veriler Çizelge 5.1.'de görülmektedir.

**Çizelge 5. 1.** Araştırma Alanının Yürünebilirlik İlkeleri Doğrultusunda Değerlendirilmesi

KOD	Ort	KRİTERLER									
A (Güvenlik)	3,4	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10
B (Çeşitlilik)	4,2	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	B10
C (Erişilebilirlik)	3,3	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
D (Okunabilirlik)	3,9	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10
E (Konfor)	2,5	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10
<b>İLKE PUANLAMA</b>											
5-4 İyi		3-2 Orta						2-1 kötü			

Gün içerisinde yaya hareketliliğinin yoğun olduğu, ticaret, eğitim, dini ve konut kullanımının bir arada bulunduğu, kentin her bölgesinden erişilebilirliğin kolay olduğu Zafer yaya alanında yapılan değerlendirmeler sonucunda *çeşitlilik* ilkesinin en yüksek puanı aldığı, diğer ilkelerin ise aldıkları puana göre *okunabilirlik*, *güvenlik*, *erişilebilirlik*

ve en son olarak *konfor* olarak sıralandığı belirlenmiştir. Çalışmada ele alınan ilkeler doğrultusunda Zafer yaya alanının yürünebilirliğinin artırılmasına yönelik geliştirilen öneriler aşağıda belirtilmiştir.

Zafer yaya alanının, bağlantılı toplu taşıma sistemleri ile kolay ulaşılması, farklı yaş gruplarına yönelik alanların varlığı, konut, kafe, restoran, mağaza, okul, iş yeri, sağlık tesisi, kuaför, terzi, kafe, kurs gibi amaca yönelik karma kullanım özelliği taşıması ile canlı, dinamik, yaşayan bir dış mekan özelliği göstermesi, eski ve yeni binaların bir arada bulunması çeşitlilik ilkesinin en yüksek puanı almasında ve *iyi (4,2 puan)* olarak belirlenmesinde etkili hususlardır. Ancak kullanıcı grupların içerisinde özellikle çocuklara yönelik çocuk kulübü, yarı açık kum havuzları, mikro mobilite aracı ve bisiklet kullanabilecekleri mekanları içeren etkinlik alanlarının oluşturulması gerekmektedir. Ayrıca alanda bulunan müze, kitap ve sanat evi vb. alanlar, her mevsim kullanılacak sergileme, toplanma vb fonksiyonlar ile bütünleştirilmelidir. Günlük ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği pasajların, yaya aksı ile bağlantısı artırılmalı, görülebilir olmalarına yönelik düzenlemeler yapılmalıdır. İl Sağlık Müdürlüğü kaldırılarak yerine yeşil alan ile bütünleşmiş sosyal ve kültürel etkinliklerin gerçekleştirileceği bir kültür-sanat merkezinin yapılması, Atatürk Müzesinin bahçesinin yaya aksı ile bütünleştirilerek kullanıma açılması alanın kullanım potansiyelini artıracaktır.

Araştırma kapsamında yapılan analizler sonucunda Zafer yaya alanının okunabilirliğinin *3,9 puan ile "iyi "* olduğu belirlenmiştir. İzlerin tanımlı ve görülebilir olması, yaya aksına cephe veren yapıların kenar özelliği göstererek kapalılık hissi oluşturması ve mekansal karakteristiklerin insan ölçeğinde olması, nirengi-referans-odak noktalarının varlığı, konut-yeşil alan-ticaret-egitim vb fonksiyon alanlarının kolay anlaşılabilirliği ve alanda arazi işaretlerinin bulunması, alanın zihinde canlandırılmasını kolaylaştırmakta, yol ve yön bulmayı -oryantasyonu- sağlamaktadır. Ancak bina girişlerinin tanımlı olması, tanıtıcı ve yönlendirici tabela vb elemanların yeterli ve estetik açıdan uyum içerisinde olması, yaya-taşıt kesişim noktalarının ve taşıt hareket yönünün rahat algılanmasına yönelik düzenlemeler gerçekleştirilmeli ayrıca bulunan yerin tanımlanmasını kolaylaştıracak ve alanın görsel imajını kuvvetlendirecek cephe düzenlemeleri yapılmalı, arazi işaretlerinin sayısı artırılmalıdır.

Yapılan analizler sonucunda hafta içi ve hafta sonu yoğun olarak kullanılan araştırma alanının güvenliğinin *orta-iyi (3,4 puan)* olduğu belirlenmiştir. Alanda bulunan ticari alanların kış mevsiminde 20:00' a yaz mevsiminde ise 23:00'e kadar açık olması, konut kullanımının varlığı, doğal gözetleme alanlarının bulunması, geçişlik düzeyinin

yüksek olması, psikolojik güvenlik düzeyini artırmaktadır. Ancak alanda fiziksel güvenliği sağlamaya yönelik düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Servis amaçlı yada acil durumlarda taşıtların kullanacağı güzergahın belirlenmesi için küp blok taşlar kullanılarak döşenen alanın, yürümeyi zorlaştırması, tekerlekli sandalye, bebek arabası, yürüteç vb. taşıtlar ile hareketi kısıtlaması nedeniyle rahat hareketliliğe imkan tanıyan uygun bir malzeme seçilerek yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Kuzey-güney yönlerinde bağlantı sağlayan taşıt yolları ile yaya aksının kesiştiği bölgede taşıtların park edilmesine izin verilmemeli, taşıtların açık-kapalı otoparklara yönlendirilmeli, servis amaçlı yada acil durumlarda alana taşıtların giriş yapabilmesi için yerleştirilen hareketli sınırlandırıcı elemanların görülebilirliği artırılmalı, yaya geçişlerinin güvenliği sağlanmalıdır. Ticari birimlerin girişlerinde kullanılan yer döşemesi her mevsim güvenli kullanıma imkan tanıyacak kaymaz malzemeden seçilmelidir. Alana motorsikletlerin girişine izin verilmemelidir. Açık otopark girişine ve taşıt yoluna yakın konumlandırılmış çocuk oyun alanı, yaya aksına daha yakın, güvenli bir bölgede konumlandırılmalıdır.

Zafer yaya alanının, kentin odağında yer alan Alaeddin Tepesinin batı bitişiğinde bulunması, toplu ulaşım türleri ile rahat ulaşılması ve kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlarla bağlantılı olması erişilebilirliğinin *3,4 puan ile orta-iyi* düzeyde olmasında etkilidir. Çevresi ile erişilebilirliği yüksek olan alan içerisinde fiziksel ve görsel erişilebilirliğin artırılmasına yönelik düzenlemeler yapılmalıdır. Yaya aksı üzerinde yaya-taşıtların kesişim noktalarında yaya hareketliliğinin sürekliliğine öncelik verilmeli, rampalar ile kot farkı azaltılmalı, bahar ve yaz aylarında yaya aksı üzerinde restoran ve kafeler için açık oturma alanı düzenlemesi yapılmalı dolayısıyla yaya erişimi kısıtlanmamalı, ticari birimlerin (kuruyemişi, market, mağaza vb) ürün teşhir ve tanıtım elemanlarının yaya sirkülasyon alanında konumlandırılmasına izin verilmemeli, ticari birimlerin ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için belirlenen servis saatlerine uyulmalı, bisiklet yolu oluşturularak bisiklet parkı düzenlenmelidir.

Araştırma alanında gerçekleştirilen analizler sonucunda alanın konfor düzeyinin *kötü (2,5 puan)* olduğu belirlenmiştir. Bina cepheleri mimari ve estetik açıdan çekici hale getirilmeli, mikroklimatik etki yaratmak ve görsel imajı güçlendirmek için dekoratif su yüzeylerine yer verilmeli, yayaların iklimin olumsuz etkilerinden korunması için düzenlemeler yapılmalı, uygun bitki türlerinin seçimi ile fonksiyonel ve görsel imajı artıracak bitkisel düzenlemelerin yapılmalı, ergonomik oturma birimleri yerleştirilmeli,

akşam saatlerinde yeterli aydınlatmanın sağlanmasına yönelik aydınlatma elemanları kullanılmalı, alanda düzenli olarak temizlik, bakım vb. faaliyetler gerçekleştirilmelidir.

Zafer yaya alanında gerçekleştirilecek dış mekan tasarımlarında çocuk, yaşlı, genç ve dezavantajlı bireylerin sorunları ve gereksinimleri belirlenerek kapsayıcı tasarım yaklaşımı benimsenmelidir. Herkes için gerçekleştirilecek tasarımlar güvenli, basit algılanabilir, esnek, kullanılabilir, ilgi çekici, konforlu ve erişilebilir olmalıdır. Bu ilkelerin yürünebilir kentsel mekan tasarımında ele alınması ile mekan kalitesi yüksek, yaşanılabilir, kullanıcı memnuniyetini önceleyen kentsel dış mekanlar oluşacaktır. Yürünebilir mekanlar herkes için olduğu sürece geçmiş ve gelecek arasındaki sürdürülebilir bağ devam edecektir.



## 6. KAYNAKLAR

- Akbarishahabi, L., 2022, İnsan ölçeğinde tasarlanan kentsel mekanlar ve kent, *Kent Akademisi*, 15(1), 136-154.
- Akçam, E. ve Karaçor, E. K., 2018, Sosyo-demografik yapı ve fiziksel çevre özelliklerinin yürünebilirlik algısı üzerine etkisi, *Düzce Üniversitesi Bilim Ve Teknoloji Dergisi*, 6(4), 1364-1376.
- Alexander, C., İshikawa, S. and Silverstein, M., 1977, A pattern language: towns, buildings, construction, Oxford University Press, New York.
- Alfonzo, M., 2005, To walk or not to walk, the hierarchy of walking needs, *Environment And Behavior*, 37(6), 808-836.
- Alkan, A., 1985, Mevlevilik ve mevlana külliyesinin konya şehirselleşmeleri içindeki yeri, *1. Milli Mevlana Kongresi*, Konya, 205-212.
- Al-Qemaqchi, N. and Abdullah, W., 2017, The effect of walkability on the sustainable university campuses a comparison between the old and new campuses of Sulaimani University, *7th Engineering and 1st International Scientific Conference College of Engineering / University of Baghdad, Irak*, 73-88.
- Amere, S., 2014, Enhancing Livability of Squares and Streets (MSC Thesis), *Ethiopian Institute of Architecture, Building construction and City development, Ethiopian*.
- Appleyard, D., 1981, Livable Streets, University of California Press, Berkeley.
- Aru, K. A., 1965, Yayımlar Taşıtlar, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Ashihara, Y., 1981, Exterior Design in Architecture, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Atçeken, Z., 1998, Konya'daki Selçuklu Yapılarının Osmanlı Devrinde Bakımı ve Kullanılması, TTK, Ankara.
- Badland, H. M., Keam, R., Witten, K. and Kearns, R., 2010, Examining public open spaces by neighborhood-level walkability and deprivation, *Journal of Physical Activity and Health*, 7(6), 818-824.
- Badland, H. and Schofield, G., 2005, Transport, urban design, and physical activity: An evidence-based update, *Transportation Research Part D Transport and Environment* 10(3), 177-196.
- Bağcı, S., 2019, Assessing the walkability principles: the case study of mehmetçik boulevard, *İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi*, İzmir.
- Balsas, C. J., 2004, Measuring the livability of an urban centre: an exploratory study of key performance indicators, *Planning Practice and Research*, 19(1), 101-110.
- Baykal, G. 1996, Kentsel yenileme, sıhhileştirme ve iyileştirmede etkili bir düzenleme aracı olarak kentsel tasarım, *Yüksek Lisans Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Baykara, T., 2001, Günümüz konyasına kısa bir bakış , Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- Belge, Z. S., 2012, Increasing Walkability Capacity Of Historic City Centers: The Case Of Mersin, ODTÜ.
- Bentley I, Alcock A, Murrain P, McGlynn S. and Smith, G., 1993, Responsive environments: A manual for designers, Butterworth Architecture, London.
- Biddulph, M., 2007, Introduction to residential layout, Elsevier Limited, Great Britain.
- Hillier, B. and Hanson J., 1984, The social logic of space, Cambridge University Press, Cambridge.
- Bolat, A., 2022, Kentsel açık mekân olarak caddelerin kalite kriterleri bağlamında değerlendirilmesi ve kavramsal bir model önerisi: Van Cumhuriyet Caddesi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.*
- Burton, E. and Mitchell, L., 2006, Inclusive Urban Design: Streets for Life, Elsevier LTD., UK.
- Cullen, G., 1961, Townscape, The Architectural Press, London.
- Çınar, Z., 1996, Kentsel çevrede mekan- kentsel mekan kavramının irdelenmesi ve boğaziçi mekanı, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.*
- Dağlıoğlu, Ü., 2023, Tarihi kent meydanı projesi, Konya ili ve ilçelerinin tarihi süreç çerçevesinde çevre şehircilik ve iklim değişikliği, *T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 293.*
- Demirkan, Ö., 2019, Caddelerde yaşamın hareket deneyimi modeli ile irdelenmesi; Mevlana caddesi örneği, *KTO Karatay Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.*
- Dovey, K. and Pafka, E., 2020, What is walkability? the urban dma, *Urban Studies, 57(1), 93-108.*
- Durukan, A., 2001, Selçuklular öncesinde Konya, *Gez Dünyayı Gör Konyayı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*
- Ercan, M. A. ve Belge, Z. S., 2017, Daha yaşanabilir kentler için mikro ölçek bir yürünebilirlik modeli, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 34(1), 233.*
- Ewing, R. and Clemente, O., 2013, Measuring urban design: metrics for liveable places, Island Press.
- Fard, J., S., 2012, Walkability in campus, case study of University Technology Malaysia, University Technology Malaysia, Malaysia.
- Fanuscu, E.M., 1998, Yaya bölgeleri, *Peyzaj Mimarlığı Dergisi, 3, 10-17.*
- Forsyth, A., Southworth, M., 2008, Cities afoot pedestrians, walkability and urban design, *Journal of Urban Design, 13(1), 1-3.*
- Frey, H., 1999, Designing the city towards a more sustainable urban form, London.
- Gehl, J., 2011, Life between buildings, Island Public Press, Washington.

- Gehl, J., 2019, İnsan için kentler, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Göregenli, M., 2013, Çevre psikolojisi, *İstanbul Bilgi Üniversitesi*, İstanbul.
- Gündoğdu, H. M. ve Dinçer, E. N., 2020, Tekirdağ kent merkezinin “yürünebilirlik” açısından değerlendirilmesinde bir yöntem araştırması, *Journal of planning*, 30(3), 478-507.
- Handy, S., L. and Clifton, K., 2001, Local shopping as a strategy for reducing automobile travel, *Transportation*, 28, 317-346.
- Halu, Z. Y., 2010, Kentsel mekan olarak caddelerin mekansal karakterinin yürünebilirlik bağlamında irdelenmesi Bağdat Caddesi örneği, *Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Hayat, K. M., 2019, Konut alanlarında mekan kalitesinin değerlendirilmesi: Konya örneği, *Yüksek Lisans Tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı*, Konya.
- Jacobs, A. B., 1995, Great streets, MIT Press, London.
- Jacobs, J., 1961, Büyük Amerikan şehirlerinin ölümü ve yaşamı, Metis Yayıncılık, İstanbul.
- Kriken, J. L., Enquist, P. and Rapaport R., 2010, City Building: Nine planning principles for the twenty-first century, Princeton Architectural Press, Newyork.
- Kavak, İ. ve Güzel B. İ., 2021, Kentsel mekanlarda iklime duyarlı tasarım yaklaşımları, *International smart journal*, 54, 3681-3688.
- Kavi, F., 2003, İstanbul'daki yaya yolu düzenlemelerinin bitkisel tasarım açısından değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Kaygısız, Ö., 2006, Erişilebilirlik ve trafik, *Planlama Dergisi*, 1, 87-88.
- Konuk G., ve Bakan K., 1987, Türkiye'de kentsel dış mekanların düzenlenmesi, *Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü*, Ankara.
- Keleş, R., 1998, Kentbilim terimleri sözlüğü, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- KKTVKKBK, Koruma planı 7. bölge analiz raporu, 2009, *Konya Büyükşehir Belediyesi*, Konya.
- Kömürcüoğlu, A., 1947, Konya imar planının son izah raporu hülasası, *Arkitekt dergisi* 4(16), 14-17.
- Köprülü, B., 2023, Konya kentinde imar planı kararlarıyla oluşan yapıli çevrenin sokak ölçütleriyle incelenmesi, *Yüksek Lisans tezi*, Konya Teknik Üniversitesi, Konya.
- Körmeçli, P. Ş., 2019, Kentsel alanlarda erişilebilirlik ve sosyal etkileşim ilişkisinin irdelenmesi:Ankara çukurambar mahallesi örneği, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Krier, R., 1979, *Urban Space*, Rizzoli International, New York.

- KUDEB, 2023, Koruma Uygulama ve Denetim Büroları Birimi, Konya Büyükşehir Belediyesi, Konya.
- Kuntay, O., 2006, Erişilebilirlik, *Planlama Dergisi*, 1, 75.
- Kuntay, O., 2008, Yaya Mekanı, İlke Yayınevi, İstanbul.
- Lambert, K., 2005, A critical evaluation of livability in Garrison Woods, Master's Thesis, *University of Calgary*, Canada.
- Lamíquiz, P. J. and López-Domínguez, J., 2015, Effects of built environment on walking at the neighbourhood scale, a new role for street networks by modelling their configurational accessibility?, *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 74, 148-163.
- Lennard, S. H., Ungern-Sternberg, S. v. and Lennard, H. L., 1997, Making cities livable, California.
- Lynch, K., 1984, Good City Form, London, MIT Press.
- Lynch, K., 1960, The Image Of City, London, MIT Press.
- Massengele, J. and Dover, V., 2014, Street design: the secret to great cities and towns, Wiley, New Jersey.
- Millington, C., Thompson, C. W., Rowe, D., Aspinall, P., Fitzsimons, C., Nelson, N. and Mutrie, N., 2009, Development of the scottish walkability assessment tool (SWAT), *Health place*, 15(2), 474-481.
- Momtaz, R. and Elsemary, Y., 2015, Qualitative conceptions of livability between theory and applications in Egypt, *International Conference on IT, Architecture and Mechanical Engineering (ICITAME'2015)*, Dubai.
- Montgomery, J., 1998, Making a city: urbanity, vitality and urban, *Journal Of Urban Design*, 3(1), 93-116.
- Moosajee, N., 2009, An investigation into the pedestrianisation of city streets: a move towards pedestrian friendly spaces and their economic effects in the city of cape town, *Doktora Tezi*, The University of Cape Town (UCT), Güney Afrika.
- Moughtin, C., 1992, Urban design street and square, Butterworth Architecture, Kiribati.
- Moughtin, C., Oc, T. and Tiesdell, S., 1999, Urban design ornament and decoration, Routledge Press, England.
- Moura, F., Cambra, P. and Gonçalves, A. B., 2017, Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon, *Landscape and Urban Planning*, 157, 282-296.
- Mumford, L., 1962, The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, Harcourt Brace World Press, Newyork.
- Newman, O., 1973, Defensible space : people and design in the violent city, Architectural Press, London.

- Odabaşı, S., 1998, Yirminci Yüzyıl Başlarında Konya'nın Görünümü, T.C Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Konya.
- Önge, M., 2018, Tarihsel süreçte Konya kent morfolojisinin gelişimi, *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu "DeğişKent" Değişen Kent, Mekân ve Biçim*, İstanbul, 455-468.
- Özer, Ö., 2006, Yaya hareketleri ve mekan ilişkisi - İstanbul galata bölgesi örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Özkaynak, M. ve Korkmaz, Z., 2019, Yayalaştırılan alanlardaki sorunların Konya-zafer meydanı örneği üzerinden değerlendirilmesi, *Online Journal of Art and Design*, 7 (4), 173-189.
- Pikora, T., Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K. and Donovan, R., 2003, Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling, *Social Science and Medicine*, 56(8), 693-703.
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M. I. and Kamali, A. J., 2017, City sustainability: the influence of walkability on built environments, *Transportation Research Procedia*, 24, 97-104.
- Reader, J., 2007, Şehirler, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Reid Ewing, S. H., 2006, Identifying and measuring urban design qualities related to walkability, *Journal of Physical Activity and Health*, 3(1), 223-240.
- Reyer, M., Fina, S., Siedentop, S. and Schlicht, W., 2014, Walkability is only part of the story: walking for transportation in stuttgart, *International Journal Environmental Research Public Health*, Germany, 11(6), 5849-5865.
- Southwort, M., 2005, Designing the walkable city, *Journal of Urban Planning and Development*, 131, 246-257.
- Southworth, M. and Owens P. M., 1993, The evolving metropolis: studies of community, neighborhood, and street form at the urban edge, *Journal of the American Planning Association*, 59(3), 271-287.
- Speck, J., 2013, Walkable city: how downtown can save America, one step at a time, North Point Press.
- Speck, J., 2018, Walkable city rules: 101 steps to making better places, ABD.
- Su, S., Zhou, H., Xu, M., Ru, H., Wang, W. and Weng, M., 2019, Auditing street walkability and associated social inequalities for planning implications, *Journal of Transport Geography*, 74(C), 62-76.
- Taşçı, Y., 1966, Konya İmar Planı Açıklama Raporu, *Taşçı Mimarlık Planlama Stüdyosu*, Ankara.
- Tekel A. ve Özalp Y., 2016, Mekanın fiziksel ve algısal niteliğinin yürünebilirliğe ve mekanda yürümeden duyulan memnuniyete etkisi: Ankara atatürk bulvarı örneği, *Planlama Dergisi*, 26(1), 40-50.

- Ter, Ü., 2003, Yaya bölgelerinin kent içerisindeki önemi ve Konya kent merkezindeki örneklerin irdelenmesi, *Konya'da Planlama Tartışmaları Sempozyumu*, 115-135.
- Ter, Ü., Adıgüzel, M., 2017, Yaşanabilir kentsel mekan tasarımında yürünebilirlik faktörü, *Fen Matematik Mühendislik ve Doğa Bilimleri Araştırmaları*, 227-233.
- Thomas, R., and Olivia, L., 2003, Searching for legibility, *Environment and Behavior*, 35(4), 459-477.
- Tier, A., Wiitala, C. and Domokos, S., 2014, Walkability on university avenue, *SUST3502: The Campus as a Living Laboratory Dalhousie University, Canada*.
- Url 1., 2024, Konya İl Kültür Ve Turizm Müdürlüğü, <https://www.konyakultur.gov.tr> [Ziyaret Tarihi:22 Şubat 2024]
- Url 2., 2024, Google earth uygulaması, [Ziyaret Tarihi:15 Mart 2024]
- Url 3., 2024, [www.konya.bel.tr.](https://kentrehberi.konya.bel.tr/#/rehber/), <https://kentrehberi.konya.bel.tr/#/rehber/>, [Ziyaret Tarihi:18 Nisan 2024]
- Url 4., 2023, Cambridge Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org>, [Ziyaret Tarihi: 24 Ekim 2023].
- Velioğlu, S., 1990, Dış mekan yaşantısına bağlı olarak mimari ölçekteki fiziksel biçimlenişi değerlendirmeye yönelik bir model, *Doktora Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Wang, Y., Waiyin, N. and Chau, C., 2016, A review on the effects of physical built environment attributes on enhancing walking and cycling activity levels within residential neighborhoods, *Cities*, 1-15.
- Wheeler, S., 2001, Livable communities: creating safe and livable neighborhoods, towns, and regions in California, *University of California at Berkeley Institute of Urban and Regional Development*, California.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. ve Yürekli, F., 2011, Yürünebilirlik kavramı ve kentsel mekanlarda yürüme, *İTÜ Dergisi*, 10(2), 29-38.
- Yenice, M., 2005, Kentsel planlama sürecinde Konya kent formunun gelişimi üzerine bir araştırma, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Yıldırım, T. B., Özel, E. ve Oktay, P., 2002, Yaya bölgeleri planlama ve tasarımı: çanakkale çarşı caddesi yaya yolu örneği, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri*, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Ying Long, Y., 2019, Measuring human-scale urban form and its performance, *Landscape and Urban Planning*, 191, 103612.