



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



**ALİŞVERİŞ MERKEZLERİNİN
SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM TÜRLERİYLE
ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ:
KONYA ÖRNEĞİ**

Büşra ALPER ÖZTOKLU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

**Ekim-2018
KONYA
Her Hakkı Saklıdır**

TEZ KABUL VE ONAYI

Büşra ALPER ÖZTOKLU tarafından hazırlanan "Alışveriş Merkezlerinin Sürdürülebilir Ulaşım Türleriyle Erişilebilirliğinin İrdelenmesi Konya Örneği" adlı tez çalışması 23/10/2018 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

Başkan
Prof. Dr. Ümmügülüm TER

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT

Üye
Doç. Dr. Özer KARAKAYACI

İmza



Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Ahmet AVCI
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.

Büşra ALPER ÖZTOKLU

Tarih: 23.10.2018

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM TÜRLERİYLE ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ: KONYA ÖRNEĞİ

Büşra ALPER ÖZTOKLU

Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT
2018, 67 Sayfa

Jüri

Prof. Dr. Ümmügülsüm TER
Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT
Doç. Dr. Özer KARAKAYACI

Her geçen gün artan teknolojik gelişmeler, artan nüfus, kentlerin sınırlarının genişlemesi ve alışveriş kavramının değişmesi ile alışveriş merkezlerinin yaygınlaşması kaçınılmaz olmuştur.

Alışveriş merkezleri günümüzdeki önemi nedeniyle; hem kentlerin ve kentlinin ihtiyaçlarına göre biçim ve konum olarak şekillenmekte; hem de alışveriş merkezleri kentin ulaşım ve erişilebilirlik yapısına etki etmektedir.

Günümüz kentlerinde nüfus arttıkça, ekonomik gelişmeler yaşanıp kentlerin sınırları genişledikçe, ulaşım alanında yapılan yatırımlar da artmakta ve yapılan gözlemler göstermektedir ki, ulaşım alanında yapılan yatırımlar karayolları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Alışveriş merkezleri kentlerde yolculuk çeken en önemli kentsel fonksiyon olmanın yanı sıra tüm kentliye hitap eden merkezler olmalarından dolayı bu mekanlara sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlik hem kentin sürdürülebilir gelişmesine katkı sağlamakta hem de tüm kentliye eşit hakları tanımaktadır.

Bu doğrultuda çalışmada; alışveriş kavramı, alışveriş merkezleri, alışveriş merkezlerinin gelişimi ve türleri, alışveriş merkezlerinin kent içindeki konumu, yer seçim kriterleri, alışveriş merkezlerine sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliği ve tüm bunların kentsel ulaşım etkileri, literatür araştırmasına dayalı olarak irdelenerek, örneklem alanında yerinde gözlem ve anket çalışması yapılmıştır.

Örneklem alan olarak seçilen Konya kentindeki alışveriş merkezlerinin kent içindeki konumları, ulaşım bağlantıları ile entegrasyonu ve sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlik durumları, ziyaretçi sayıları vb konularda bilgiler toplanmış ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Alışveriş Merkezi, Erişilebilirlik, Sürdürülebilir Ulaşım

ABSTRACT

MA THESIS EXAMİNİNG ACCESSIBILITY BY TYPES OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION FOR SHOPPING CENTERS: THE CASE OF KONYA

Büşra ALPER ÖZTOKLU

**Necmettin Erbakan University Graduate School of Science
Department of Urban and Regional Planning**

**Advisor: Assist Prof Sedef ERYİĞİT
2018, 67 Pages**

**Jury
Prof. Dr. Ümmügülsüm TER
Assist Prof Sedef ERYİĞİT
Assoc. Dr. Özer KARAKAYACI**

Technological developments, increasing population, spanning of the boundaries of the cities and the changes in the concept of shopping have made the proliferation of shopping malls inevitable.

Due to their importance today, shopping malls shape in accordance with the needs of cities and citizens in terms of form and location and they affect the transportation and accessibility structure of the cities.

As the populations of cities increase, and the boundaries span with economic improvements, investments in the transportation field increase, and the observations show that investments in the transportation focus mostly on highways. Because shopping malls are people oriented centres, accessibility to these places through sustainable transportation types is very important in terms of both cities and malls.

Accordingly, the present study investigates the concept of shopping, shopping malls, development and types of malls, location of malls within cities, place selection criteria, accessibility to malls through sustainable transportation types and the effects of all these on the urban transportation based on the literature review, and studies the sample area through observations and questionnaires.

Data will be collected on the location of malls within the city, their integration with transportation links, their accessibility through sustainable transportation types and their number of visitors for the sample area; Konya province, and the collected data will be analysed.

Key Words: Mall, Accessibility, Sustainable Transportation

ÖNSÖZ

Alışveriş merkezleri günümüzde, sürekli gelişen ve sayısı artan odak noktaları halini almıştır. Kullanıcılar bu mekanlarda alışverişlerini yapmakta, sosyal faaliyetlerde bulunmakta, hem de yeme içme faaliyetlerinin hepsini gerçekleştirebilmektedir. Bu nedenlerle çok tercih edilmekte ve kent merkezinde, çeperinde ve kent dışında olmak üzere bir çok noktada konumlanmaktadır.

Kullanıcılar kendisine ulaşımı en kolay ve erişilebilir olan mekanı tercih etmekte, bu durum da kentin ulaşımına etki etmektedir. Bu çalışmada Konya kentinde örneklem alan olarak seçilen alışveriş merkezlerinin sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliği incelenecektir.

Bu çalışmayı hazırlarken geçirdiğim süreçte benden yardımlarını esirgemeyen, yönlendirmeleriyle olgunlaşmasını sağlayan danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT' e eğitim hayatım boyunca desteklerini ve bilgilerini esirgemeyen hocalarıma ve her konuda yanımda olan ailem, eşim ve oğluma teşekkür ederim.

Büşra ALPER ÖZTOKLU
KONYA-2018

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	3
1.2. Yöntem	5
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE TANIMLAR	6
2.1. Alışveriş Kavramı ve AVM'ler	7
2.1.1 Alışveriş merkezi (AVM)	7
2.1.2. Alışveriş bölgeleri ve alışveriş merkezlerinin sınıflandırılması	8
2.2. Alışveriş kavramı ve tarihsel süreç içerisindeki değişimi	9
2.2.1. Avrupa'da perakende ticaretin gelişmesi	11
2.2.2 Türkiye'de alışveriş merkezlerinin gelişim süreci	12
2.3. Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçim Kriterleri	12
2.4. Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir Ulaşım ve Erişilebilirlik	15
2.5. AVM'lere Ulaşım ve Erişilebilirlik	17
3. MATERYAL VE YÖNTEM	19
4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA	23
4.1. Alanda Yapılan Gözlemler	25
4.1.1. Kule Site Alışveriş Merkezi	25
4.1.2. Kent Plaza Alışveriş Merkezi	28
4.2. Anket Bulguları ve Değerlendirme	30
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	48
KAYNAKLAR	52
EKLER	60
ÖZGEÇMİŞ	67

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Osmanlı dönemi bedesten (URL 1).....	1
Şekil 2: Sandal Bedesteni- İstanbul (URL 2).....	1
Şekil 3: İstanbul Cevahir Alışveriş Merkezi (URL 3).....	2
Şekil 4: Trafik sıkışıklığını çözmek için yapılan yol yatırımlarının yarattığı kısır döngü (Babalık Sutcliffe, 2014).....	6
Şekil 5: Konya'da bulunan AVM'ler (URL 22).....	20
Şekil 6: Konya bisiklet güzergahı-1 (Konya Büyükşehir Belediyesi).....	20
Şekil 7: Konya bisiklet güzergahı- 2 (Konya Büyükşehir Belediyesi).....	21
Şekil 8: Konya bisiklet güzergahı-3 (Konya Büyükşehir Belediyesi).....	21
Şekil 9: Kule site AVM genel görünüşü(URL 11).....	25
Şekil 10: Kule site AVM açık otoparkı.....	26
Şekil 11: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları.....	26
Şekil 12: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları.....	26
Şekil 13: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları.....	27
Şekil 14: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları.....	27
Şekil 15: Kule Site AVM- bisiklet güzergahı mesafesi.....	27
Şekil 16 Kent Plaza AVM (URL 13).....	28
Şekil 17 Taşıt ve yaya yollarının kesişimi.....	29
Şekil 18 Taşıt ve yaya yollarının kesişimi.....	29
Şekil 19: Yaya bölgesi ve tramvaya hattı kesişimi.....	29
Şekil 20 Yaya bölgesi ve tramvaya hattı.....	29
Şekil 21: Kent Plaza AVM- bisiklet yolu mesafesi.....	30

TABLO LİSTESİ

Tablo 2 1 Alışveriş bölgeleri sınıflandırması.....	8
Tablo 2 2 Alışveriş merkezleri sınıflandırması.....	8
Tablo 2 3 Yapılanma şekillerine göre AVM'ler.....	8
Tablo 2 4 Alışveriş olgusundaki değişim (Topçu, 2011).....	11
Tablo 4 1: Cinsiyet dağılımı.....	30
Tablo 4 2: Yaş dağılımı.....	30
Tablo 4 3: Meslek dağılımı.....	31
Tablo 4 4: Eğitim durumu.....	31
Tablo 4 5: İkamet edilen ilçe.....	32
Tablo 4 6: AVM'lerin ziyaret sıklığı.....	32
Tablo 4 7: AVM'leri ziyaret saatleri.....	32
Tablo 4 8: Kule site AVM'ye ulaşım türlerinin tercih sıklığı.....	33
Tablo 4 9: Kent plaza AVM'ye ulaşım türlerinin tercih sıklığı.....	33
Tablo 4 10: Bisiklet yolculuk süresi.....	34
Tablo 4 11: Bisiklet tercih sebepleri.....	34
Tablo 4 12: Bisiklet yolculuğu sorunları.....	35
Tablo 4 13: Yaya yolculuk süreleri.....	36
Tablo 4 14: Yürümeyi tercih etme sebepleri.....	36
Tablo 4 15: Yaya olarak erişim esnasında yaşanan sorunlar.....	37
Tablo 4 16: Tramvay yolculuk süresi.....	37
Tablo 4 17: Tramvay tercih sebepleri.....	38
Tablo 4 18: Tramvay yolculuğu sorunları.....	39
Tablo 4 19: Otobüs yolculuk süresi.....	39
Tablo 4 20: Otobüs tercih sebepleri.....	40

Tablo 4 21: Otobüs yolculuğu sorunları	41
Tablo 4 22: Minibüs yolculuk süresi	42
Tablo 4 23: Minibüs tercih sebepleri	42
Tablo 4 24: Minibüs yolculuğunda yaşanan sorunlar	43
Tablo 4 25: Sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih etme durumu.....	44
Tablo 4 26 Cinsiyet ve AVM'leri ziyaret saati arasında karşılaştırmalı bir analiz.....	45
Tablo 4 27 Meslek grupları ve ziyaret saati arasında karşılaştırmalı bir analiz	46
Tablo 4 29 Kent plaza AVM'ye erişim ve ikamet edilen ilçe arasında karşılaştırmalı bir analiz.....	47
Tablo 4 28 Kule site AVM'ye erişim ve ikamet edilen ilçe arasında karşılaştırmalı bir analiz.....	47



SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltmalar

ICSC: Uluslar Arası Alışveriş Merkezleri Konseyi
AVM: Alışveriş Merkezi

1. GİRİŞ

İnsanlar yeme, içme, barınma ve sosyal faaliyetlerini sürdürmek için alışveriş faaliyetinde bulunmaktadır. Alışveriş faaliyeti, insanoğlunun var oluşundan itibaren süregelen bir ihtiyaç olup tarih boyunca farklı formlarda karşımıza çıkmaktadır (Erçetin Barlas, 2010).

II. Dünya Savaşı sonrası otomobil sahipliğinin artması ve ulaşım altyapısının gelişmesi ile birlikte banliyö yerleşimleri sayısı artmış; bunun sonucunda insanlar kent merkezinden saçaklanma bölgelerine doğru yerleşme eğilimi göstermiştir. Aynı zamanda emlak sektöründe de değişiklikler yaşanmış, yatırımcılar tarafından 1950’li yıllarda, satın aldıkları geniş arazilere ihtiyaç doğrultusunda tüm altyapı hizmetlerini sağlayarak orta gelir grubundaki kişilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri yerleşkeler oluşturmuşlardır. Oluşturulan bu yerleşkeler içerisinde, sosyo-kültürel ihtiyaçların karşılanabilmesi ve çevresel gelişmeye katkıda bulunabilmesi için en geniş araziler AVM’lere ayrılmıştır (Savaş, 2009).

Berrin Şahin (2001); alışveriş eyleminin antik kentte agora, Türk kentlerinde arasta, bedesten gibi yapılarda başlayıp, (şekil 1ve şekil 2) bu mekanların tarih boyunca günümüz kentlerindeki alışveriş merkezlerine (şekil 3) kadar değişerek gelişim gösterdiğini ifade etmektedir. AVM’ler ilk olarak geleneksel çarşıların yetersiz olması durumundan kaçış olarak ortaya çıkmış, 1950’li yıllardan sonra tüm dünyada yaygınlaşmaya başlamış ve alışverişin tüm dünyadaki yeni mekanları olmuş, gelişim ve değişimlerini sürdürmüşlerdir (Erçetin Barlas, 2010).



Şekil 1: Osmanlı dönemi bedesten (URL 1)



Şekil 2: Sandal Bedesteni- İstanbul (URL 2)



Şekil 3: İstanbul Cevahir Alışveriş Merkezi (URL 3)

Zaman içinde yaşanan teknolojik gelişmeler, artan nüfus, kentlerin sınırlarının genişlemesi ve bunlara paralel olarak gereksinim duyulan günlük ihtiyaçlar, mekanlardaki değişim ve ihtisaslaşma kavramı beraberinde alışveriş kavramının boyutlarının da değişimine neden olmuştur.

Alışveriş kavramında yaşanan bu değişimle birlikte; alışveriş faaliyeti sosyo-kültürel bir aktivite olmanın yanısıra; alışveriş merkezleri, tüketici için keyifli vakit geçirme amacıyla da tercih edilen mekanlar durumuna gelmiştir. Dolayısıyla alışveriş merkezlerinin ulaşım, zaman ve ekonomiklik boyutu da tüketici için önemli konular olmuştur. Bu sürecin diğer ucunda yer alan hizmet sektörü ise müşteri memnuniyetini sağlamak amacıyla talep edilen malların sağlanması ve depolanması konusunda uğraş verip, üretici kanalı ile gelen malların çeşitliliğinin artırılması ve ticaretin gelişmesi için alternatifler sunmaktadır (Savaş, 2009).

Günümüzde; insanların meşgul olduğu uğraşların, nüfus yoğunluğu ve trafik sıkışıklığının artması sonucu zaman faktörü önemli bir unsur haline gelmiştir. AVM'ler, alışveriş ihtiyacının karşılanmasına imkan tanınması, boş vakitlerin değerlendirilmesine olanak sağlaması ve önemli buluşma noktaları olmaları nedeniyle kentlerin önemli odak noktaları haline gelmiştir. AVM'ler alışveriş eylemi dışında sosyo-kültürel faaliyetler için de tercih edilmekte ve bu nedenlerle ulaşım talebini artıran en önemli kentsel donatı alanlarından olmaktadır.

Alışveriş merkezlerine artan talep neticesinde kentlerimizdeki alışveriş merkezi sayısı her geçen gün artmaktadır. Kentlerimizin ve kaynaklarımızın sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için kentlerimizde yoğun olarak kullanılan AVM'lere erişilebilirliğin sürdürülebilir ulaşım türleri ile sağlanması gerekmektedir.

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Tarih boyunca ilk yerleşmelerin kurulmasından günümüz metropollerinin oluşumuna kadar geçen süreçte insanların kentsel ihtiyaçlarının karşılanmasında en temel konulardan birisini ulaşım oluşturmaktadır (Eryiğit, 2012).

Günümüzde özel otomobil kullanıcısı hareket özgürlüğü kazanırken kentsel büyümede sınırlar kaybedilmiş, günümüzün ulaşım sisteminde insan ve araç ilişkisi tam olarak kurulamamıştır. Bu sistemin planlama ölçeği maalesef otomobile dönüşmüştür. Yeni mekansal yapı otomobile uygun şekilde gelişme göstermektedir. Bu yapıların içerisinde AVM'ler de yer almakta, büyük ölçekli projeler hayata geçirilmektedir

Sürdürülebilir ulaşımın sağlanabilmesinde; insan odaklı (motalize olmayan) ulaşım türleri itici güçlerden sayılmaktadır. AVM'lerin insan odaklı mekanlar olması nedeniyle kullanıcıların sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliğinin sağlanması hem AVM'lerin toplumda yaşayan herkes tarafından tercih edilebilirliğini arttırmakta hem de sürdürülebilir ulaşımın sağlanmasındaki en önemli unsur olmaktadır.

Çalışmanın amacı; sürdürülebilir ulaşım türlerinin, kent ve kentli sağlığı açısından önemini vurgulanması, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım sıklığının ortaya koyularak, kullanım oranlarının artırılmasının sağlanması ve kentsel arazi kullanımında önemli bir yere sahip olan AVM'lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımının arttırılarak sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasıdır. Çalışmada; AVM'lerin günümüzdeki öneminden yola çıkılarak; Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM örneklem alan olarak seçilmiştir. Seçilen örneklem alandaki AVM'lerin sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliklerinin irdelenerek, kent içerisinde kullanım oranları oldukça yüksek olan bu AVM'lere erişilebilirliğin sürdürülebilir ulaşım türleri ile sağlanmasına yönelik önerilerin geliştirilerek bu türlerin kullanım oranlarının arttırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu nedenle çalışmada, AVM'lere erişilebilirliğin sürdürülebilir ulaşım türleriyle sağlanabilirliği irdelenerek sürdürülebilir kentsel gelişmeye katkısı araştırılmıştır. Ayrıca; yaya, bisiklet ve toplu taşıma türleri ile erişilebilirliğin ulaşımındaki önemi vurgulanarak; örneklem alan olarak seçilen Konya kent merkezinde bulunan AVM'lerin yer seçim kararları ile ulaşım planları birlikte değerlendirilmiştir.

Bu doğrultuda bu çalışmada; sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir ulaşım kavramı kısaca bahsedilerek alışveriş kavramı, alışveriş merkezleri, alışveriş merkezlerinin gelişimi, alışveriş merkezlerinin kent içindeki konumu, yer seçim kriterleri, ulaşımı ve erişilebilirliği, sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliği ve tüm bunların kentsel

ulaşıma etkileri, literatür araştırmasına dayalı olarak irdelenmiştir. Ayrıca; arazi kullanım planları ile ulaşım planlarının bütüncül olarak değerlendirilmesi gerekliliğinden yola çıkarak; AVM'lerin yer seçim kararları alınırken göz önünde bulundurulmuş hususlar irdelenmiş ve AVM'lere göre mi ulaşım planlaması yapılmakta yoksa ulaşım planına göre mi AVM'ler yer seçmekte sorunsallarına cevap aranmıştır. Bu kapsamda; kentlerimizde sürdürülebilir gelişmenin sağlanabilmesine yönelik olarak; AVM'lerin sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliğinin sağlanmasının önemi araştırılmış ve seçilen örneklem alanda (Konya kentindeki Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM) literatür araştırmasına dayalı olarak gözlemler ve anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Örneklem alanda AVM'leri tercih edenlerin genel demografik verilerinin yanı sıra AVM'lere olan talebin belirlenmesine yönelik olarak haftanın hangi günlerinde ve hangi saatlerinde kaç ziyaretçinin talep ettiği verilerine ulaşılmıştır. Ayrıca; AVM'lere erişilebilirlikte tercih edilen ulaşım türleri ve neden tercih edildiği, erişilebilirlik sırasında karşılaşılan sorunlar, erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin tercih edilme/edilmeme nedenleri yapılan anket uygulamasıyla tespit edilerek değerlendirilmiştir.

Alışveriş merkezlerinin sürdürülebilir ulaşım türleriyle erişilebilirliğinin irdelenebilmesi için çalışmayı yönlendiren temel sorular şu şekildedir;

- Sürdürülebilir ulaşım türleriyle erişilebilirliğin kentlerimize kazandırdıkları nelerdir?
- AVM'lerin kullanım oranları, kullanım sıklığı nedir?
- AVM'lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin tercih edilme durumu nedir?
- AVM'lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin tercih edilmeme nedenleri nelerdir?
- AVM' lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım oranlarının artırılması için yapılması gerekenler değişiklikler nelerdir?
- AVM' lere erişilebilirlikte tercih edilen ulaşım türlerinin kullanıcıların sosyal ve ekonomik yapısına göre değişkenlik gösterme durumları nedir?
- AVM' lere erişilebilirlikte tercih edilen ulaşım türlerinin değişkenlik gösterme nedenleri nelerdir?
- AVM' lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih edenlerin karşılaştıkları sorunlar nelerdir?

- AVM'lerin ulaşım ve erişilebilirliğinin kentlerimiz ve kentlilerimiz açısından önemi nedir?

1.2. Yöntem

Alışveriş faaliyeti insanlığın varoluşundan bu yana yaşantımız için gerekli bir eylem olarak var olmuş, alışveriş mekanları zaman içerisinde farklı formlar edinerek günümüzde en sık tercih edilen alışveriş mekanı olan alışveriş merkezleri halini almıştır. Alışveriş merkezleri günümüzde gerek ihtiyaçlar için gerek sosyal faaliyetler için sık tercih edilen ve dolayısıyla gün geçtikçe sayıları ve yapılan yatırımların arttığı odak noktaları halini almıştır.

Alışveriş merkezlerinin tercih edilmesinde en önemli etkenlerden birisi erişilebilirliktir. İnsan odaklı merkezler olan alışveriş merkezlerine erişilebilirliğin sürdürülebilir ulaşım türleri sağlanması; hem AVM'lerin ulaşılabilirliğini arttırmakta, hem tüm kentliye eşit hakları tanımakta hem de sürdürülebilir kentsel gelişmeye katkı sağlamaktadır.

Çalışmanın yöntemi, literatür araştırmalarına, örneklem alanlarda istatistik verilerine, AVM'lere sürdürülebilir ulaşım türleriyle erişilebilirliğinin değerlendirilmesine yönelik gözlemlere, AVM kullanıcılarının demografik verilerinin erişilebilirliklerinde karşılaştıkları sorunların tespit edilebilmesi için yüz yüze görüşmelere ve Konya kenti ulaşımına yönelik elde edilen verilere dayandığından nitel ve nicel olmak üzere karma bir metodolojiye dayanmaktadır.

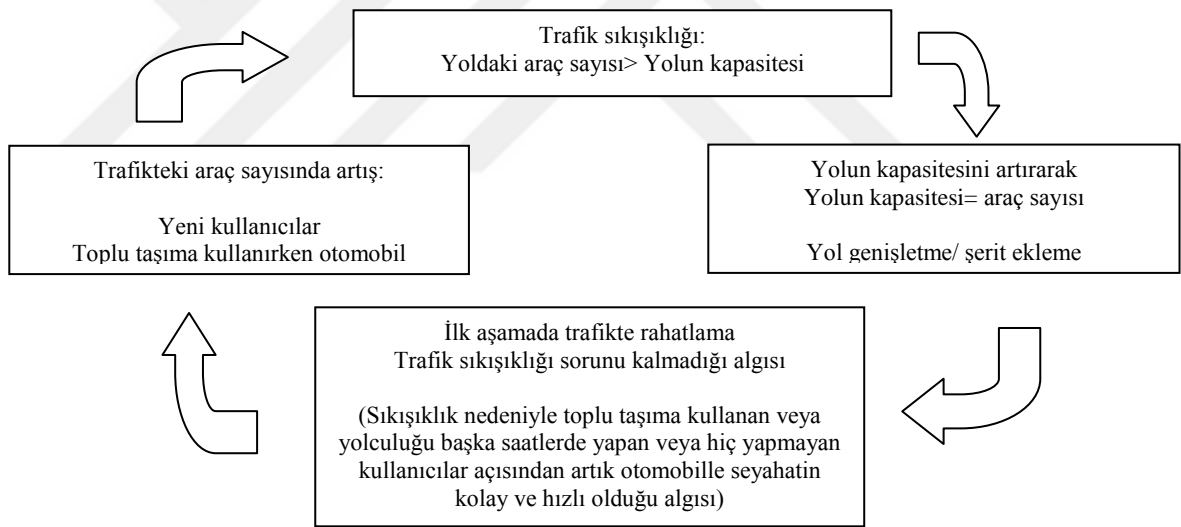
Bu doğrultuda birinci bölümde tez çalışmasının genel olarak amacı ve yöntemi belirlenmiş, ikinci bölümünde ise konuyla ilgili olarak, alışveriş kavramı, alışveriş merkezleri, geçmişten günümüze gelişimi ve sınıflandırılması; sürdürülebilirlik ve erişilebilirlik kavramları, sürdürülebilir ulaşım türleri ile AVM'lerin erişilebilirliği konularına yönelik olarak detaylı literatür taraması yapılmıştır.

Yapılan literatür araştırmasının ardından üçüncü bölümde, Konya kentinin ülke içerisindeki yerine, genel özelliklerine ve ulaşım yapısına değinilerek; örneklem alan olarak seçilen Konya kentindeki Kule Site AVM, Kent Plaza AVM konum olarak incelenmiş, günlük ziyaretçi sayıları öğrenilmiş, AVM'lerin sürdürülebilir ulaşım türleriyle (yaya, bisiklet ve toplu taşıma araçları) erişilebilirliği irdelenmiş, bisiklet ve yaya yollarının varlığı, güvenliği, erişim sırasında yaşanan sorunlar, toplu taşıma araçlarında yaşanan sorunlar ve tercih edilme sebepleri açısından değerlendirilmiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE TANIMLAR

Ülkemizde, başta büyük şehirlerde olmak üzere kentsel alanda motorlu taşıt kullanımına bağlı olarak oluşan ulaşım problemlerini çözmeye yönelik arayışlar her geçen gün artmaktadır. İlk bakışta ulaşım problemleri trafik sıkışıklığı olarak algılanmakta ve bu yönde çözümler üretilmeye çalışılmaktadır. Bu nedenle, ulaşım problemlerine çözümün geniş yollar açmak ve katlı kavşaklar gibi noktasal projelerle çözüleceğine inanılmakta ve bu yönde çözümler aranmaktadır. Fakat bu tip çözümler trafiği bir noktadan diğerine taşıyarak trafik sıkışıklığını da diğer noktaya taşımakta ve trafik sıkışıklığına çözüm olamamaktadır. Trafik sıkışıklığını çözmek amacıyla yapılan yol genişletme çalışmaları da motorlu araç kullanımını özendirilmekte, trafik sıkışıklığına çözüm olmayarak özel araç kullanımının artmasına sebep olmakta ve yollar yeniden yetersiz hale gelip kısır bir döngü oluşmaktadır.

Şekil 4'de trafik sıkışıklığını çözmek için yapılan yol yatırımlarının yarattığı kısır döngü şematik olarak görülmektedir.



Şekil 4: Trafik sıkışıklığını çözmek için yapılan yol yatırımlarının yarattığı kısır döngü (Babalık Sutcliffe, 2014)

Sürdürülebilir ulaşım, erişilebilirlik ve alışveriş merkezi kavramları, birbirleri ile bağlantılı ve birbirlerini etkiler durumda kavramlardır. Özel araç kullanımına yönelik yapılan yatırımlar, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım sıklığını azaltmakta ve alışveriş merkezlerinin de erişilebilirlik oranına etki etmektedir.

Bu bölümde, alışveriş kavramı, alışveriş merkezi kavramı ve çeşitleri, ulaşım, sürdürülebilir ulaşım ve erişilebilirlik kavramları incelenmiş ve birbirleri ile olan ilişkileri irdelenmiştir.

2.1. Alışveriş Kavramı ve AVM'ler

Alışveriş kavramı insanların yeme, içme barınma ihtiyaçlarını karşılama istekleri doğrultusunda ortaya çıkmış ve insanlığın varoluşundan beri süregelen bir eylem olmaktadır. Önceleri sadece ihtiyaçları karşılama amacı ile yapılan alışveriş günümüz şartlarında keyif için de yapılan bir faaliyet halini almıştır. İhtiyaca göre alışveriş yapmak amacıyla tercih edilen alanlar; pazarlar, marketler, bedestenler, geleneksel çarşılarından bir ya da birkaçı olmaktadır. Tüm bunların yanında alışveriş merkezleri, hemen hemen bütün ihtiyaçlarımızı karşılayacak yapıda olmalarından dolayı sıklıkla tercih edilen alışveriş mekanları halini almışlardır.

2.1.1 Alışveriş merkezi (AVM)

Uluslararası Alışveriş Merkezleri Konseyi (ICSC)'ne göre "alışveriş merkezleri *tek yapı ya da yapılar grubundan oluşmuştur. AVM'ler bünyelerinde farklı perakende türlerinin hepsini ya da birkaçını bulunduran kapalı veya açık 'bağımsız çarşılar'*" şeklinde tanımlanmaktadır. (Erçetin Barlas, 2010).

Alışveriş merkezleri, hem kentsel doku içerisinde, hem de bina içerisinde dolaşım alanları ile birlikte tasarlanmış, temel amacı tüketim olan alışveriş eyleminin gerçekleştiği kapalı mekanlardır. Geleneksel çarşılarından, günümüz alışveriş merkezleri oluşumuna (mall) kadar geçen süreçte alışveriş merkezi, temelde sıralı dükkanlardan oluşan mekanlardır (Verdil, 2007).

Sanayi devrimi ve buna bağlı olarak artan nüfus, endüstrileşme ve teknolojinin sunduğu imkanlar yatırımcıları daha uygun alışveriş mekanları aramaya yöneltmiştir. Geçici çözümler olarak karşımıza çıkan yayalaştırılmış caddeler, dükkan önlerinin iklim koşullarından korunaklı hale getirilmesi gibi bireysel çözümler, halkın banliyölerdeki planlı alışveriş mekanlarına olan ilgisini azaltmamıştır. Alışveriş merkezlerinin cazibesi ve kullanıcıların bu mekanlara olan ilgisi, modern alışveriş merkezlerinin oluşmasına katkıda bulunmaktadır (Erçetin Barlas, 2010).

Süpermarketler ve hipermarketlerin büyümesi ile yer kirasının artması neticesinde alışveriş mekânlarının kent dışına taşınmasıyla, müşterilere farklı sektörlerde değişik hizmetler veren, otoparkı bulunan alışveriş merkezleri oluşmaya başlamıştır (Topçu, 2011). Verdil (2006); alışveriş merkezlerinin, diğer alışveriş bölgelerine göre büyüklüğü ile farklı ve dış çevreden soyutlanmış, kapalı, kendine özgü bir işleyişe sahip olduğunu, bu özellikleri nedeni ile geleneksel ve çağdaş alışveriş sokaklarından ayrılmakta olduklarını vurgulamaktadır (Topçu, 2011).

Uran'a (1995) göre, AVM'ler planlanmış bir şehir planı içinde, ticaret bölgesi arsası üzerinde bir yatırımcı kuruluş ve tek bir yönetimle ele alınan, çok sayıda alışveriş işletmesi barındıran ticari amaçlı büyük yatırımlar olmaktadır (Şahin, 2005).

Alışveriş ve tüketim kavramları geçmişten günümüze değişim sürecinde hem bireylerin yaşam ve davranış biçimlerinden etkilemiş, hem de yerleşimlerin oluşum ve gelişimini de etkileyen önemli kavramlar olmuşlardır. Ticaret alanları kent planlarını şekillendiren en önemli etkenlerden birisidir. Tarih boyunca; yerleşim alanları ticaret yanında toplanma, paylaşma ve sosyal alanlar olarak çekim gücünü kaybetmemiş, kültürel, sosyolojik ve psikolojik açıdan kullanıcı ile hep karşılıklı etkileşim içinde bulunmuştur (Topçu, 2011).

2.1.2. Alışveriş bölgeleri ve alışveriş merkezlerinin sınıflandırılması

Alışveriş bölgeleri ve alışveriş merkezlerinin sınıflandırılmasında farklı kaynaklarda farklı sınıflandırmalar yer almaktadır. Bu çalışmada, Uluslararası Alışveriş Merkezleri Konseyi'nin sınıflandırması baz alınmıştır.

Tablo 2.1'de alışveriş bölgeleri sınıflandırması, tablo 2.2'de alışveriş merkezleri sınıflandırması, tablo 2.3'de yapılanma şekillerine göre AVM'ler özet olarak görülmektedir.

Tablo 2 1 Alışveriş bölgeleri sınıflandırması

AÇIK BÖLGELER	KAPALI BÖLGELER
Pazar alanları	Bedestenler
	Kapalı çarşılar
Geleneksel çarşılar	Yaya odaklı alışveriş sokakları
	Bina ölçeğindeki üniteler

Tablo 2 2 Alışveriş merkezleri sınıflandırması

KAPALI ALIŞVERİŞ MERKEZLERİ	AÇIK HAVA MERKEZLERİ
Bölgesel merkezler	Mahalle merkezi
	Topluluk merkezi
	Güç merkezi
Süper bölgesel merkezler	Temalı alışveriş merkezleri
	Outlet merkezi
	Yaşam merkezi

Tablo 2 3 Yapılanma şekillerine göre AVM'ler

Kapalı alışveriş merkezleri
Açık hava merkezleri
Melez merkezler

2.2. Alışveriş kavramı ve tarihsel süreç içerisindeki değişimi

Sayılı (1992)'ya göre; alışveriş, insanların yaşamsal ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla birbirleri ile karşılıklı olarak çıkar ilişkisinin bulunması yoluyla ortaya çıkmış ticari eksenli sosyal bir eylemdir. *“Alışveriş eyleminin gerçekleşmesi için alıcı, satıcı, mal (ürün veya herhangi bir hizmet) ve bir değer ölçüsünün olması gerekmektedir”* (Savaş, 2009).

Tökmeci (2006)'ye göre alışveriş eylemi geçmişten günümüze o günün şartlarına göre belirli aşamalarda farklı tarzlar oluşturmuş, insanların ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetleri elde edebilmesi amacıyla önceleri takas yolu kullanılmakta iken, paranın keşfedilmesiyle birlikte yeni bir boyut kazanmıştır (Topçu, 2011). Tarihsel süreçte kentlerin yollar üzerinde gelişmesi ile ticaret kentleri oluşmuş ve buna bağlı olarak alışveriş eylemi yerleşik düzene geçmeye ve mekansallaşmaya başlamıştır (Verdil, 2007).

Alışveriş eylemi, zorunluluktan ve insan yaşantısının doğasından kaynaklı olarak, insan yaşantısının bulunduğu mekanın içine girmiştir. Bunun temelinde, amaca yönelik davranış, güvenlik, ihtiyacın çabuk giderilmesi ve düzenli sosyal etkileşim ihtiyacının bulunması bulunmaktadır. İlk zamanlarda çevresi tanımlı açık mekanlar halinde alışveriş mekanları oluşup kullanılmaktayken, zamanla hem ihtiyaçlar hem de çağın getirdiği yenilikler doğrultusunda *“mekanların üzerleri kapanmış, diziler halinde sayıları çoğalmış ve en sonunda da genişlikleri ve hacimleri artmıştır.”* Zamanla yaşanan bu değişim, sadece mekansal boyutlarla kalmamış, başlangıçta ihtiyaçları satın alma olarak ifade edilebilen alışveriş eyleminin içine alışverişin mekansallaşmasıyla günlük hayatımızdaki sosyal faaliyetler de sokulmuştur (Verdil, 2007).

Dunne ve Lusch (1999)'a göre; sosyo-kültürel farklılıklara göre değişen alışveriş mekanları kentsel ve kırsal yerleşmeler arasında da farklılıklar göstermektedir. Ancak bu farklılığa rağmen alışveriş mekânlarının arasında değişmeyen şey, ticaretin kendi doğasının gereği olan ekonomik bir faaliyet oluşturmak kadar sosyal bir ihtiyacı da karşılamaktır. İnsanoğlu için en önemli gereksinimlerden birisinin iletişim kurmak ve sosyal faaliyetler olduğu düşünülürse alışveriş mekânlarının önemi daha iyi anlaşılmaktadır (Topçu, 2011).

Aydın (1997)'a göre; sanayi öncesinde geçimini ağırlıklı olarak tarım ile sağlayan kentlerdeki tarım alanları, zaman içinde yerini sanayi ve yeni açılan konut bölgelerine bırakmak zorunda kalmışlardır. Tarihi doku ve kent merkezinden uzakta gelişen yeni konut bölgeleri, kimi zaman bilinçli ve planlı yaptırımlar ile, kimi zaman da

kendiliğinden büyüyen gecekondu bölgeleri olarak, kent yaşamında ve fiziki planda yer almaya başlamışlardır. Bölgelerin büyümesi ve artan nüfus, gereksinim ve istekleri artırmış ve gereksinimler doğrultusunda oluşan iş kollarının uzmanlaşmasına, ticaretin gelişmesine, dolayısıyla alışveriş mekanlarının oluşmasına yol açmıştır (Uslu, 2006).

Davies (1995)'e göre artan araç sahipliliği ve hareketlilik sonucu, yeni tüketici yaşam biçimlerinin ortaya çıkması ile tüketici davranışları da değişmektedir. Erkip (2005)'e göre; örneğin, insanların alışveriş için dünyanın herhangi bir yerine gitme imkânı birey hareketliliğinin artışının bir göstergesidir. Yabancı ülkelere hem alışveriş hem de de tatil amaçlı gidilmesi de bireysel hareketliliğin imkanların artması sonucunda arttığı ve farklı yaşam biçimlerinin gelişmesine yol açığının göstergesidir. (Topçu, 2011).

Davies'e (1995) göre; tüketici davranışlarını etkileyen diğer unsurlar ise bankaların yaygınlaşması ile kredi kartı sahipliliğinin artması, ürün çeşitliliği ve genişliğinin artması, büyük dolapların, dondurucuların ortaya çıkışı ile saklama koşullarının iyileşmesi ile artan depolama imkânları olmaktadır. Alışveriş ve tüketici davranışlarındaki bu değişimler modern perakendecilik sisteminin yeni tercihlerini ortaya koymaktadır. Tüketimin gelişen eğilimi doğrultusunda, uzmanlaşmış ürün ve servislere olan talep de artmakta ve davranış kalıplarının değişmesine yol açmaktadır (Topçu, 2011).

19. yy'da mağazaların ortaya çıkmasıyla birlikte başlayan süreç, tüketim eyleminin farklı bir anlam kazanmasına ve ticaret alanında yeni kurallar ortaya çıkmasına neden olmuştur. Corrigan (1997), mağazaların ortaya çıkması ile birlikte yaşanan bu değişimleri aşağıdaki çizelgede (tablo 2.5) görüldüğü üzere sıralamaktadır (Topçu, 2011).

Tablo 2 4 Alışveriş olgusundaki değişim (Topçu, 2011)

Büyük mağazalardan önce	Büyük mağazalardan sonra
Satın alma mecburi	Satın alma tercihe bağlı
Dükkanlar sadece tek bir ürün satmakta	Mağazalar birçok çeşit mal satmakta
Lonca sistemiyle yönetilmekte, mallar sınırlı	Fabrika tarafından üretilen kitlesel mallara ev sahipliği yapmaktadır
Lonca üyeleri arasında rekabet yok	Mağazalar arası rekabet sözkonusu
Sabit fiyat yok, pazarlık sözkonusu	Sabit fiyat, pazarlık mümkün değil
İhtiyaç temelli-reklam yok	Arzu temelli, reklam önemli
Ticari metalar satılmakta	Fanteziler satılmakta
Değişim, geri getirme sözkonusu değil	Değişim, geri getirme sözkonusu
Üretim merkezli	Tüketim merkezli
Yerel alan ile sınırlı	Şehrin tümüne hitap eder
Satıcının kişisel karakteri nispeten önemsiz	Tezgâhtarın kişisel karakteri mağaza imajına uygun olmalı
Kamusa alan erkek ağırlıklı	Hem çalışan hem de müşteri anlamında kadının varlığı

Tüm bu değişimler dışında, sanal alışveriş eyleminin artışı da alışveriş olgusunun değişimine etki etmekte, sanal ortamda dakikalar içerisinde alışveriş yapılabilmektedir.

2.2.1. Avrupa’da perakende ticaretin gelişmesi

Avrupa’da son 20-30 sene içerisinde dağıtım kanalında hipermarketler, zincir marketler gibi büyük perakende şirketler daha fazla ağırlık kazanmaya başlamışlardır.

Genel olarak Avrupa pazarına bakıldığında 1965’lerde pazara girmeye başlayan hipermarketler 20 yıl içerisinde, 1980’lerde yaygınlaşan gıda dışı uzmanlaşmış perakendecilik ise 15 yılda olgunluğa ulaşmış durumdadır (Ersoy, 2006)

Arıkbay’a (1996) göre; Avrupa’da perakende ticaret ülkelere göre farklılıklar göstermekte fakat, ortak yönleri ile dinamik bir yapıdadır. Arıkbay (1996), Özellikle küçük ve bağımsız perakendeci tipinden, büyük ve modern mağaza zincirlerine doğru yönelen gelişim sürecini aşağıda açıkladığı gibi özetlemektedir;

1. “19 yy’ın ikinci yarısında Batı Avrupa’da çok katlı mağazalar ortaya çıkmış, ürünler, geniş alanlarda ve fazla miktarlarda sergilenerek, uygun fiyatlar ile satılmaya başlanmıştır.”
2. “Daha sonraları zincir mağazalar 1860’lı yıllarda kooperatifçiliğin gelişmesiyle ortaya çıkmaya başlamış, bu tip mağazalar, İngiltere’de 1880’de pazara hakim olurken, Hollanda’da ilk zincir 1932 yılında, Almanya’da ise ilk tüketim kooperatifi yüzyılın sonunda kurulmuştur.”
3. “1930’lar dönemi, Amerikan oluşumlarından etkilenen ve köklü değişimlerin yaşandığı dönemdir. Self servis hizmet, merkez dışı yerleşim, otopark kolaylığı, merkezi satınalma ve iyi bütçeleme ile hacim büyütme ve ucuz ürün satma temel gelişmelerdir. Satış konularının en az %70’inin gıda ve ihtiyaç maddeleri olan 400 – 2.500 m2 ’lik supermarketler bu dönemde ortaya çıkmıştır.

Supermarketler bazı Avrupa ülkelerinde 1950’li yıllarda, hipermarketler ise 1960’lı yıllarda ortaya çıkmıştır.”

4. *“Mağaza türlerinin büyüyerek çeşitlendiği, ürün gruplarının genişlediği ve tele alışveriş, posta ile satış gibi yeni oluşumların başladığı gelişmiş bir dönemdir”* (Ersoy, 2006).

2.2.2 Türkiye’de alışveriş merkezlerinin gelişim süreci

Osmanlı döneminde, bakkal ve benzeri küçük esnaf tipi alışveriş mekanları uzun yıllar devam etmiş halk ihtiyaçlarını buralardan karşılamıştır. Sonraları İstanbul Kapalı çarşı, küçük dükkanlardan çıkışa sebep olmuş bugünkü “mall” tipi bir uygulama olarak yerini almıştır. Cumhuriyet döneminde de bu yapı devam etmiş, ve bununla birlikte bölge pazarları ortaya çıkmış olup 1950’li yıllara kadar pazarda önemli bir değişme görülmemiştir (Ersoy, 2006).

Türkiye’de alışveriş merkezi kavramının gelişimi ilk olarak 1950 yılında Migros’un açılmasıyla başlamış 1956 yılında Gima’nın kuruluşu ile birlikte gelişim süreci devam etmiştir. Türkiye’nin ilk alışveriş merkezi 1988 yılında devlet ortaklığı ile açılan Ataköy’deki Galeria Alışveriş merkezi olmuştur. Daha sonrasında da Galeria’nın yarattığı etki ile birlikte farklı illere yayılmış, alışveriş merkezi gelişimi hızla devam etmiştir (Ünlükara ve Berköz, 2016).

“Türkiye’de alışveriş merkezlerinin 2000-2020 yılları arasındaki gelişimini beş yıllık dönemler şeklinde ortaya koyan araştırmalara göre 2000 yılında yalnızca 10 ilde toplam 36 adet AVM bulunuyorken bu sayı 2015’te 58 farklı ilde yüzde 900 artışla 361’e çıkmıştır. Ancak beş yıllık dönemler dikkate alındığında alışveriş merkezlerinin gelişim hızının yavaşlamakta olduğu görülmektedir. 2010 yılında 216 olan AVM sayısı göz önüne alındığında geçen 5 yıllık dönem içerisinde artış yüzde 67 olmuştur” (Ünlükara ve Berköz, 2016).

2.3. Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçim Kriterleri

Zacharias’e (2001) göre; AVM’nin kent ile ilişkisindeki önemli özelliklerden birisi araç ve insan sirkülasyonudur. Alışveriş eylemi insan odaklı olduğundan dolayı, insan hareketliliği, tüketimin merkezinde ve kent dokusunda baskın etkiye sahip alışveriş merkezlerinin odak noktası olması halindedir. AVM’ler genel olarak, kentsel doku içindeki büyük yaya alanlarının içinde veya sonunda konumlandırılırlar. Buna bağlı olarak geleneksel alışveriş kullanıcıları da AVM ile ilişkili hayata uyum sağlamaya,

hayatlarını buna göre şekillendirmeye başlarlar. Araç sirkülasyonunda ise buna ek olan bazı durumlar ortaya çıkmaktadır. 1950'lerdeki ekonomik gelişmeler sonucu 1960'lara Avrupa'da araç sahipliliği artmış, arabalar, kamusal mekanı işgal ederek, çevresel kaliteyi ve yaya alanlarını ve yaya dolaşımını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu da alışveriş merkezlerinin kurgusal yapısına yansımıştır. AVM'ler otomobil odaklı, büyük otoyolların kesişiminde, otomotiv durak noktaları halinde oluşmaya ve gelişmeye başlamıştır (Verdil, 2007).

Her ne kadar alışveriş merkezlerinin mekana yansması olarak AVM'ler bulunduğu çevreyi kendi kimliği ve ihtiyaçlarına göre şekillendirse de, AVM'lerin yer seçimi için bazı şartlar aranmalıdır.

Alışveriş merkezleri için doğru yer seçimi uzun vadeli en önemli stratejik kararlardan biridir (Timor, 2004).

Diğer gayrimenkul yatırımlarından farklı olarak, ziyaretçi sayısını arttırmak ve popüleritesini korumak için sürekli yenilenme çalışmaları içerisinde olan alışveriş merkezlerinde, kullanıcı memnuniyeti önemli bir yer tutmakta ve buna bağlı olarak yatırımın sürdürülebilir olması için de yatırımcıların doğru yer seçimini yapmaları oldukça önemlidir (Ünlükara ve Berköz, 2016).

Alışveriş merkezleri batılı yaşam tarzının bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Klasik çarşı ortamının iyileştirilerek, formları değişerek ve hacimleri büyüyerek yapay bir ortamda oluşturulması anlamına gelen alışveriş merkezlerinde her türlü günlük ihtiyacın karşılanması için imkanlar mevcuttur. Bu özelliğinden dolayı kullanıcılar hem boş zamanlarını değerlendirmek için hem de alışveriş faaliyetini yerine getirmek amaçlı alışveriş merkezlerine gelmektedirler. Genel olarak toplumun her kesimi tarafından ziyaret edilen alışveriş merkezleri öncelikle nüfusun fazla olduğu bölgelerde dolayısı ile büyük şehirlerde inşa edilmektedir (Ersoy, 2006).

Alışveriş merkezlerinin kentlerin gelişimindeki etkinliği, ve bir çekim noktası olduğundan dolayı bir AVM'nin kuruluş yeri seçiminde sadece bugünün koşulları değil, geleceğin de planlanması gerekmektedir, AVM geleceğin koşullarına ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte olmalıdır.

Bir alışveriş merkezi projesinin başarısı için yer seçiminin doğru yapılması hayati kararlardan biridir. *“Ancak uygun yerin bulunması oldukça zordur. Doğru yer arayışı sürecinde alternatif arazi/arsalar yer seçimi kriterlerine göre değerlendirilerek sonuçta bu kriterler doğrultusunda en avantajlı bulunan bölge seçilmelidir. Bir alışveriş merkezi için yer seçimi analizindeki en önemli faktör bölgenin ekonomik potansiyelidir.*

Önceden var olan veya seçilecek olan arazinin bulunduğu bölgenin ekonomik çalışmaları öncelikle yapılmaktadır. Bu çalışma, bölgenin ekonomik karakterine yani gelir durumuna ve gelirin harcandığı yerlerin analizine yönelik olmaktadır” (Ersoy, 2006).

Her geçen gün artan nüfus ve alışveriş merkezlerine artan ilgi ile alışveriş merkezlerinin de büyümesi ve sayılarının artması sonucu “*geniş alanlara ihtiyaç duyulmuş ve bu mekanların kent merkezinde bulunamamasından dolayı alışveriş merkezleri kent dışına ve ulaşımın kolay olacağı ve diğer çevre merkezlerden müşteri çekebilecek karayolu kenarları ve uygun kavşak noktalarına kaymaya başlamışlardır. Alışveriş merkezlerinin, şehir dışına ve kavşak noktalarına yapılmasının başka bir sebebi ise, şehir içinde gelişmesi mümkün olmayan ticari tesisleri bu noktalarda bir araya getirilebilme imkanının olması ve ulaşım açısından süre kazanmaktır” (Ersoy, 2006).*

Projenin boyutu ister küçük bir mahalle merkezi olsun ister güç merkezi olsun, bir arsanın seçiminde ya da değerlendirilmesinde, seçilen alanın bazı karakteristik özelliklerin en iyi kombinasyonuna sahip olması yer seçim konusunda en doğru kararın verilmesini sağlayacaktır. Bu özellikler şu şekilde sıralanabilir;

- Demografik yapı
- Topoğrafya
- Altyapı
- Çevre ve çevresel etki
- Rekabet- Rakiplere olan uzaklık
- Konum
- İmar durumu ve kamusal kısıtlamalar
- Gelecekteki gelişmeler
- Arazi fiyatı
- Otopark alanı
- Ulaşım ve erişilebilirlik
- Görünürlük- Görüş alanı
- Arsanın şekli
- Arsanın büyüklüğü
- Sinyalizasyon
- Ana kavşaklara ulaşım

- Potansiyel kiracı karması
- Ticari etki alanı

2.4. Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir Ulaşım ve Erişilebilirlik

Sürdürülebilirlik kavramı ilk resmi kaynak olarak Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından 1987 yılında hazırlanan Brundtland Raporu'nda yer almaktadır. Bu belge, bir yandan insanlığın özlemleri ile daha iyi bir yaşama doğru olan eğilim ve diğer yandan da doğanın getirdiği sınırlamalar arasındaki gerilimle ilgilidir. Zaman içerisinde sürdürülebilirlik kavramı, sosyal, ekonomik ve çevresel olmak üzere üç boyutu kapsayacak şekilde yorumlanmıştır (Kuhlman ve Farrington, 2010).

Sosyal, ekonomik ve ekolojik sürdürülebilirlik, sürdürülebilirlik kavramının 3 bileşeni olarak küreselleşme sürecinde gün geçtikçe önem kazanan kavramlardır. Her bileşen diğer iki bileşeni desteklemektedir. Örneğin güçlü bir ekonomiye sahip olmak için, yetenekli ve eğitilmiş bir iş gücüne ihtiyaç vardır ve insanlar o ekonomiye katıldıkça o ekonomi güçlenmektedir. Eğer toplum yaşadığı yerde çalışırsa, etkin bir toplu taşıma sistemi varsa, çevresel yararlar artar, fosil yakıtlara bağımlılık azalır ve araba kaynaklı emisyonlar azaltılmış olur (Yalçınar Ercoşkun ve Özduzu, 2013).

Sürdürülebilirlik, günümüzde hem kamu politikası oluşturma hem de özel işletme stratejileri için yol gösterici bir ilke olarak tüm paydaşlar tarafından kabul edilmektedir. Ancak, çoğu kuruluş için en büyük zorluk sürdürülebilirlik kavramının sözde kalmayıp gerçek ve önemli projelerde hayata geçmesidir (Finkbeiner ve ark. 2010).

Erişilebilirlik kavramı günlük yaşantımızda hemen her alanında hayatımızı etkileyen önemli bir kavramdır. Erişilebilirlik sadece bir yere varabilmek değil oraya varmak için seçilen ulaşım türü, ulaşım esansında karşılaşılan sorunlar, ulaşımın süresi gibi konular ile de ilgilidir.

Planlama disiplini olarak toplumun bütününe ele alarak eşit koşullarda refahını gözetmek durumunda olan bir meslek alanıdır. *“Dolayısıyla kabul edilecek değerler sistemi evrensel olan ve sistem davranışını bütün olarak esas alandır. Sürdürülebilir bir ulaşım yapısı için planlamanın merkezine ölçek olarak insan yerleştirilmelidir”* (Knoflacher ve Ocalır, 2011).

Özel araç kullanımı, bireylerin günlük yaşantısında sıkça tercih ettikleri ve vazgeçmek istemedikleri bir araç haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak aktiviteler arasındaki mesafeler artmıştır. Bu durum da, enerji tüketimini artırmaktadır. Bireyin

sürdürmek istediği özel araç kullanımı, esasında toplum için sürdürülebilir olmayan sonuçlar yaratmaktadır. Bu nedenle, ulaşım sistemi oluşturulurken, kişisel rahatlık değil sistem gerçekliğini temel alan değerler sistemi gözönüne alınarak sürdürülebilir ulaşım türleri ön plana çıkartılmalıdır. Planlamada yaşanabilir çevrelerin bir belirleyicisi olarak kabul edilen sürdürülebilir ulaşım türleri ile dolaşımını destekleyici tedbirler alınmalıdır. Örneğin sokak tasarımında yayaların serbest hareketine karşı engeller ortadan kaldırılmalı ve ulaşım türlerinin;

1. Yaya
2. Bisiklet
3. Toplu taşıma
4. Otomobil

şeklindeki öncelik sırasına göre ulaşım yapısı oluşturulmalıdır (Knoflacher ve Ocalır, 2011).

“Bireylerin yaya olarak ulaşım hızları (4 km./h) ile taşıt kullanarak ulaşım hızları (30 km./h) arasındaki büyük fark kent içinde yaya öncelikli ulaşımdan taşıt öncelikli ulaşımına doğru bir sınıflandırma yapılmasını zorunlu kılmıştır” (Tellan, 1999).

Mekansal çözüm olarak ise, mekan yapılarında temel bir değişikliğe giderek;

- Mekan ve garaj düzeninin değişmesi,
- Araçtan arındırılmış alanlar yaratılması,
- Araçların en azından toplu taşıma duraklarından daha uzakta garajlarda toplu şekilde park etmesi sağlanmalıdır (Knoflacher ve Ocalır, 2011).

Ulaşım hizmetlerinin temel amacı, insan ya da eşyanın belli bir amaçla kontrollü ve sorunsuz biçimde yer değiştirmesi olmalıdır. İnsanlar, çalışma, eğitim, sağlık, spor, dinlenme, sosyal ve kültürel aktiviteler gerçekleştirmek için bir noktadan başka bir noktaya giderlerken; mal ve değerler de üretim veya tüketim amaçlı olarak yer değiştirirler. "Böylece ulaşım geniş bir anlam içinde her türlü mal ve hizmetin taşınması, haberlerin iletilmesi ve enerjinin nakli olarak ifade edilebilir". Şehir planlamasındaki klasik yaklaşıma göre özellikle büyük kentlerin ulaştırma sistemi, kent organizmasının dolaşım sistemi şeklinde olmaktadır. Bu sistemdeki rahatsızlıkların sebebi de kentsel yaşam biçimidir. Ayrıca, kentlerde ulaşım sorunlarının ortaya çıkması ve artmasında, ülke ve bölge boyutundaki politikalar, kalkınma planları ve buna bağlı uygulamaların önemli bir rolü vardır (Tellan, 1999).

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için; eğitim, sağlık, rekreasyon gibi tesislerin, sosyal açıdan yeterli ve erişilebilir olması, insanlar arasında ayrımcılık

ve dışlayıcı politika ve uygulamalarla mücadele edilmesi, toplumun kadınlar, çocuklar, yaşlılar, engelliler, yoksullar gibi hassas grupları başta olmak üzere tüm insanlara eşit hakların tanınması ve bu haklara saygı gösterilmesi gerekmektedir (Anonim, 1997).

Bhat vd. (2001)'e göre, *“insanların ve ticari aktivitelerin istenilen tesislere, ürünlere ve aktivitelere ulaşabilme kolaylığı olarak tanımlanan erişilebilirlik aynı zamanda; ulaştırma sistemi ve arazi kullanışı özelliklerini birleştiren bir performans ölçütüdür”* (Eryiğit, 2012).

İnsanların birbirlerine, hizmetlere başka mekanlara kolayca erişmesi bir toplumun sosyal ve ekonomik açıdan refahı için önemlidir. Bunun için ulaşım anahtar kelimedir, fakat tek başına yeterli değildir. Ulaşım, insanların diğer insanlara, mekanlara, mal ve hizmetlere erişimini makul bir şekilde sağlama prensibine dayanmaktadır (Eryiğit, 2012). Bu nedenlerle; kentlerimizde sürdürülebilir gelişmenin sağlanabilmesinde itici güçlerden biri olan erişilebilirlik önceliğin insana verilerek, ulaşım türlerinin geliştirilmesini ve yolculuk alışkanlıklarında özel araç kullanımının azaltılabilmesi için toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini öngörmektedir (Hansen, 1959; Engwicht, 1993). Bu doğrultuda; erişilebilirliğin planlanmasındaki temel amaç; çeşitli ulaşım seçenekleriyle özellikle de sürdürülebilir ulaşım türleriyle (yaya, bisiklet ve toplu ulaşım) mesafelerin kolay ulaşılmasıdır (Barter, 2000).

Kent bütününde sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi, sürdürülebilir yatırımların yapılabilmesi, kaynakların gelecek nesillere aktarılabilmesi için öncelikle kent planları ile ulaşım planlarını bütüncül olarak ele alınması ve sürdürülebilir ulaşım planlamasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Sürdürülebilir ulaşım; özel araç kullanımı yerine yürüme, bisiklet kullanımı ve toplu taşıma türlerinin entegre olduğu bir sistemden oluşmaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir ulaşım türleri olan yaya, bisiklet ve toplu taşıma araçlarıyla ulaşım öncelik verilmeli, kentin odak noktalarına sürdürülebilir ulaşım türleri ile ulaşımın sağlanması hedeflenmelidir.

2.5. AVM'lere Ulaşım ve Erişilebilirlik

Ulaşım, proje arsası konumunun ayrılmaz ve önemli bir parçasıdır. Eğer arsaya giriş kolay değil ve çıkış güvenliği yok ise bu problemlerin çözülebileme potansiyelinin olmasının zorunlu olduğu; trafiğin engellenmeden kendi yönünde akması ve arsaya rahatlıkla girilebilmesinin önemi vurgulanmaktadır. Burada en tercih edilen durum trafiğin normal akışının çok hızlı hareket etmemesidir. Alışveriş merkezinin iyi

görünürlüğü, merkezin erişilebilirliğini de arttırmaktadır. “Alışveriş merkezi müşterileri yerel trafik hızında (50 km/saat) seyrederken eğer yoldan merkezi göremiyorlarsa rahatlıkla otopark girişini kaçırabilirler.” Yol üzerinde bulunan köprülü kavşaklar, tepeler, keskin virajlar ve yoğun bitki örtüsü gibi etkenler görünürlüğü engellemektedir. Bunun yanı sıra trafik yükünün çok olması da potansiyel müşterilerin firmalara ait tabelaları ve giriş noktalarını görmelerini engelleyerek merkezin görünürlüğünü azaltacak etkide bulunabilmektedir (Ersoy2006).

Bu nedenlerle AVM’lerin yer seçimi de ulaşım ve erişilebilirlik açısından önemli bir konu olmaktadır. Özellikle sürdürülebilir ulaşım türleri ile ulaşımın sağlanabilmesi için hem yer seçimi kararı iyi alınmalı hem de ulaşım planı ile entegre edilerek sürdürülebilir kentsel gelişme sağlanmalıdır.

Günümüz artan nüfusu ve artan trafik yükü içerisinde, sürdürülebilir ulaşım türleri ile AVM’lerin erişilebilirliğinin sağlanmış olması, AVM’lerin tercih edilme oranını artıran önemli bir faktör olmaktadır. Erişilebilirlik ise; bir yere varmak değil, bir yere ulaşırken yaşanan zorluk ya da kolaylık derecesi ile ilgili bir kavramdır. Kullanıcılar; AVM’lere sürdürülebilir ulaşım türleri ile kısa sürede, aktarma noktalarında ya da seyahat sürecinde zorluk yaşamadan ulaşabiliyor, alışveriş ya da sosyal faaliyetlerini tamamlayıp yine sorunsuz ve kısa sürede varmak istediği yere varabiliyor ise; AVM’nin erişilebilirliği ve tercih edilme oranı yüksek olmaktadır.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Günümüz ulaşım sisteminde en büyük problem, taşıta yönelik yatırımların hızla artması, sürdürülebilir ulaşım türleri olan yaya, bisiklet, toplu taşıma yatırımlarının zayıf kalması olarak karşımıza çıkmaktadır. Sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için sürdürülebilir ulaşım planlamasına yönelik politikaların benimsenmesi ve doğal ve beşeri kaynaklarımızı gelecek nesillere aktarılmasını sağlamalıdır.

Alışveriş merkezlerinin günlük yaşantımızın vazgeçilmezi haline gelmesi, ister kent içinde ister kent dışında olsun alışveriş merkezlerinin önemli odak noktaları haline gelmesine sebep olmuştur. Ulaşım ve alışveriş merkezlerinin hayatımızdaki öneminden yola çıkılarak, çalışmanın temeli, alışveriş merkezlerinin sürdürülebilir ulaşım türleriyle (yaya, bisiklet ve toplu taşıma) erişilebilirliği konusuna dayanmaktadır. Kent merkezlerinin doluluk oranına ulaşması ve merkezdeki arazilerin pahalı olması sebebiyle alışveriş merkezleri kent dışına doğru kaymaya başlamıştır. Bu durumda yeni yapılan yatırımların sürdürülebilir ulaşım türleri ile desteklenmesi başarılı bir yatırım olması, doğru bir plan kararı olması noktasında önem taşımaktadır.

Konya kentinde yapılan gözlemler ve araştırmalar sonucunda, her geçen gün özel araç sayısında artış olduğu, bisiklet kullanımının ve toplu taşıma araçlarına olan ilginin giderek azaldığı gözlemlenmiştir. Çalışmada; Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM örnek alan olarak seçilmiştir. Örnek alan seçiminde AVM'lerin tüm kentliye hitap edecek şekilde konumlanmaları (kent merkezinde olmaları) ve sürdürülebilir ulaşım türleriyle erişilebilirliklerin sağlanabilirlikleri göz önünde bulundurulmuştur.

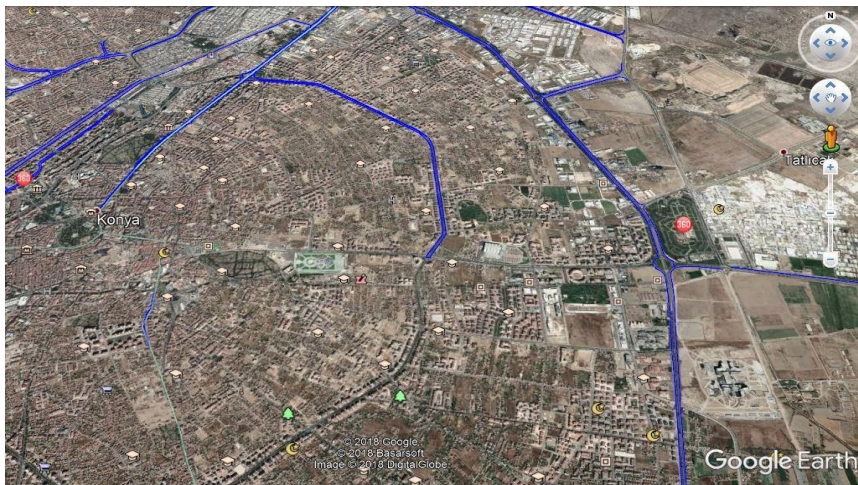
Söz konusu AVM'ler konumları itibariyle sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlikleri yönünden incelenerek, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım sıklığı araştırılmış bu ulaşım türlerinin kullanımları esnasında karşılaşılan sorunlar tespit edilmiş ve bu sorunların ortadan kaldırılması için öneriler geliştirilmiştir

Şekil 9'da Konya kentinde bulunan, faaliyette olan ve inşaa sürecinde olan AVM'ler görülmektedir. Bu AVM'lerden Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM'lerinin örnek alan olarak seçilme nedenleri; kent içerisinde benzer konumlarda olmaları, benzer konumda bulunan benzer özelliklere sahip olan AVM'lere erişim için tercih edilen ulaşım türü seçimindeki farklılıkları ortaya koymak, belirtilen ulaşım türünün tercih edilme nedenlerini ve AVM'lerin erişilebilirliklerinin araştırılmasıdır.



Şekil 5: Konya'da bulunan AVM'ler (URL 22)

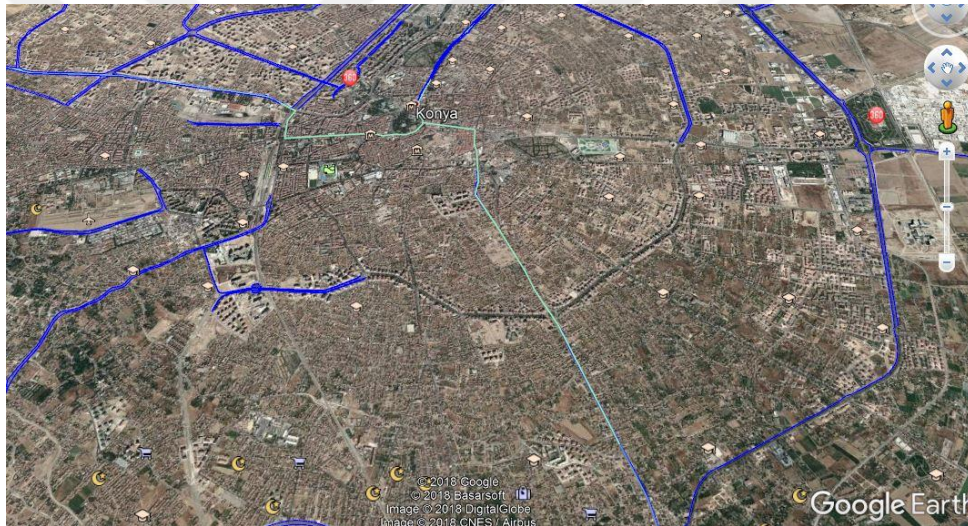
Şekil 10, 11 ve 12'de Konya kentinin bisiklet güzergahlarının birbirinin devamlılığının ve sürekliliğinin olmadığı görülmektedir.



Şekil 6: Konya bisiklet güzergahı-1 (Konya Büyükşehir Belediyesi)



Şekil 7: Konya bisiklet güzergahı- 2 (Konya Büyükşehir Belediyesi)



Şekil 8: Konya bisiklet güzergahı-3 (Konya Büyükşehir Belediyesi)

AVM'lerin yer seçiminde önemle dikkat edilmesi gereken husus; ulaşım ve erişilebilirlik olmaktadır. Ulaşım türü, ulaşım esnasında geçen süre ve yaşanan sorunlar, AVM'lerin kullanıcı sayısını olumlu ya da olumsuz etkilemektedir. Tüm bunlar da erişilebilirlik ile ilgilidir. Demek oluyor ki, AVM'lerin erişilebilirlikleri kullanıcı sayısını ve kullanım sıklığını değiştirmektedir.

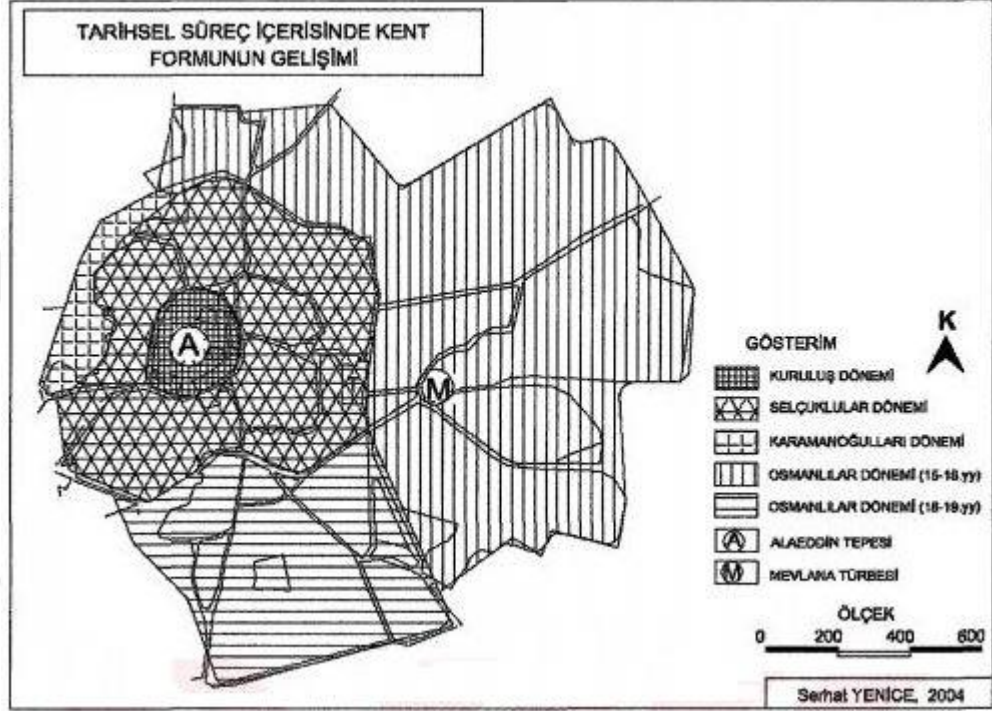
Bu çalışmada, hem mevcut ulaşım yapısı somut veriler üzerinden değerlendirilmiş, hem sosyo-kültürel açıdan AVM'lerin önemi hem de sürdürülebilir ulaşım türleri ile Konya kentindeki örneklem alan olarak seçilen AVM'lere erişilebilirlik değerlendirilerek; yaşantımızda önemli yerlere sahip olan planlama, sürdürülebilir ulaşım, erişilebilirlik ve AVM kavramları birbirleri ile entegre edilerek

incelenmiş, konu ile ilgili literatür araştırması yapılmış, yerel yönetimlerin ve AVM yönetimlerinin somut verilerine ulaşılmış ve konu ile ilgili anket çalışması yapılmıştır.

Anket çalışması 2018 yılı Eylül ayında, yüz yüze görüşme yöntemi ile 415 adet yapılmıştır. Eylül ayının tercih edilmesinin sebebi; yaz mevsiminde öğrenci sayısının azalması ile kullanıcı profiline değişmesi, Eylül ayında tüm kullanıcıların kentte bulunması nedeniyle sağlıklı olan sonuçlara ulaşılabilmesidir. Anketler, örneklem alan olarak seçilen AVM'lerin hafta içi ve hafta sonu günlük ortalama ziyaretçi sayılarının AVM yönetimlerinden öğrenilerek, AVM kullanıcılarının %10'luk dilimine uygulanmıştır. Konya kentinin merkez ilçelerinde ikamet eden, örneklem alan olarak seçilmiş AVM kullanıcılarına hafta içi ve hafta sonu farklı saat aralıklarında uygulanmıştır. Anket formu 4 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, anket katılımcılarına; kişisel özelliklerini irdelemeye yönelik olarak cinsiyet, yaş, eğitim durumu, meslek ve ikamet edilen ilçe soruları sorulmuştur. İkinci bölümde, AVM'lerin kullanım sıklığı, saatleri ve AVM'lere ulaşım esnasında tercih edilen ulaşım türleri ile ilgili sorular sorularak AVM'ler ve ulaşım ilişkisi tanımlanmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise, anket katılımcılarına, kullandıkları ulaşım türünü ya da türlerini neden tercih ettikleri, yolculukları esnasında yaşadıkları sorunlar ve yolculuk süreleri sorularak, sürdürülebilir ulaşım türlerinin ne oranda kullanıldığı, kullanılmıyorsa sebepleri nedir sorularına cevap aranmıştır. Anketin son bölümünde ise, sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmayan katılımcılara, ne gibi düzenlemeler yapılırsa sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmaya yönelecekleri sorularak, yaşanan sorunlara çözüm önerileri aranmıştır. Anket sonuçları, IBM SPSS Statistics 25 programında değerlendirilmiştir. Anket sonuçlarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi de yapılmış, SPSS programı frekans analizinden ve ki-kare testinden faydalanılmış ve güvenilirlik oranı 0,05 olarak kabul edilmiştir.

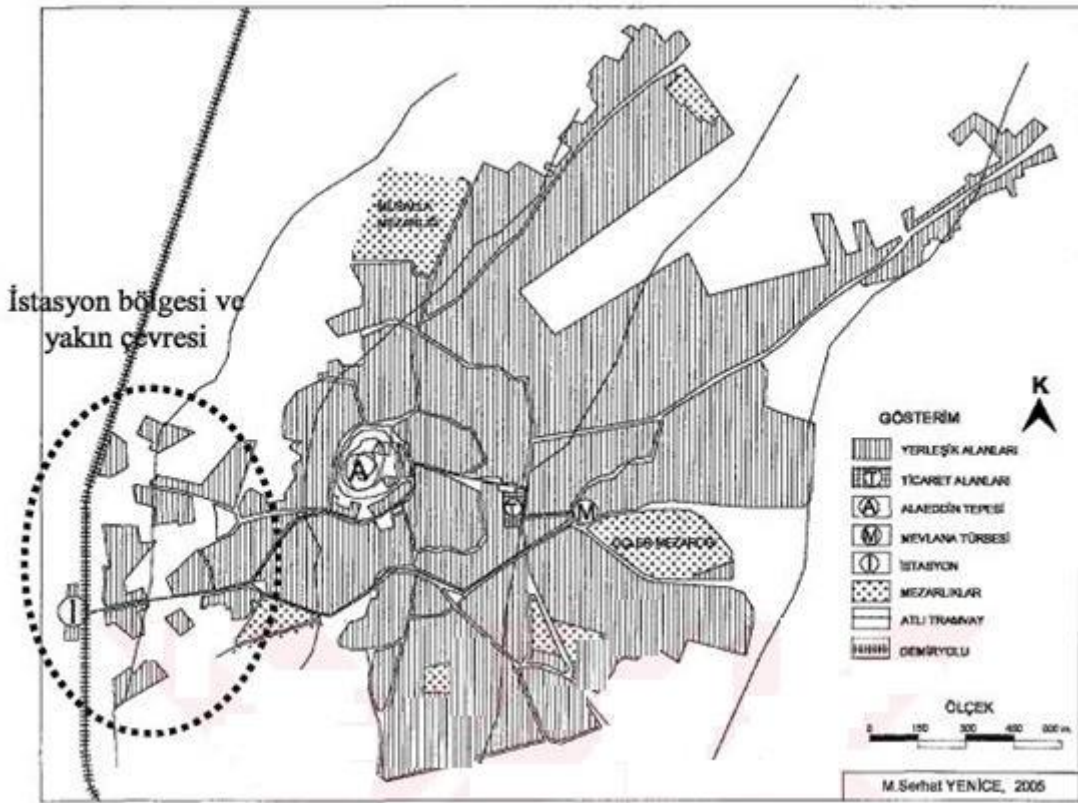
4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

Alkan ve arkadaşlarına göre; Konya, kent merkezinde ve kentin yakın çevresinde yapılan kazılarda elde edilen bulgulara göre tarihinin M.Ö.6000 yılına kadar indiği anlaşılmış olan, Anadolu'nun en eski yerleşim merkezlerinden birisidir. Şekil 9'da görüldüğü gibi 15. ve 18. yy. arasında, Osmanlı egemenliği döneminde kent doğu bölgesinde gelişimini devam ettirmiş, 19. yy sonlarına doğru kentin güney ve güneydoğu bölgelerine doğru gelişim göstermiştir. (Yenice, 2005)



Şekil 9 Konya kent formu gelişimi (Yenice, 2005)

Şekil 10 'da ise 1922 yılı Konya kenti yerleşim durumu görülmektedir. Şekillerde görüldüğü gibi, kent düz bir topoğrafya üzerinde gelişim göstermiş, önceleri kent merkezinde yoğunlaşan konut ve ticaret bölgelerinin, kent merkezinin doygunluğa ulaşması ile makroformun büyümesine neden olmuş, bu büyüme ise yeni ulaşım planlarının yapılması ve yeni ulaşım kararlarının alınması gerekliliğini doğurmuştur. Gelişimin olduğu güney ve güneydoğu yönlerinde yeni yatırımlar yapılmış, konut, ticaret ve sanayi bölgeleri oluşmuş, yeni yollar yapılmış, yeni toplu taşıma güzergahları oluşturulmuştur.



Şekil 10 1922 yılı Konya kenti yerleşim durumu (Yenice, 2005)

“Konya Türkiye’nin yüz ölçümü bakımından en büyük ili ve en kalabalık yedinci şehridir. 31 ilçeden oluşan Konya’da TÜİK’in 2015 verilerine göre 2.130.544 kişi yaşamaktadır.1830’da kurulan Konya Belediyesi 1987’de çıkarılan 3399 sayılı yasa gereğince “Büyükşehir” statüsüne kavuşmuş olup 1989’dan beri belediye hizmetleri bu statüye göre yürütülmektedir. 2014’te 6360 sayılı kanun ile büyükşehir belediyesinin sınırları il mülki sınırları olmuştur” (URL 8).

Genel olarak düz bir topoğrafyaya sahip olan Konya’da ulaşım sistemi ışınal yol sistemine dayanmaktadır. Konya’nın son yıllarda ekonomisinin özellikle sanayi sektöründe gelişmesi ve gelir düzeyindeki artış ile trafiğe giren araç sayısı da her geçen gün artmaktadır. Bunun doğrultusunda, ulaşım planlama çalışmalarında trafiği rahatlatma düşüncesi ile noktasal çözümlerlerin benimsenmesi sonucunda araca yönelik yatırımlar hız kazanmış ve bu durum trafik sıkışıklığını artırmaktadır.

Bu nedenle kentlerimizde sürdürülebilir gelişmenin sağlanabilmesi için sürdürülebilir ulaşım türlerinin (yaya, bisiklet, toplu taşıma) desteklenerek, kentlileri bahsedilen ulaşım türlerinin kullanımına yönlendirilebilmesi için yaya, bisiklet ve toplu taşıma sistemlerine yatırımların artması beklenmektedir.

4.1. Alanda Yapılan Gözlemler

4.1.1. Kule Site Alışveriş Merkezi

Kule site AVM; Seha Yapı tarafından 11 ayda inşa edilerek, 2004 yılının Haziran ayında hizmete girmiştir. 130 mağazası bulunmaktadır. Kule site AVM yönetiminden alınan bilgiye göre, *“hafta içinde günlük ortalama 28 bin kişinin ziyaret ettiği Kule site Alışveriş ve Eğlence Merkezi’ni hafta sonlarında da 45 bin kişi ziyaret etmektedir. Toplam 9 salonlu ve 1500 koltuk kapasiteli sinema, 7 bin m² Maxipark Eğlence Merkezi, marka mağazaları, 14 bin m² hipermarketi, 1700 araçlık otoparkı, restoranları ve eğlence alanları ile Konya’da sosyal ve kültürel alanda faaliyet göstermektedir.”* (Url 10) (Şekil 11).



Şekil 11: Kule site AVM genel görünüşü(URL 11)

Kule Site AVM’nin bulunduğu alan Konya Kentinin eski otogar alanıdır. 1970’li yıllarda bu AVM alanında bulunan otogar alanının kent merkezinde kalarak bu bölgede yoğunluk oluşturması ve ihtiyaca cevap verememesi nedeniyle, otogar alanının taşınmasına ve bu alanın ticaret alanı olarak kullanılması yönünde yerel yönetim tarafından verilen karar sonucunda Kule Site AVM inşa edilerek 2004 yılında hizmete girmiştir. Bölgenin eski otogar alanı olması sebebiyle alana AVM inşa edilmeden öncesinde de, bölgeye tramvay hattı ile erişim sağlanabilmekte ve bölge güçlü ulaşım bağlantılarına sahip olmaktadır. Yapılan literatür araştırması neticesinde; Kule Site AVM’ nin, alışveriş merkezlerinin sınıflandırmasında kapalı tip alışveriş merkezi sınıfına girdiği tespit edilmiştir.

Şekil 12’de Kule site AVM açık otoparkını ve bisiklet park alanı görülmektedir. Bisiklet park alanı açık ve kapalı otopark alanında mevcut olup, günümüz kullanıcı sayısına göre yeterli olduğu gözlemlenmiştir.



Şekil 12: Kule site AVM açık otoparkı

Şekil 13, 14, 15 ve 16’de Kule site AVM çevresi yaya yollarının taşıt yolu ve tramvay hattı ile kesiştiği noktaları görülmektedir. Yaya geçiş alanlarında yaya güvenliği sinyalizasyon ile sağlanmıştır. AVM’ye yaya, bisiklet ve toplu taşıma araçları ile erişim sağlanabilmektedir. Ancak; yapılan düzenlemelerde yaya ve bisikletin göz ardı edildiği, yaya ve bisiklete yönelik trafik güvenliğinin bulunmadığı tespit edilmiştir.



Şekil 13: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



Şekil 14: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



Şekil 15: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



Şekil 16: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları

Kule Site AVM'ye toplu taşıma araçlarından minibüs ve tramvay ile erişilebilirlik yüksektir. Alana hizmet eden toplu taşıma araçlarının sefer sayıları yeterli sıklıkta olup, toplu taşıma araçlarından indikten sonra AVM'ye ulaşmak için yürünen mesafe yayalar için hem erişilebilir hemde yaya alanları güvenli olmaktadır. Şekil 17'da ise Kule site AVM'nin bisiklet güzergahına olan mesafesinin görülmektedir. Bisiklet güzergahının mesafe olarak yakın olduğu görünse de, AVM'ye bisiklet ile doğrudan erişim bulunmamaktadır.



Şekil 17: Kule Site AVM- bisiklet güzergahı mesafesi

4.1.2. Kent Plaza Alışveriş Merkezi

Kent Plaza AVM, 16 Kasım 2012’de açılmıştır. “*Kent plaza Kompleksi bünyesinde yer alan Kent plaza AVM, ofis bloğundan oluşan kulesi ile birlikte yaklaşık 110 bin metrekarelik alana sahip. 45 bin metrekare mağaza alanı, açık ve kapalı olmak üzere toplam 1750 araçlık otopark kapasitesi*” bulunmakta ve “*yaklaşık 5600 metrekarelik eğlence merkezi, 21 adet restoran, iki adet yüzme havuzu dahil yaklaşık 6500 m2’lik spor alanı, çocuklar için özel oyun alanı, 11 salonluk sinema kompleksi bulunuyor.*” (URL 14)

Kent Plaza AVM yönetiminden alınan bilgiye göre, AVM’yi hafta içi günlük ortalama 20-25 bin, hafta sonu ise 30-35 bin kişi ziyaret etmektedir. Resim 18’de Kent Plaza AVM genel görünüşü görülmektedir. AVM, konut bölgesi içerisinde, sanayi alanına yakın olarak konumlanmaktadır. Bölgede sanayi alanının bulunması ulaşım bağlantılarının AVM inşa edilmeden önce sağlanmış olmasına neden olmuş, AVM’ye tramvay ile erişim oldukça kolay sağlanmaktadır. Kent Plaza AVM, alışveriş merkezlerinin sınıflandırmasında kapalı tip alışveriş merkezi sınıfına girmektedir.



Şekil 18 Kent Plaza AVM (URL 13)

Şekil 19 ve 20’de taşıt ve yaya yollarının kesişimi, şekil 21 ve 22’de yaya yolları ve tramvay hattının kesişimi görmekteyiz. AVM çevresinde yaya güvenliği sinyalizasyon ile sağlanmakta olup, yaya ve toplu taşıma araçları ile ulaşımın mümkün olduğu görülmektedir. Yaya ve tramvay hattının kesişiminde, yaya geçitleri hemzemin geçitler olup, yaya güvenliği sinyalizasyon sistemi ile sağlanmaktadır.



Şekil 19 Taşıt ve yaya yollarının kesişimi



Şekil 20 Taşıt ve yaya yollarının kesişimi



Şekil 21: Yaya bölgesi ve tramvaya hattı kesişimi



Şekil 22 Yaya bölgesi ve tramvaya hattı kesişimi

Şekil 23'de ise Kent Plaza AVM ile bisiklet güzergahının mesafesi görülmektedir. Şekilde görülen bisiklet güzergahından AVM'ye ulaşabilmek için, karma trafik içerisine girilmekte, hem taşıt, hem tramvay hem de yaya güzergahı ile bir noktada kesişerek bisiklet kullanıcısının güvenliğinin düşük olduğu görülmektedir.



Şekil 23: Kent Plaza AVM- bisiklet yolu mesafesi

4.2. Anket Bulguları ve Değerlendirme

Örnekleme alan olarak seçilen Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM kullanıcılarına yönelik anket hazırlanmış, kullanıcıların AVM'lere erişim için hangi ulaşım türlerini ne sebeplerle tercih ettiği, ne kadar sürede ulaştığı ve yolculukları süresince yaşadıkları sorunların belirlenmesine yönelik sorular sorulmuştur. (Ek 1: Anket formu)

Anket verileri değerlendirildiğinde, ankete katılanların %39'ü kadın, %60,7'sinin erkek olduğu görülmüştür. (Tablo 4.1)

Tablo 4 1: Cinsiyet dağılımı

Cinsiyet	Sayı	%
Kadın	163	39,3
Erkek	252	60,7
Toplam	415	100

Ankete katılanların, %50,1'i 16-24 yaş aralığında, %2,4'ü ise 61 yaş ve üzeridir (Tablo 4.2). Bu verilere neticesinde, AVM'leri büyük çoğunlukla genç nüfusun kullandığı görülmektedir (% 50,1).

Tablo 4 2: Yaş dağılımı

Yaş	Sayı	%
8--15	32	7,7
16-24	208	50,1
25-40	113	27,2
41-60	52	12,5
61 ve üzeri	10	2,4
Toplam	415	100

Ankete katılan kullanıcıların; %16,6'sı kamu çalışanı, %20,5'i özel sektör çalışanı, %50,8'i öğrencidir. (Tablo 4.3)

Tablo 4 3: Meslek dağılımı

Meslek	Sayı	%
Çalışmıyor	15	3,6
Kamu çalışanı	69	16,6
Özel sektör	85	20,5
Esnaf ve sanatkar	7	1,7
Emekli	8	1,9
Ev hanımı	19	4,6
Öğrenci	211	50,8
Yanıt vermedi	1	0,2
Toplam	415	100

Ankete katılan kullanıcıların, eğitim durumunuz nedir sorusuna verdikleri cevapların değerlendirilmesi neticesinde; AVM kullanıcılarının %1,4'ünün okuma yazma bildiği, %4,3'ünün ilkokul, %3,6'sının ortaokul, %41,4'ünün lise, %10,4'ünün yüksekokul, %31,1'inin üniversite, yüksek lisans-doktora eğitim düzeyinde olduğu tespit edilmiştir (Tablo 4.4).

Tablo 4 4: Eğitim durumu

Eğitim durumu	Sayı	%
Okuma yazma bilmiyor	2	0,5
Okuma yazma biliyor	6	1,4
İlkokul	18	4,3
Ortaokul	15	3,6
Lise	172	41
Yüksekokul	43	10
Üniversite	129	31
Yüksek lisans-doktora	28	6,7
Yanıt vermedi	2	0,5
Toplam	415	100

Ankete katılanların %14'ü Meram ilçesinde, %73'ü Selçuklu ilçesinde,%13'ü Karatay ilçesinde ikamet etmektedir. (Tablo 4.5)

Tablo 4 5: İkamet edilen ilçe

İkamet	Sayı	%
Meram	58	14
Selçuklu	303	73
Karatay	54	13
Toplam	415	100

Ankete katılan kullanıcıların, %83,9'u AVM'leri ayda 1-2- kez, %12,5'i haftada 1-2 kez, %3,1'i haftada 3-4 kez ve daha fazla, %0,2'si hergün ziyaret etmektedir. (Tablo 4.6)

Tablo 4 6: AVM'lerin ziyaret sıklığı

Ziyaret sıklığı	Sayı	%
Ayda 1-2 kez	348	84
Haftada 1-2 kez	52	13
Haftada 3-4 kez ve daha fazla	13	3,1
Hergün	1	0,2

Ankete katılan kullanıcıların %5,1'i AVM'leri 10.00-13.00 saatleri arasında, %26,3'ü 13.00-16.00 saatlerinde, %28,9'u 16.00-19.00 saatleri arasında, %39,5'i 19.00-22.30 saatleri arasında ziyaret etmektedir. (Tablo 4.7) Anket sonuçlarına göre AVM'lerin en yoğun saatleri 19.00-22.30 olarak çıkmıştır. Bunun nedeni ise, hem çalışan kullanıcıların hem de öğrencilerin kullanım oranlarının fazla olması nedeniyle; akşam iş ve okul çıkışı, yemek yemek ve sinemaya gitmek gibi faaliyetler için AVM'lerin tercih ediliyor olmasıdır.

Tablo 4 7: AVM'leri ziyaret saatleri

Ziyaret saatleri	Sayı	%
10.00-13.00	21	5,1
13.00-16.00	109	26
16.00-19.00	120	29
19.00-22.30	163	39
Toplam	415	100

Tablo 4.8'de, ankete katılanlardan Kule site AVM kullanıcılarının hangi ulaşım türlerini hangi sıklıkla kullandığını görmekteyiz. Kule Site AVM'ye erişim için en çok tercih edilen ulaşım türlerinin sırasıyla tramvay, özel araç ve yaya olduğu sonucu çıkmıştır. Tramvayın en çok tercih edilen ulaşım türü olmasının nedeni, AVM

inşasından önce bölgede şehirlerarası otobüs terminalinin bulunuyor olması nedeniyle tramvay erişilebilirliğinin sağlanmış olması ve AVM'nin kent merkezinde konumlanmış olmasıdır.

Tablo 4 8:Kule site AVM'ye ulaşım türlerinin tercih sıklığı

Kule Site AVM'ye erişmek için kullanılan ulaşım türü	Her zaman		Çoğu zaman		Bazen		Nadiren		Hiçbir zaman		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Yaya	41	9,9	14	3,4	38	9,2	17	4,1	304	73,3	415	100
Bisiklet	10	2,4	6	1,4	26	6,3	16	3,9	356	85,8	415	100
Tramvay	78	18,8	37	8,9	50	12,1	25	6	224	54	415	100
Minibüs	21	5,1	17	4,1	51	12,3	21	5,1	304	73,3	415	100
Otobüs	22	5,3	15	3,6	29	7	19	4,6	329	79,3	415	100
Özel arac	42	34,7	42	10,1	43	10,4	24	5,8	161	38,8	415	100

Tablo 4.9 'da ankete katılanlardan Kent Plaza AVM kullanıcılarının hangi ulaşım türlerini hangi sıklıkla kullandığını görmekteyiz. Kent Plaza AVM'ye erişim için en çok tercih edilen ulaşım türünün sırasıyla, özel araç ve tramvay olduğu elde edilen anket sonuçlarında görülmüştür. Kent Plaza AVM'nin, Kule Site AVM'ye göre kent merkezinin dışında kalıyor olması özel aracın tercih edilme oranını artırmıştır.

Tablo 4 9: Kent plaza AVM'ye ulaşım türlerinin tercih sıklığı

Kent Plaza AVM'ye erişmek için kullanılan ulaşım türü	Her zaman		Çoğu zaman		Bazen		Nadiren		Hiçbir zaman		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Yaya	26	6,3	8	1,9	38	9,2	16	3,9	326	78,6	415	100
Bisiklet	5	1,2	9	2,2	24	5,8	14	3,4	362	87,2	415	100
Tramvay	83	20	36	8,7	46	11,1	24	5,8	225	54,2	415	100
Minibüs	11	2,7	14	3,4	39	9,4	29	7	320	77,1	415	100
Otobüs	22	5,3	19	4,6	23	5,5	21	5,1	329	79,5	415	100
Özel arac	148	35,7	42	10,1	39	9,4	29	7	155	37,3	415	100

Tablo 4.10'da; bisiklet ile yolculuk yapan kullanıcıların yolculuk sürelerini görmekteyiz. Yapılan anketlerin değerlendirilmesi neticesinde; bisiklet kullanımını tercih eden kullanıcıların yolculuğunun büyük oranda 10-20 dakika sürdüğü tespit edilmiştir.

Tablo 4 10: Bisiklet yolculuk süresi

Süre	Sayı	%
10 dakikadan az	17	4,1
10-20 dakika	23	5,5
21- 30 dakika	14	3,4
30 dakikadan fazla	7	1,7
Toplam	61	14,7

Tablo 4.11’de bisiklet kullanıcılarının bisikleti tercih etme sebeplerinin analizleri görülmektedir. Bu sonuçlara göre; bisiklet kullanımını tercih etme sebepleri en çok ekonomik olması ve spor yapma imkanı tanınmasıdır.

Tablo 4 11: Bisiklet tercih sebepleri

Bisiklet tercih etme sebepleri	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Ekonomik olması	45	10,8	8	1,9	8	1,9	61	14,7
Çevreci bir ulaşım türü olması	40	9,6	17	4,1	4	1	61	14,7
Hızlı bir ulaşım türü olması	27	6,5	14	3,3	20	4,8	61	14,7
Spor yapma imkanı tanıdığından dolayı	45	10,8	6	1,4	10	2,4	61	14,7
Kendimi mutlu hissettiğimden dolayı	34	8,2	15	3,6	12	2,9	61	14,7
Otopark sorunu olmaması	39	9,4	7	1,7	15	3,6	61	14,7
AVM’lerde bisiklet park yerinin yeterli olması	23	5,5	16	3,9	22	5,3	61	14,7
Güvenli bir ulaşım türü olması	19	4,6	21	5,1	21	5,1	61	14,7
Erişilebilirliğinin yüksek olması	30	7,2	12	2,9	19	4,6	61	14,7
Zaman tarifesine bağımlı olmaması	35	8,4	13	3,1	13	3,1	61	14,7

Tablo 4.12’de bisiklet ile ulaşımı tercih eden kullanıcıların yaşadığı sorunların analizi görülmektedir. Bu sonuçlara göre, bisiklet kullanımında en çok karşılaşılan

sorunların, yaya ve özel araç kullanıcılarının bisiklet yollarını işgal etmeleri, bisiklet güzergahlarının süreksizliği ve karma trafik içerisindeki güvensizlik olmuştur.

Tablo 4 12: Bisiklet yolculuğu sorunları

Bisiklet yolculuğunda yaşanan sorunlar	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Yeterli bisiklet yollarının, şeritlerinin olmaması ve var olan yollarda sürekliliğin sağlanmaması	41	9,9	10	2,4	10	2,4	61	14,7
Yayaların bisiklet yolunu kullanmaları	47	11,3	3	0,7	11	2,7	61	14,7
Bisiklet kullanırken taşıt sürücülerinin trafik kurallarına uymaması (Bisiklet şeridini kullanma, bisiklet yollarına park etme v.b)	54	13	4	1	3	0,7	61	14,7
Bisiklet kullanırken bisiklet park yerlerinin yetersiz olması	42	10,1	11	2,7	8	1,9	61	14,7
Kent merkezine erişen bisiklet yolunun olmaması	41	9,9	11	2,7	9	2,2	61	14,7
Bisiklet kullanırken sosyal güvenlik endişesinin bulunması	36	8,7	17	4,1	8	1,9	61	14,7
Karma trafik içerisinde bisikletlere yönelik düzenlemelerin yetersizliği	44	10,6	8	1,9	9	2,2	61	14,7
Kavşaklarda bisikletlere yönelik düzenlemelerin bulunmaması	35	8,4	14	3,4	12	2,9	61	14,7
Bisiklet yolları ile AVM'lere doğrudan erişim sağlanmaması	32	7,7	15	3,6	14	3,4	61	14,7
AVM'lerde bisiklet parklarının yetersiz olması	27	6,5	19	4,6	15	3,6	61	14,7
AVM'lerde bisiklet parklarının güvensiz olması (bisikletlerin çalınması vb.)	40	9,6	17	4,1	4	1	61	14,7

Tablo 4.13’de yaya olarak erişim sağlayanların yolculuk süreleri görülmektedir. Bu sonuçlara göre, yaya olarak erişim sağlayanların yolculuk süreleri büyük oranla 10-20 dakika sürmektedir.

Tablo 4 13: Yaya yolculuk süreleri

Süre	Sayı	%
10 dakikadan az	22	5,3
10-20 dakika	40	9,6
21- 30 dakika	32	7,7
30 dakikadan fazla	18	4,3
Toplam	113	27,2

Tablo 4.14’de ise, yaya olarak erişim sağlayan kullanıcıların yürüme tercih etme sebepleri görülmektedir. Bu sonuçlara göre, yaya olarak erişim sağlayanların yürüme tercih etme sebepleri büyük oranla, spor yapma imkanı tanınması, trafik stresinden uzak kalmak ve gezme, çevreyi tanıma imkanı sağlaması olmuştur.

Tablo 4 14: Yürüme tercih etme sebepleri

Yürüme tercih etme sebepleri	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Yürüyerek daha kısa sürede ulaştığımdan dolayı	57	13,7	28	6,7	30	7,2	115	72,3
Spor yapma imkanı tanıdığımdan dolayı	84	20,2	15	3,6	16	3,9	115	72,3
Trafik stresinden uzak kalıp, kendimi mutlu hissettiğimden dolayı	72	17,3	12	2,9	31	7,5	115	72,3
Çevreci bir ulaşım türü olması	63	15,2	31	7,5	21	5,1	115	72,3
Gezme ve çevreyi tanıma imkanı tanıdığımdan dolayı	71	17,1	14	3,4	30	7,2	115	72,3
Ekonomik olduğundan dolayı	67	16,1	19	4,6	29	7	115	72,3
Güvenli bir ulaşım türü olması	49	11,8	25	6	41	9,9	115	72,3
Zaman tarifesine bağımlı olmaması	66	15,9	8	1,9	41	9,9	115	72,3

Tablo 4.15’de yaya olarak erişim sağlayanların yolculukları süresince yaşadığı sorunların analizi görülmektedir. Tabloda da görüldüğü üzere, yayaların en büyük sorunları, karma trafik içerisinde yaya güvenliğinin zayıf olması ve yaya yollarının yetersizliğidir.

Tablo 4 15: Yaya olarak erişim esnasında yaşanan sorunlar

Yaya olarak yaşanan sorunlar	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Taşıt yolları ile kesişimlerde ve karma trafik içerisinde yaya güvenliğinin zayıf olması	79	19	18	4,3	18	4,3	115	27,7
Yaya yürüyüş yollarının-kaldırımların yetersizliği	77	18,6	24	5,8	14	3,4	115	27,7
Güzergahım boyunca dinlenme- oturma elemanlarının bulunmaması	59	14,2	31	7,5	25	6	115	27,7
Yaya mekanlarında sosyal güvenlik endişesinin olması	63	15,2	26	6,3	26	6,3	115	27,7
Yürüdüğüm yolda aydınlatmanın yetersiz olması	49	11,8	31	7,5	35	8,4	115	27,7

Tablo 4.16’da tramvay ile erişim sağlayanların yolculuk sürelerinin analizi görülmektedir. Elde edilen sonuçlara göre, tramvay ile erişim sağlayanların yolculuk süreleri büyük oranla 10-20 dakika olmaktadır.

Tablo 4 16: Tramvay yolculuk süresi

Süre	Sayı	%
10 dakikadan az	22	5,3
10-20 dakika	74	17,8
21- 30 dakika	56	13,5
30 dakikadan fazla	53	12,8
Toplam	205	49,4

Tablo 4.17’de tramvay ile erişim sağlayanların tramvayı tercih etme sebeplerinin analizi görülmektedir. Sonuçlara göre tramvay tercih sebepleri arasında büyük oranla; ekonomik olması, erişilebilirliğin yüksek olması ve güvenli olması cevapları verilmiştir.

Tablo 4 17: Tramvay tercih sebepleri

Tramvayı tercih etme sebepleri	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Ekonomik olması	131	31,6	31	7,5	42	10,1	205	49,4
Bana zaman kazandırması	87	21	45	10,8	72	17,3	205	49,4
Trafik stresinden uzak kaldığım için	107	25,8	39	9,4	58	14	205	49,4
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı	112	27	34	8,2	59	14,2	205	49,4
Erişilebilirliğinin yüksek olması	125	30,1	37	8,9	42	10,1	205	49,4
Güvenli bir ulaşım türü olması	120	28,9	38	9,2	46	11,1	205	49,4
Konforlu bir ulaşım türü olması	79	19	52	12,5	73	17,6	205	49,4

Tablo 4.18’de tramvay ile erişim sağlayanların yolculukları esnasında yaşadıkları sorunların analizleri görülmektedir. Tablo 4.18’de çıkan sonuçlara göre, tramvay yolculuğunun en çok karşılaşılan sorunu büyük oranla aracın kalabalık olması olmuştur.

Tablo 4 18: Tramvay yolculuğu sorunları

Tramvay ile yolculukta yaşanan sorunlar	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması	86	20,7	51	12,3	68	16,4	205	49,4
Aracın kalabalık olması	148	35,7	30	7,2	27	6,5	205	49,4
Sefer aralıklarının uzun olması	84	20,2	65	15,7	56	13,5	205	49,4
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması	48	11,6	48	11,6	109	26,3	205	49,4
Günün belirli bir saatinden sonra tramvay ile erişim imkanı bulamamam	67	16,1	44	10,6	94	22,7	205	49,4
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)	57	13,7	56	13,5	92	22,2	205	49,4
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolda sosyal güvenlik tehlikesinin bulunması	63	15,2	55	13,3	87	21	205	49,4
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği	52	12,5	47	11,3	106	25,5	205	49,4
Ulaşım ücretinin fazla olması	84	20,2	53	12,8	68	16,4	205	49,4
Tramvayda çalışanların olumsuz davranışları	67	16,1	30	7,2	108	26	205	49,4
Zaman tarifesine bağımlı olması	63	15,2	40	9,6	102	24,6	205	49,4

Tablo 4.19'da otobüs ile erişim sağlayanların yolculuk süreleri görülmektedir. Otobüs ile yolculuk yapmayı tercih edenlerin ulaşım sürelerinin büyük oranla 10-20 dakika olduğu görülmektedir.

Tablo 4 19: Otobüs yolculuk süresi

Süre	Sayı	%
10 dakikadan az	7	1,7
10-20 dakika	31	7,5
21- 30 dakika	29	7
30 dakikadan fazla	27	6,5
Toplam	94	23

Tablo 4.20’de otobüs ile erişim sağlayanların, otobüsü tercih etme sebeplerinin analizi görülmektedir. Otobüs tercih sebepleri arasında büyük oranla, ekonomik olması ve diğer ulaşım türleri ile entegre olmuş olması sonucu çıkmıştır.

Tablo 4 20: Otobüs tercih sebepleri

Otobüs tercih etme sebepleri	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Ekonomik olması	61	14,7	13	3,1	20	4,8	94	22,7
Bana zaman kazandırması	42	10,1	18	4,3	34	8,2	94	22,7
Trafik stresinden uzak kaldığım için	30	7,2	22	5,3	42	10,1	94	22,7
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı	50	12	21	5,1	23	5,5	94	22,7
En kolay otobüs ile erişebildiğim için	45	10,8	25	6	24	5,8	94	22,7
Güvenli bir ulaşım türü olması	38	9,2	27	6,5	29	7	94	22,7
Erişilebilirliğinin yüksek olması	45	10,8	23	5,5	26	6,3	94	22,7
Konforlu bir ulaşım türü olması	31	7,5	25	6	38	9,2	94	22,7

Tablo 4.21’de otobüs ile erişim sağlayanların yolculukları esnasında yaşadığı sorunların analizi görülmektedir. Otobüs yolculuğu esnasında karşılaşılan sorunlar sorusuna büyük oranda; aracın kalabalık olması ve aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması cevapları verilmiştir.

Tablo 4 21: Otobüs yolculuğu sorunları

Otobüs ile yolculukta yaşanan sorunlar	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması	54	13	15	3,6	23	5,5	92	22,2
Aracın kalabalık olması	71	17,1	12	2,9	9	2,2	92	22,2
Sefër aralıklarının uzun olması	51	12,3	25	6	16	3,9	92	22,2
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması	42	10,1	19	4,6	31	7,5	92	22,2
Otobüs güzergahlarının evime ya da diğer erişim noktalarına uzak kalması	37	8,9	28	6,7	27	6,5	92	22,2
Günün belirli bir saatinden sonra otobüs ile erişim imkanı bulamamam	51	12,3	20	4,8	21	5,1	92	22,2
Otobüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)	29	7	32	7,7	31	7,5	92	22,2
Otobüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan	30	7,2	29	7	33	8	92	22,2
Otobüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği	33	8	26	6,3	33	8	92	22,2
Ulaşım ücretinin fazla olması	48	11,6	21	5,1	23	5,5	92	22,2
Otobüste çalışanların olumsuz davranışları	44	10,6	18	4,3	30	7,2	92	22,2
Zaman tarifesine bağımlı olması	43	10,4	25	6	24	5,8	92	22,2

Tablo 4.22'de minibüs ile erişim sağlayanların yolculuk süreleri görülmektedir. Minibüs ile erişim sağlamayı tercih edenlerin yolculuk süresi büyük oranda 10-20 dakikadır.

Tablo 4 22: Minibüs yolculuk süresi

Süre	Sayı	%
10 dakikadan az	12	2,9
10-20 dakika	44	10,6
21- 30 dakika	31	7,5
30 dakikadan fazla	20	4,8
Toplam	107	25,8

Tablo 4.23’de minibüs ile erişim sağlayanların, minibüsü tercih etme sebeplerinin analizi görülmektedir. Minibüsün ulaşım türü olarak tercih edilme sebepleri büyük oranla, kullanıcıların istediği zaman diliminde minibüsü bulabilmeleri ve zamandan tasarruf sağlamasıdır.

Tablo 4 23: Minibüs tercih sebepleri

Minibüsü tercih etme sebepleri	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Ekonomik olması	23	5,5	18	4,3	65	15,7	106	25,5
Zamandan tasarruf sağlaması	57	13,7	19	4,6	30	7,2	106	25,5
Trafik stresinden uzak kaldığım için	22	5,3	18	4,3	66	15,9	106	25,5
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı	38	9,2	33	8	35	8,4	106	25,5
Erişilebilirliğin yüksek olması	51	12,3	24	5,8	31	7,5	106	25,5
İstediğim zaman diliminde minibüsü kullanabilmem	65	15,7	19	4,6	22	5,3	106	25,5
Güvenli bir ulaşım türü olması	24	5,8	32	7,7	50	12	106	25,5
Konforlu bir ulaşım türü olması	21	5,1	30	7,2	55	13,3	106	25,5

Tablo 4.24’de minibüsü tercih eden kullanıcıların yolculukları süresince yaşadıkları sorunların analizini görmekteyiz. Anket analizlerine göre, minibüs ile erişim sağlayan kullanıcıların yaşadığı sorun, büyük oranda aracın kalabalık olmasıdır.

Tablo 4 24: Minibüs yolculuğunda yaşanan sorunlar

Minibüs ile yolculukta yaşanan sorunlar	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Aktarma noktalarında zorluk yaşanması	42	10,1	29	7	35	8,4	106	25,5
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması	35	8,4	28	6,7	43	10,4	106	25,5
Aracın kalabalık olması	77	18,6	12	2,9	17	4,1	106	25,5
Sefer aralıklarının uzun olması	24	5,8	33	8	49	11,8	106	25,5
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması	28	6,7	21	5,1	57	13,7	106	25,5
Minibüs güzergahlarının evime ya da diğer erişim noktalarına uzak kalması	41	9,9	21	5,1	44	10,6	106	25,5
Günün belirli bir saatinden sonra minibüs ile erişim imkanı bulamamam	39	9,4	21	5,1	46	11,1	106	25,5
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)	26	6,3	26	6,3	54	13	106	25,5
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolda sosyal güvenlik tehlikesinin bulunması	30	7,2	33	8	43	10,4	106	25,5
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği	24	5,8	26	6,3	56	13,5	106	25,5
Ulaşım ücretinin fazla olması	59	14,2	30	7,2	17	4,1	106	25,5
Minibüste çalışanların olumsuz davranışları	49	11,8	38	9,2	19	4,6	106	25,5
Zaman tarifesine bağımlı olması	43	10,4	36	8,7	27	6,5	106	25,5

Tablo 4.25'de özel araç ile erişim sağlayanların hangi değişiklikler olursa sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih edecekleri konusunda yapılan analiz sonuçları görülmektedir. Anketin son bölümünde bulunan bu soruda, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımını hangi düzenlemelerin yapılırsa artırılacağına yönelik seçenekler sunulmuş ve toplu taşıma ve bisiklete olan çeşitli yatırımların artırılması durumunda özel araç kullanımının azaltılabileceği sonucuna varılmıştır.

Tablo 4 25: Sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih etme durumu

Sürdürülebilir ulaşım türlerini tercih etme	Katılıyorum		Kararsızım		Katılmıyorum		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Park et devam et sistemi uygulanabilirse (Toplu taşıma duraklarına kadar özel aracınızla gelip, buradan sonra toplu taşıma araçlarını kullanmak)	126	30,4	65	15,7	68	16,4	259	62
Toplu taşıma sefer sayıları artırılırsa	145	34,9	58	14	56	13,5	259	62
Toplu taşıma güzergahları artırılıp, toplu taşıma araçları birbiri ile entegre edilirse	159	38,3	61	14,7	39	9,4	259	62
Bisiklet yolları artırılır AVM'lere doğrudan erişim sağlanırsa	110	26,5	68	16,4	81	19,5	259	62
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında yaya güvenliği sağlanırsa	127	30,6	69	16,6	63	15,2	259	62
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında bisiklet güvenliği sağlanırsa	124	29,9	66	15,9	69	16,6	259	62
Yaya yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa	117	28,2	73	17,6	69	16,6	259	62
Yaya yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa	129	31,1	61	14,7	69	16,6	259	62
Yürünülen yollarda sosyal güvenlik sağlanırsa	140	33,7	46	11,1	73	17,6	259	62
Yürünülen yollarda aydınlatma yeterliliği sağlanırsa	122	29,4	49	11,8	88	21,2	259	62
Yürünülen mekanlar sosyo-kültürel aktiviteler ile cazip hale getirilirse	138	33,3	50	12	71	17,1	259	62
Bisiklet yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa	118	28,4	76	18,3	65	15,7	259	62
Bisiklet yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa	122	29,4	70	16,9	67	16,1	259	62
Bisiklet yollarında sosyal güvenlik sağlanırsa	123	29,6	66	15,9	70	16,9	259	62
Bisiklet yollarında aydınlatma yeterliliği sağlanırsa	111	26,7	71	17,1	77	18,6	259	62
Bisiklet yollarının devamlılığı sağlanırsa	127	30,6	61	14,7	69	16,6	259	62
AVM' lerde bisiklet park alanları artırılırsa	110	26,5	73	17,6	76	18,3	259	62
Kent genelinde ücretsiz bisiklet uygulaması geliştirilirse	133	32	58	14	68	16,4	259	62
Aktarmalı yolculuklara bisikletlerde dahil edilirse	132	31,8	48	11,6	79	19	259	62
Bisiklet yollarında altyapı geliştirilirse	129	31,1	56	13,5	73	17,6	259	62

Tablo 4.26’da cinsiyet ile AVM’leri kullanım saati arasında karşılaştırmalı bir analiz bulunmaktadır. AVM’leri ziyaret saati ile cinsiyet dağılımı arasında anlamlı bir ilişki ortaya çıkmıştır. (ki-kare=61,148, df=3, p=0,000<0,05) Yapılan analizin değerlendirmesi sonucunda, bayan kullanıcıların çoğunlukla 13.00-16.00; erkek kullanıcıların ise çoğunlukla 19.00-22.30 saatleri arasında AVM’yi kullandıkları belirlenmiştir. Bu durum, bayan kullanıcıların erkek kullanıcılara göre gündüz ziyaret etme imkanının daha fazla olduğunu ve imkanı olanların gündüz ziyaret etmeyi tercih ettiklerini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, ulaşım esnasında sosyal güvenlik sorunlarının oluşabileceğini, bu nedenle bayan kullanıcıların gündüz saatlerinde AVM’leri ziyaret etmeyi tercih ettikleri sonucuna varılmıştır.

Tablo 4 26 Cinsiyet ve AVM’leri ziyaret saati arasında karşılaştırmalı bir analiz

		AVM’leri günün hangi saatinde sıklıkla tercih ediyorsunuz?										P
		10.00-13.00		13.00-16.00		16.00-19.00		19.00-22.30		Toplam		
		Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
Cinsiyetiniz nedir?	Kadın	8	1,9	77	18,6	33	8	45	10,9	163	39,5	0
	Erkek	13	3,1	32	7,7	33	21,1	118	28,6	250	60,5	0

Tablo 4.27’de AVM’leri ziyaret saati ile meslek grupları arasında karşılaştırmalı bir analiz bulunmaktadır. AVM’leri ziyaret saati ile meslek grupları arasında anlamlı bir ilişki ortaya çıkmıştır (ki-kare=78,959, df=21, p=0,000<0,05). Bu analiz sonuçlarına göre, AVM’leri çalışan kesimin iş çıkış saatlerinde, öğrencilerin ise okul çıkış saatlerinde ziyaret ettikleri görülmekte, AVM’lerin günümüzdeki önemi bir kez daha elde edilen verilere göre vurgulanmaktadır. Bu sonuçlara göre, AVM’lerin boş vakit geçirme, yeme-içme ve sosyal faaliyetler için ziyaret edilen mekanlar olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 4 27 Meslek grupları ve ziyaret saati arasında karşılaştırmalı bir analiz

		AVM'leri günün hangi saatinde sıklıkla tercih ediyorsunuz?										P
		10.00-13.00		13.00-16.00		16.00-19.00		19.00-22.30		Toplam		
		Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
Mesleğiniz nedir?	Çalışmıyor	2	0,5	2	0,5	6	1,5	5	1,2	15	3,6	0
	Kamu çalışanı	5	1,2	4	1	26	6,3	34	8,2	69	16,7	0
	Özel sektör	4	1	9	2,2	19	4,6	53	12,8	85	20,6	0
	Esnaf ve sanatkar	0	0	0	0	3	0,7	4	1	7	1,7	0
	Emekli	0	0	1	0,2	2	0,5	6	1,5	19	4,6	0
	Ev hanımı	3	0,7	8	1,9	2	0,5	6	1,5	19	4,6	0
	Öğrenci	7	1,7	85	20,6	61	14,8	58	14	211	51,1	0
	Yanıt vermedi	0	0	0	0	1	0,2	0	0	1	0,2	0

Tablo 4.28 ve 4.29'da ikamet edilen ilçe ve Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM'ye erişim için tercih edilen ulaşım türleri arasında karşılaştırmalı analizler bulunmaktadır. Bu sonuçlara göre; Kule Site AVM'ye erişim türü ve ikamet edilen ilçeler arasındaki analizlerde, bisiklet ve otobüs seçeneklerinin karşılaştırması anlamsız çıkmış ($p>0,05$) değerlendirmeye alınmamıştır. Bunlar dışındaki anlamlı çıkan analiz sonuçlarına göre ise; Kule Site AVM'ye yaya olarak, tramvay, minibüs ve özel araç ile en çok Selçuklu ilçesinden erişim sağlandığı görülmüş, bu sonuçlardan da AVM'nin en çok sınırları içerisinde yer aldığı Selçuklu ilçesine hizmet ettiği görülmüştür. Buradan varılabilecek sonuç, AVM'nin yer seçiminin ulaşım planları ile yeterince entegre olmadığıdır. Kent Plaza AVM'ye erişim türleri ve ikamet edilen ilçe arasındaki karşılaştırmalı analizde ise, yaya, bisiklet ve otobüs ile erişim seçeneklerinde anlamlı bir ilişki ortaya çıkmamış, ($p>0,05$) değerlendirmeye alınmamıştır. Tramvay, minibüs ve özel araç ile erişim seçeneklerinde ise anlamlı bir ilişki ortaya çıkmış ($p<0,05$), bu analizlere göre ise; Kent Plaza AVM'ye tramvay ile erişim en fazla oranla, sınırları içerisinde bulunduğu Selçuklu ilçesinden sağlanması ile birlikte, Meram ve Karatay ilçelerinden de erişimin yüksek oranda olduğu görülmektedir. Minibüs ile erişim en fazla Selçuklu ve Karatay ilçelerinden, özel araçla erişim ise Selçuklu ve Karatay ilçelerinden eşit ve en fazla oranda sağlanıyor olup, Meram ilçesinden de azımsanmayacak ölçüde özel araç ile erişimin sağlandığı görülmektedir. Bu durumda Kent Plaza AVM'nin konum ve erişim sağlanması açısından kent geneline hitap edebilme özelliğine sahip olduğu görülmekte, Kule site AVM'ye göre daha doğru bir konumda olduğu sonucuna varılmaktadır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentsel yaşamda ölçeğimiz insan, ana hedef de insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel donatılara erişmelerini kolaylaştırmak olmalı, kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır. Kent-otomobil ilişkisini çözenin yolu, artan otomobil sayısı karşısında noktasal çözümlerle daha fazla yol, daha çok katlı kavşak daha fazla otopark ve daha hızlı kent geçişleri yaparak kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak değil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için, otomobili kente uydurmak olmalı, sürdürülebilir ulaşım türleri ön planda tutulmalıdır. Bunun için önemli bir koşul, toplu taşıma kullanımı, bisiklet ve yaya ulaşım aksları arttırılırken, otomobile ayrılmış kent mekanlarının da planlı biçimde azaltılmasıdır.

Alışveriş kavramı, zamanla kentin ve kentlinin ihtiyaçlarına göre değişmesi sonucu, hem insanların ihtiyaçlarını karşılamasına yönelik bir etkinlik hem de sosyal bir faaliyet halini almıştır. Bu nedenle günlük hayatımızda önemli bir yer almaktadır.

II. Dünya Savaşı sonrası artan otomobil sahipliliği ve ulaşım altyapısının gelişmesiyle yaşam kent merkezlerinden çepelere ve banliyö kentlere kaymaya başlamıştır. Yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler, “borçlu” kavramının değişmesi, reklamların artması, alışveriş merkezlerinin cazibesinin artması, sadece alışveriş için değil sosyal faaliyetler için de ziyaret edilen mekanlar olması nedeniyle alışveriş merkezleri hayatımızda önemli bir yer edinmiştir.

Hem alışveriş merkezlerinin yer seçimi yapılırken kentin ve kentlinin ihtiyaçlarına göre planlanmakta; hem de ilerleyen zamanlarda kentler, odak noktası haline gelen bölgeler çevresinde gelişim gösterdiğinden dolayı AVM’ler kentin gelişiminde odak noktası olarak rol oynamaktadır. Alışveriş merkezlerinin önemi ve popülerliği hayatımızda gittikçe artarken, bu durum kentin yoğunluğunu ve trafiğini de etkilemektedir. Alışveriş merkezlerinin kentsel ulaşım olumsuz sonuçlarının engellenebilmesi için yer seçimi yapılırken bütün parametreler göz önünde bulundurulmalı, doğru kararlar verilmelidir. Hem AVM’nini yer seçimi doğru yapılmalı, hem de doğru bir ulaşım planlaması yapılmalıdır.

Örnek alanlarımız içinde en fazla kullanıcı sayısına sahip olan AVM, Kule Site AVM’dir. Kule site AVM, kent merkezinde konumlanması nedeniyle yaya, tramvay, otobüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçları ile erişilebilirliği sağlanmış durumdadır. Ancak; AVM yakın çevresinde bisiklet yollarının bulunmasına rağmen bisiklet yollarının AVM ile bağlantısı olmadığından bisiklet ile erişim zayıf kalmıştır. Kule Site AVM’ ye

bisiklet dışındaki diğer ulaşım türleri ile rahat erişilebilirliğin sağlanmış olması günümüz şartlarına ve ihtiyaçları doğrultusunda talebe cevap veren bir mekan olması AVM' nin tercih edilebilirliğini arttırmıştır

Konya kentinde kullanıcı sayısı bakımından ikinci sırada yer alan Kent Plaza AVM konut bölgesi ve sanayi bölgesine yakın çevresinde yer almaktadır. AVM' e tramvay, dolmuş ve otobüs gibi toplu taşıma imkanları ile erişilebilirliğin sağlanmış olmasına rağmen; bisiklet yoluna yakın fakat yaya ve bisiklet erişilebilirliği zayıf olmaktadır.

Yapılan literatür araştırması ve örneklem alandaki gözlemler göstermektedir ki, alışveriş merkezlerinin sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliği, AVM'nin kullanıcı sayısı ile doğrudan ilişkilidir.

Anket çalışmasından elde edilen veriler sonucunda, anket katılımcıların %83,9'u örneklem alan olarak seçilen Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM'yi ayda 1-2 kez sıklığında tercih edilmektedir. Sürdürülebilir ulaşım türlerinden tramvayın, anket katılımcıları arasında en çok tercih edilen ulaşım türü olduğu tespit edilmiştir. Tramvaydan sonra en çok tercih edilen minibüs ve otobüs, daha sonra yaya, en son da bisiklet kullanımı olduğu elde edilen anket verilerinden anlaşılmıştır.

Bu ulaşım türlerinin tercih edilmesinde ise; ekonomik olması, zaman kazandırması ve sefer saatlerinin sık olması nedenleri başta gelmektedir. Bununla birlikte güvenlik endişesinin sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımını olumsuz yönde etkilediği görülmüştür.

Sürdürülebilir ulaşım türlerinin yanı sıra özel araç kullanım oranının da anket katılımcıları arasında yüksek oranda olduğu görülmüştür. Özel araç kullanıcılarının ise, toplu taşıma araçlarının birbirleri ve özel araç ile entegre edilmesi, aktarma noktalarında sorun ve zaman kaybının yaşanmaması, bisiklet ve yaya yollarında altyapı, sosyal ve fiziki güvenliğin sağlanması durumlarında sürdürülebilir ulaşım türlerini daha fazla oranla tercih edecekleri sonucuna ulaşılmıştır.

Yapılan anketlerin değerlendirilmesi neticesinde; AVM'lere ulaşım süreleri incelendiğinde, kullanıcıların, farklı ulaşım türleriyle de olsa, varmak istedikleri yere büyük oranda 10-20 dakika süre içinde vardıkları görülmüştür. Bu durum günümüz şartlarında zaman faktörünün önemli bir unsur haline geldiğini bir kez daha ortaya koymaktadır. Özel araç kullanıcılarının büyük çoğunluğu sürdürülebilir ulaşım türlerini, yolculuk sürelerinin uzun olması nedeniyle tercih etmemektedir. Sürdürülebilir ulaşım türleri ile yolculuk yapmayı tercih eden kullanıcılarda, yolculuk süresi uzadığı ve aracın kalabalık olması, güvenli olmaması gibi nedenler sebebiyle ve özel araç ile daha kısa

sürede erişilebilirliğin sağlanabileceği düşüncesi ile ve özel araç kullanımına eğilim göstermektedir.

Yaya ve bisiklet kullanımı, motorilize olmayan ulaşım türleri olup kentlerimizin ekolojik dengesini korumaya yardımcı olması ve kullanıcılara spor yapma imkanı tanınması nedeniyle en sağlıklı sürdürülebilir ulaşım türleridir. Yaya ve bisiklet kullanımını olumsuz etkileyen faktörlerin, güzergahların sürekli olmaması, farklı kullanıcılar tarafından işgal edilmesi, altyapı yetersizliği ve güvenlik endişesi olduğuna, alanda yapılan anket çalışmaları sonucunda ulaşılmıştır.

Bu sorunların önüne geçmek ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım oranını artırmak için;

- ✓ Sürdürülebilir ulaşım türlerinin erişilebilirlikteki önemi, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımını artırma politikaları ile anlaşılması sağlanmalı,
- ✓ Kullanım oranı ve sayıları gün geçtikçe artan AVM'lerin plan kararları ve yer seçim kararları alınırken, mevcut ulaşım sistemi göz önünde bulundurularak sürdürülebilir ulaşım türleri ile AVM'lere erişim sağlanmalı,
- ✓ Sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımı artırılarak, kentler daha yaşanabilir hale getirilmeli, insan öncelikli ulaşım sistemi ve mekanlar oluşturulmalı, kentsel sürdürülebilirlik sağlanmalı, bunun için ise;
- ✓ Toplu taşıma araçlarının sefer sayıları ve güzergahları artırılmalı,
- ✓ Toplu taşıma araçları daha konforlu ve güvenli hale getirilmeli,
- ✓ Toplu taşıma araçları kendi içinde ve diğer sürdürülebilir ulaşım türleri olan yaya ve bisiklet güzergahları ile entegre hale getirilmeli,
- ✓ Yaya ve bisiklet güzergahlarında süreklilik sağlanmalı,
- ✓ Yaya ve bisiklet güzergahlarında yeşil alanlar ve ticari faaliyetlerin olduğu canlı bölgeler oluşturularak dinlenme imkanı sağlanmalı, yaya ve bisiklet ile yolculuğun cazip hale getirilebilmesi için kişilere keyifli mekanlar yaratılmalı,
- ✓ Yaya ve bisiklet güzergahları boyunca yeterli aydınlatma sağlanmalı, sosyal güvenlik endişesi ortadan kaldırılmalı,
- ✓ Yaya ve bisiklet güzergahlarında, altyapı yatırımları yeterli seviyede tamamlanmalı,
- ✓ Bisiklet güzergahları boyunca, belirli aralıklarla bisiklet park yerleri olmalı,
- ✓ Kent genelinde ücretsiz bisiklet uygulaması yaygınlaştırılmalı,

- ✓ Ebeveynlerin çocukları ile birlikte kullanabilecekleri ve belirli miktarda eşyalarını taşıyabilecekleri bisiklet modelleri geliştirilmeli,
- ✓ Kent genelinde farkındalık artırılarak yayaya ve bisiklet kullanıcılarına karma trafik içerisinde öncelik sağlanmalı
- ✓ Mümkün olduğunca yaya ve bisiklet güzergahları, kara yolu ve HRS ile kesişmemeli, kesişen noktalarda ise hemzemin geçitlerde sinyalizasyon, alt geçit ve üst geçitler ile güvenlik sağlanmalı,
- ✓ Yapılan alt geçit ve üst geçit kullanıcıları zorlayacak yapıda değil, kolaylıkla geçiş sağlayabilecekleri niteliklerde tasarlanmalıdır.

Ülkemizde, sürdürülebilir ulaşım türlerinin önemi henüz anlaşılammış, özel araç kullanımı ve özel araç kullanımına yapılan yatırımlar her geçen gün artış göstermektedir. Bu tez çalışması, sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesine ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Bu tez çalışması sonucunda önerim; sürdürülebilir gelişimin sağlanabilmesi için, sık kullanılan AVM'lere ulaşımın ivedilikle sürdürülebilir ulaşım türleriyle sağlanmasıdır.

KAYNAKLAR

Anonim 1996, OECD, Environmental Criteria For Sustainable Transport, OECD Environment Directorate's Task Force In Transport, 136.

Babalık Sutcliffe, E., 2014, Kentsel Ulaşımında Trafik Sorunu, Erişilebilirlik ve Trafik Güvenliği İçin Doğru Planlama, Şehircilik ve Ulaşım Planlaması Sempozyumu, Trabzon

Barter, P. 2000, Taking Steps: A Community Action Guide To People Centred, Equitable And Sustainable Transport, Sustainable Transport Action Network For Asia and the Pacific (the SUSTRAN Network),1-3

Benenson, I., Martens, K., Rofe, Y., & Kwartler, A. (2010). Public transport versus private car GIS-based estimation of accessibility applied to the Tel Aviv metropolitan area. *The Annals of Regional Science*, 47, 499– 515.

Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q., Srour, I., & Weston, L. (2001). Assessment of accessibility measure (Research Report No. 7-4938). Texas: Texas Department of Transportation, Texas, U.S.A.

Biba, S., Curtin, K. M., & Manca, G. (2010). A new method for determining the population with walking access to transit. *International Journal of Geographical Information Science*, 24, 347–364.

Currie, G. (2010). Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography*, 18, 31–41.

Curtis, C. (2007). Planning for sustainable accessibility: the implementation challenge. *Transport Policy* 15, 104-112.

Çubuk, K., Türkmen, M. ve Erdem, M. (2002). Ankara'da Yapılan Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Raylı Sistemler Bazında Değerlendirilmesi, Gazi Üniversitesi 1. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara.

Engwicht, D. (1993). Reclaiming our cities and towns: Better living with less traffic. The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5, 101–107 (New Society Publishers).

Erçetin Barlas, E. , 2010, Türkiye’deki Avm’lerin İncelenmesi Ve Van İli’nde Avm Projesi Geliştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul

Ersoy, M., A., 2006, Alışveriş Merkezleri Yer Seçimi Ve Forum İstanbul Alışveriş Ve Eğlence Merkezi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul

Eryiğit, S., 2012, Sürdürülebilir Ulaşımın Sosyal Boyutunda Bisikletin Yeri, Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya

Finkbeiner, M., Schau, E. M., Lehmann, A., Traverso, M., 2010, Towards Life Cycle Sustainability Assessment, Department of Environmental Technology, Technische University Berlin, Office Z1, Strasse des 17, 135, 10623 Berlin, Germany

Knoflacher, H., Ocalır, E., V., 2011, Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı Üzerine Tartışmalar, İnşaat Mühendisleri Odası 9. Ulaştırma Kongresi, TMH-468-2011/4, 51-57

Kuhlman, T., Farrington, J., 2010, What is Sustainability?, *Sustainability*, 2(11), 3436-3448

Furth, P. G., Mekuria, M. C., & San Clemente, J. L. (2007). Parcel-level modeling to analyze transit stop location changes. *Journal of Public Transport*, 10, 73–92.

Geurs, K. T. ve Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127–140.

Gökdağ, M. (1999). “Kentsel Ulaşımında Karayolu ve Raylı Taşıma Sistemlerinin Bazı Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması”. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi – Sergisi, Türkiye Makine Mühendisleri Odası Bildiriler Kitabı, Yayın No: 242, Ankara.

Gündüz, A. Y., Kaya, M., Aydemir, C. (2011). Kent İçi Ulaşımında Karayolu Ulaşımına Alternatif Sistem: Raylı Ulaşım Sistemi. Akademik yaklaşımlar Dergisi İlkbahar 2011 Cilt: 2 Sayı: 1 Sf:134-151

Habitat 1997, Habitat Gündemi Ve İstanbul Deklarasyonu, Hedef Ve İlkeler, Taahhütler Ve Küresel Eylem Planı, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Merkezi Yayınları, TC. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara.

Hansen W.G. (1959) How accessibility shapes land use. Journal of the American Planning Association (JAPA), 25:2, 73-76 (<http://dx.doi.org/10.1080/01944365908978307>)

Hsiao, S., Lu, J., Sterling, J., & Weatherford, M. (1997). Use of geographic information system for analysis of transit pedestrian access. Transportation Research Record, 1604, 50–59.

Kara, G. (2010), Ulaştırma Sistemleri ve Teknikleri, Ders Notları, T.C. İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü: İstanbul.

Keleş, R., (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü. İmge Kitabevi Yayınları, 2. Baskı, Ankara.

Keskin, D. (2013). Kent İçi Raylı Sistemlerde Elektromekanik Sistemler Yatırım Maliyetleri. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Konya Büyükşehir Belediyesi 2013, Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı Konya Ulaşım Ana Planı 2030 Sonuç Raporu. Konya

Konya Büyükşehir Belediyesi 2018, Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı 2018

Litman, T. ve Burwell, D. 2006, Issues In Sustainable Transportation, International Journal Of Global Environmental Issues, Issn: 1466-6650, Volume: 6, Number: 4/2006, Sf: 331-347.

Mavoa, S., Witten, K., McCreanor, T., & O'Sullivan, D. (2012). GIS based destination accessibility via public transit and walking in Auckland, New Zealand. *Journal of Transport Geography*, 20, 15–22.

Özkazanç, S., Sönmez, N. O. (2017). An Assessment Relationship between Social Exclusion and Transportation. In *Engineering Tools and Solutions for Sustainable Transportation Planning* (pp. 99-128). IGI Global.

Özuysal M., Tanyel S., Şengöz B. (2003). Erişilebilirlik Yönetiminin Ulaşım Planlama Politikası Olarak Değerlendirilmesi. TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara.

Salicru, M., Fleurent, C., Armengol, J.M. (2010). Timetable-based operation in urban transport: un-time optimization and improvements in the operating process. *Transportation Research Part A* 45, 721–740.

Savaş, Y. , 2009, İstanbul, Alışveriş Merkezi Olgusunun Kentsel Mekanda Değişim Süreci İstanbul Kent Örneğinde Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul

Şahin, F., 2005, Alışveriş Merkezlerinin Biçimlenmesinde Önemli Boyutlardan Kamusal Mekan ve Kamusal Olgusu, Yüksek Lisans Tezi, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Trabzon

Tellan, T., 1999, Kentsel Ulaşımın Yeni Dinamikleri, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi, Ankara

Timor, M., 2004, Şehiriçi Alışveriş Merkezi Yer Seçimi Faktörlerinin Analitik Hiyerarşi Prosesi Yardımıyla Sıralanması, *Yönetim Dergisi*, Yıl 15, Sayı 48, İstanbul, 3-18

Topçu, K., 2011, Konya, Alışveriş Alanlarının Mekânsal Kalite Açısından Değerlendirilmesi: Karşılaştırmalı Bir Analiz, Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya

Tümertekin, E. (1987). Ulaşım Coğrafyası,. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No:2053, Coğ. Enst, Yay. No:85, İstanbul.

Uslu, Z., 2006, Alışveriş Merkezlerinin Gelişimi: Konya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya

Uysal, M., 2010, Tarihsel Süreçte Geleneksel Konya Çarşısı İçin Bir Mekansal Analiz, *Milli Folklor*, Yıl 22, Sayı 86

Ünlükara T., Berköz L., 2016, Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçimi Kriterleri: İstanbul Örneği, *Megaron Dergisi*, 11 (3) ,437-448, İstanbul

Verdil, A., 2007, Mekan- Davranış İlişkisinin Dönüşümü: Alışveriş Merkezlerinin Mekansal Dizim Yöntemiyle İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul

Vuchic, V.R. (1981), *Urban Public Transportation; Systems And Technology*, Transportatın Research Board Of The National Academies, Erişim No: 00342184, Sf: 560, New York.

Vural Arslan, T., 2009, Türkiye'deki Alışveriş Merkezlerinin İncelemelerine Eleştirel Bir Bakış: Yorumlar, Eleştiriler, Tartışmalar, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 14, Sayı 1

Vural, T., Yücel, A., 2006, Çağımızın Yeni Kamusal Mekanları Olan Alışveriş Merkezlerine Eleştirel Bir Bakış, itüdergisi/a, Cilt 5, Sayı 2, Kısım , 97-106, İstanbul

Yalçiner Ercoşkun, Ö., Özuduru B., H., 2013, Alışveriş Mekanlarındaki Değişimin Sosyal Sürdürülebilirliğe Etkisi: Ankara Örneği, Ankara

Yenice, S., 2005, Kentsel Planlama Sürecinde Konya Kent Makroformunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya

İNTERNET KAYNAKLARI

URL 1: <https://www.dailysabah.com/feature/2016/04/18/bedesten-the-ottoman-precursor-to-the-safety-deposit-box> (Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL 2: <https://www.dailysabah.com/feature/2016/04/18/bedesten-the-ottoman-precursor-to-the-safety-deposit-box> (Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL 3: <http://www.avmgezgini.com/avmler/istanbul/istanbul-cevahir-avm-25.html> (Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL4:
https://www.google.com.tr/search?hl=tr&site=imghp&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=655&q=pazar&oq=pazar&gs_l=img.3..0110.1363.2163.0.2524.5.5.0.0.0.145.518.3j2.5.0....0...1.1.64.img..0.5.517.eDK-7q9s1Pc#imgrc=JdutOZskYaVzYM:
(Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL 5:
https://www.google.com.tr/search?hl=tr&site=imghp&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=655&q=pazar&oq=pazar&gs_l=img.3..0110.1363.2163.0.2524.5.5.0.0.0.145.518.3j2.5.0....0...1.1.64.img..0.5.517.eDK-7q9s1Pc#imgrc=0u-uzNjZNLSTRM:
(Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL 6:
https://www.google.com.tr/maps/place/M1+Merkez+Konya+Al%C4%B1%C5%9Fveri%C5%9F+Merkezi/@37.9507324,32.4961582,15z/data=!4m2!3m1!1s0x0:0xcb83ebaf04f26c75?sa=X&ved=0ahUKEwim9talgJPcAhUpMuwKHS8UDG8Q_BIliwEwDg

URL7:
https://www.google.com.tr/search?hl=tr&biw=1366&bih=613&tbm=isch&sa=1&q=konya+makro+market&oq=konya+makr&gs_l=psyab.1.0.013j0i8i30k1.38823.40651.0.42787.10.10.0.0.0.161.1017.0j7.7.0....0...1.1.64.psyab..3.7.1017.NKHIFRAS4V0#imgrc=XAoskstqOaeDVM:

(Erişim tarihi: 09.07.2018)

URL8: <http://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=1669> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL9: <http://www.on5yirmi5.com/dosya/turkiyenin-illeri/42-konya-hakkinda-genel-bilgi> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL10: <https://evremkrut42.files.wordpress.com/2013/11/makro.jpg> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL11: <http://www.kuleyonetim.com/> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL12: <http://wikimapia.org/1261296/Konya-M1-Shopping-Center> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL13: http://www.4adanismanlik.com.tr/tr/kentplaza_disresimler (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL14: <http://www.konyakentplaza.com.tr/kurumsal/> (Erişim tarihi 08.06.2018)

URL15: <http://www.novalandoutlet.com/tr/Hakkimizda> (Erişim tarihi 08.06.2018)

<https://archive.org/details/shoppingtownsusa00grue> (Erişim Tarihi: 14.06.2018)

URL 16: <http://libguides.mnhs.org/southdale> (Erişim tarihi 29.06.2018)

URL 17: http://mekan360.com/360fx_map_konyakulesite-haritada-goster.html (Erişim tarihi 29.06.2018)

URL 18: <http://www.arasikackm.com/m/eskisehir-espark-alisveris-merkezi> (Erişim tarihi 29.06.2018)

URL 19: https://2.bp.blogspot.com/fuK3_PtilAo/U_uho6YNUvI/AAAAAAAAATjk/Q1W-QyXFwRI/s1600/konya_turkiye_haritasinda_yeri_nerede.jpg (Erişim Tarihi 3.07.2018)

URL 20: <https://www.google.com.tr/maps/place/%C3%96zdilek+Afyonkarahisar+AVM/@38.792167,30.453778,15z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x1e768a39f9091ab8!8m2!3d38.792167!4d30.453778> (Erişim tarihi 06.07.2018)

URL 21: <https://www.lafsozluk.com/2012/01/konya-ilinin-turkiye-haritasindaki-yeri.html> (Erişim tarihi 06.07.2018)

URL 22: <https://earth.google.com> (Erişim tarihi: 11.10.2018)



EKLER**Ek 1:****Soru 1:** Cinsiyetiniz nedir?

- Kadın
 Erkek

Soru 2: Yaşınız kaç?

- 7 ve altı
 8-15
 16-24
 25-40
 41-60
 61 ve üzeri

Soru 3: Mesleğiniz nedir?

- Çalışmıyor
 Kamu Çalışanı
 Özel Sektör
 Esnaf veya sanatkar
 Emekli
 Ev hanımı
 Öğrenci
 Çiftçi
 Yanıt Vermedi

Soru 4: Eğitim durumunuz nedir?

- Okuma yazma bilmiyor
 Okuma yazma biliyor
 İlkokul
 Ortaokul
 Lise
 Yüksekokul
 Üniversite
 Yüksek Lisans- Doktora
 Yanıt vermedi

Soru 5: Hangi ilçede ikamet ediyorsunuz?

- Meram
 Selçuklu
 Karatay

Soru 6: AVM'leri hangi sıklıkla tercih ediyorsunuz?

	Ayda 1-2 kez	Haftada 1-2 kez	Haftada 3-4 kez ve daha fazla	Hergün
Kule Site AVM				
Kent Plaza AVM				

Soru7: AVM'leri günün hangi saatlerinde sıklıkla tercih ediyorsunuz?

- 10.00-13.00
 13.00-16.00
 16.00-19.00
 19.00-22.30

Soru 8: Kule Site AVM'ye erişmek için hangi ulaşım türünü hangi sıklıkla kullanıyorsunuz? (1: her zaman, 2: çoğu zaman, 3: bazen, 4: nadiren, 5: hiçbir zaman)

	1	2	3	4	5
YAYA					
BİSİKLET					
TRAMVAY					
MİNİBÜS					
OTOBÜS					
ÖZEL ARAÇ					

Soru 9: Kent Plaza AVM'ye erişmek için hangi ulaşım türünü hangi sıklıkla kullanıyorsunuz? (1: her zaman, 2: çoğu zaman, 3: bazen, 4: nadiren, 5: hiçbir zaman)

	1	2	3	4	5
YAYA					
BİSİKLET					
TRAMVAY					
MİNİBÜS					
OTOBÜS					
ÖZEL ARAÇ					

(Bisiklet ile erişim sağlıyorsanız, 10,11, 12. Soruları; yaya olarak erişim sağlıyorsanız, 13, 14,15. Soruları; tramvay ile erişim sağlıyorsanız, 16,17,18. Soruları; otobüs ile erişim sağlıyorsanız, 19,20,21. Soruları; minibüs ile erişim sağlıyorsanız 22,23,24. soruları cevaplayınız.)

(Cevabınız özel araç ise 25. Sorudan devam ediniz.)

Soru 10: Bisiklet ile yolculuk yapıyorsanız yolculuğunuzun süresi nedir?

- 10 dakikadan az
 10-20 dakika
 21- 30 dakika
 30 dakikadan fazla

Soru 11: Bisiklet kullanımını tercih etme nedenleriniz nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Ekonomik olması			
Çevreci bir ulaşım türü olması			
Hızlı bir ulaşım türü olması			
Spor yapma imkanı tanıdığından dolayı			
Kendimi mutlu hissettiğimden dolayı			
Otopark sorunu olamaması			
AVM'lerde bisiklet park yerinin yeterli olması			
Güvenli bir ulaşım türü olması			
Erişilebilirliğinin yüksek olması			
Zaman tarifesine bağımlı olmaması			

Soru 12: Bisiklet yolculuğunuzda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Yeterli bisiklet yollarının, şeritlerinin olmaması ve var olan yollarda sürekliliğin sağlanmaması			
Yayaların bisiklet yolunu kullanmaları			
Bisiklet kullanırken taşıt sürücülerinin trafik kurallarına uymaması (Bisiklet şeridini kullanma, bisiklet yollarına park etme v.b)			

Bisiklet kullanırken bisiklet park yerlerinin yetersiz olması			
Kent merkezine erişen bisiklet yolunun olmaması			
Bisiklet kullanırken sosyal güvenlik endişesinin bulunması			
Karma trafik içerisinde bisikletlere yönelik düzenlemelerin yetersizliği			
Kavşaklarda bisikletlere yönelik düzenlemelerin bulunmaması			
Bisiklet yolları ile AVM'lere doğrudan erişim sağlanmaması			
AVM'lerde bisiklet parklarının yetersiz olması			
AVM'lerde bisiklet parklarının güvensiz olması (bisikletlerin çalınması vb.)			

Soru 13: Yürüyerek erişim sağlıyorsanız yolculuğunuzun süresi nedir?

- () 10 dakikadan az
() 10-20 dakika
() 21- 30 dakika
() 30 dakikadan fazla

Soru 14: Yürüyerek erişim sağlamayı tercih etme nedenleriniz nelerdir?

	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Yürüyerek daha kısa sürede ulaştığımdan dolayı			
Spor yapma imkanı tanıdığımdan dolayı			
Trafik stresinden uzak kalıp, kendimi mutlu hissettiğimden dolayı			
Çevreci bir ulaşım türü olması			
Gezme ve çevreyi tanıma imkanı tanıdığımdan dolayı			
Ekonomik olduğundan dolayı			
Güvenli bir ulaşım türü olması			
Zaman tarifesine bağımlı olmaması			

Soru 15: Yürüyerek yaptığımız yolculukta karşılaştığımız sorunlar nelerdir?

	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Taşıt yolları ile kesişimlerde ve karma trafik içerisinde yaya güvenliğinin zayıf olması			
Yaya yürüyüş yollarının- kaldırımların yetersizliği			
Güzergahım boyunca dinlenme- oturma elemanlarının bulunmaması			
Yaya mekanlarında sosyal güvenlik endişesinin olması			
Yürüdüğüm yolda aydınlatmanın yetersiz olması			

Soru 16: Tramvay ile erişim sağlıyorsanız yolculuğunuzun süresi nedir?

- () 10 dakikadan az
() 10-20 dakika
() 21- 30 dakika
() 30 dakikadan fazla

Soru 17: Ulaşım türü olarak tramvayı tercih etme sebebiniz nedir?

	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Ekonomik olması			
Bana zaman kazandırması			

Trafik stresinden uzak kaldığım için			
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı			
Erişilebilirliğinin yüksek olması			
Güvenli bir ulaşım türü olması			
Konforlu bir ulaşım türü olması			

Soru 18: Tramvay ile erişim sırasında yaptığınız yolculuklarda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması			
Aracın kalabalık olması			
Sefer aralıklarının uzun olması			
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması			
Günün belirli bir saatinden sonra tramvay ile erişim imkanı bulamamam			
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)			
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolda sosyal güvenlik tehlikesinin bulunması			
Tramvaydan indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği			
Ulaşım ücretinin fazla olması			
Tramvayda çalışanların olumsuz davranışları			
Zaman tarifesine bağımlı olması			

Soru 19: Otobüs ile erişim sağlıyorsanız yolculuğunuzun süresi nedir?

- () 10 dakikadan az
() 10-20 dakika
() 21- 30 dakika
() 30 dakikadan fazla

Soru 20: Ulaşım türü olarak otobüsü tercih etme nedenleriniz nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Ekonomik olması			
Bana zaman kazandırması			
Trafik stresinden uzak kaldığım için			
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı			
En kolay otobüs ile erişebildiğim için			
Güvenli bir ulaşım türü olması			
Erişilebilirliğinin yüksek olması			
Konforlu bir ulaşım türü olması			

Soru 21: Otobüs ile erişim sırasında yaptığınız yolculuklarda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması			
Aracın kalabalık olması			

Sefer aralıklarının uzun olması			
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması			
Otobüs güzergahlarının evime ya da diğer erişim noktalarına uzak kalması			
Günün belirli bir saatinden sonra otobüs ile erişim imkanı bulamamam			
Otobüsten indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)			
Otobüsten indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolda sosyal güvenlik tehlikesinin bulunması			
Otobüsten indikten sonra AVM'ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği			
Ulaşım ücretinin fazla olması			
Otobüste çalışanların olumsuz davranışları			
Zaman tarifesine bağımlı olması			

Soru 22: Minibüs ile erişim sağlıyorsanız yolculuğunuzun süresi ne kadardır?

- () 10 dakikadan az
() 10-20 dakika
() 21- 30 dakika
() 30 dakikadan fazla

Soru 23: Ulaşım türü olarak minibüs tercih etme nedenleriniz nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Ekonomik olması			
Zamandan tasarruf sağlaması			
Trafik stresinden uzak kaldığım için			
Entegre ulaşım sistemi ile gideceğim yere zorluk yaşamadan vardığımdan dolayı			
Erişilebilirliğin yüksek olması			
İstediğim zaman diliminde minibüsü kullanabilmem			
Güvenli bir ulaşım türü olması			
Konforlu bir ulaşım türü olması			

Soru 24: Minibüs ile erişim sırasında yaptığınız yolculuklarda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?

	KATILIYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Aktarma noktalarında zorluk yaşanması			
Aktarma noktalarında bekleme süresinin fazla olması			
Aracın kalabalık olması			
Sefer aralıklarının uzun olması			
Durak noktalarının AVM'lere uzak olması			
Minibüs güzergahlarının evime ya da diğer erişim noktalarına uzak kalması			
Günün belirli bir saatinden sonra			

minibüs ile erişim imkanı bulamamam			
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun altyapı yetersizliği (yürümeye elverişli değil)			
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolda sosyal güvenlik tehlikesinin bulunması			
Minibüsten indikten sonra AVM' ne erişim sağlayan yolun aydınlatmasının yetersizliği			
Ulaşım ücretinin fazla olması			
Minibüste çalışanların olumsuz davranışları			
Zaman tarifesine bağımlı olması			

Soru 25: Özel araç ile erişim sağlıyorsanız, hangi değişiklikler yapılırsa sürdürülebilir ulaşım türlerini (toplu taşıma, yaya, bisiklet) kullanırdınız?

	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM
Park et devam et sistemi uygulanabilirse (Toplu taşıma duraklarına kadar özel aracınızla gelip, buradan sonra toplu taşıma araçlarını kullanmak)			
Toplu taşıma sefer sayıları artırılırsa			
Toplu taşıma güzergahları artırılıp, toplu taşıma araçları birbiri ile entegre edilirse			
Bisiklet yolları artırılır AVM' lere doğrudan erişim sağlanırsa			
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında yaya güvenliği sağlanırsa			
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında bisiklet güvenliği sağlanırsa			
Yaya yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa			
Yaya yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa			
Yürünülen yollarda sosyal güvenlik sağlanırsa			
Yürünülen yollarda aydınlatma yeterliliği sağlanırsa			
Yürünülen mekanlar sosyo-kültürel aktiviteler ile cazip hale getirilirse			
Bisiklet yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa			
Bisiklet yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa			
Bisiklet yollarında sosyal güvenlik sağlanırsa			
Bisiklet yollarında aydınlatma yeterliliği sağlanırsa			
Bisiklet yollarının devamlılığı sağlanırsa			
AVM' lerde bisiklet park alanları			

arttırılırsa			
Kent genelinde ücretsiz bisiklet uygulaması geliştirilirse			
Aktarmalı yolculuklara bisikletlerde dahil edilirse			
Bisiklet yollarında altyapı geliştirilirse			



ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Büşra ALPER ÖZTOKLU
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Meram/ 21.11.1988
Telefon : 0506 465 26 39
Faks : -
e-mail : busraoztoklu@gmail.com

EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise	: Selçuklu Anadolu Lisesi	2007
Üniversite	: Selçuk Üniversitesi Ankara Üniversitesi, Taşınmaz Geliştirme ABD	2011
Yüksek Lisans	: Necmettin Erbakan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama	- Devam ediyor

İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2011- Halen	TMMOB Şehir Plancıları Odası Konya Şubesi	Şehir Plancısı
2018-Halen	Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanlığı	Şehir Plancısı- Bilirkişi

UZMANLIK ALANI: ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA

YABANCI DİLLER: İNGİLİZCE

YAYINLAR

III. İNES ULUSLAR ARASI EĞİTİM VE SOSYAL BİLİMLER KONGRESİ
ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN KENTSEL ULAŞIMA
ETKİLERİ (Yüksek Lisans Tezinden Yapılmıştır)