ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

AKŞEHİR TARİHİ KENT MERKEZİNİN KORUNMASINDA YAYALAŞTIRMANIN ETKİNLİĞİNİN İRDELENMESİ

Musa ERKOÇ

Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Ümmügülsüm TER
2008, 135 sayfa

Jüri: Yrd. Doç. Dr. Ümmügülsüm TER
Yrd. Doç. Dr. Rahmi ERDEM
Yrd. Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK

Günümüzde yaşadığımız şehirler; geçmişteki yaşanmışlıklar üzerine kurulmuş modernist yaklaşımlar çerçevesinde planlama adı altında tarihi doku çevresinde tarihi dokuyu dikkate almadan oluşturulan beton yığınları halini almıştır. Bu süreçte, şehrin asıl kullanıcıları olan biz insanlar unutulmuş teknolojik gelişim içerisinde robotlaşan her türlü ihtiyacını araçlar aracılığı ile çözen yeni bir toplum oluşturulmuştur. Tarihi dokular ise rant kargaşası güdülmeden, insanların kolayca yaya ulaşımını sağlayabildiği mekansal çözümleri, cumbalı az katlı evleri, dar sokakları ile her köşesinin sonunda bir başka sürpriz saklı olan ve mekânın kullanıcılarına ait açık yeşil alanları, meydanları ve konut dokusu ile bir bütün teşkil eden, insanların huzur içinde yaşadığı kültürel mirasımızın saklı olduğu mekânlar,şehirlerde yaşanan hızlı gelişmelere, baskı ve strese dayanamayarak kaybolmaya yüz tutmuştur.

Dünyada 1945'li yıllarda Venedik Tüzüğü ile Ülkemizde ise 1950'li yıllarda şehirlerdeki tarihi çevrelerin tahribatlarını önlemek için, tarihi kent merkezlerinin tarihi yapılar ile birlikte kullandıkları çevrelere koruma amaçlı hüküm ve kararlar getirilerek ve kültürel miraslarımızı gelecek kuşaklara aktarılmasında önemli adımlar atılmıştır. Bu

çalışmada dünya ve ülkemiz ölçeğinde tarihi kent merkezlerinin korunmasında yayalaştırmanın etkinliği, Akşehir tarihi kent merkezi örneğinde irdelenerek, öneriler getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tarihi kent merkezi, koruma, yayalaştırma, Akşehir.

ABSTRACT
THE THESIS OF MASTER

A RESEARCH ON AN EFFECTIVENESS OF PEDESTRIANIZATION ON CONSERVATION OF AKŞEHİR HISTORICAL CITY CENTRE

MUSA ERKOÇ

Selcuk University
Graduate School of Natural and Applied Science
Department of City and Regional Planning

Supervisor: Ass. Prof. Dr. Ümmügülsüm Ter
2008, 133 page

Jurry: Ass. Prof. Dr. Ümmügülsüm TER
Ass. Prof. Dr. Rahmi ERDEM
Ass. Prof. Dr. Oğuz ÖZBEK

In our times, the cities we live in had been formed with the stack of concrete without taking care of the historical tissue within the modern approaches based on the past lives, within the historical tissue under named planning.

In the cities we live in, we, the people who are the real users of them are becoming robot within the forgotten technological improvements made a new society which solved each need by means of equipments. Nevertheless it is a different way of life in the historical tissues which are pressed for, our hidden historical inheritance which is faced to face disapperar in the city centrum we live in. Without paying attention any self-intereset, with the localities having bay a window and the narrow streets and the mechanical solvings of the pedestrian transport that the people supplied, formed a complete with the open green space, fields and the housing tissue hidden another surprise at each corner which the people live in peace are to meet to disappear because of the press and stress of the cities of our times.

In the Earth, with the Venetian charter in 1945's and in our country in 1950's, it was brought in some rules and decisions related to protecting the enviroment together with the historical bulildings of the historical city central to prevent the demaging of the historical environments so some work had been done to reenjoy life the our historical inheritance which faced to face disappearing. By materializing the examining of these works at the scala of the Earth and Turkey, the application forms and the positive and negative aspects of the functional changings had put forward.

Key Words: Historical city centre, conservation, pedestrianization, Akşehir.

GİRİŞ

İnsanlık tarihinin başlangıcından buyana dünya üzerinde yarattığı çevre, insanlarla birlikte değişmiş ve şekillenmiştir. Şehrin kullanıcıları olan insanların, zamanla ihtiyaçlarının artması sonucunda şehirler, gelişimlerini hızlandırmış ve kentsel doku içersinde farklılıklara neden olmuştur.

Sanayi devrimi ve sonrasında yaşanan teknolojik gelişmeler, hızlı kentleşme ve nüfus artışı, kentsel alanlardaki fonksiyon değişimi, kentlerde ulaşım talebini artıran bir faktör olmuştur. Kentsel makroformdaki yayılmaların özel oto kullanımını artırması ve talepler karşısında toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kalması özellikle tarihi dokuda, ulaşıma yönelik sorunların artmasına neden olmuştur (Özkan 1998).

Tarihi kent merkezi olarak daha çok kentsel sitler kastedilmekle birlikte, kırsal, tarihi ve arkeolojik sitler de bu kapsam içinde değerlendirilmektedir. Uzay yolculuklarının gerçekleştirildiği bir çağda, Amasya, Bursa veya buna benzer pek çok kentin tarihi kent dokusunun yaşatılmaya çalışılmasını kimileri gereksiz, hatta boşa harcanan çabalar olarak değerlendirse de tarihi kent merkezleri, hayranlık uyandıran, genel görünümleri, çeşitli üslup ve biçimleri barındıran zengin düzenlemeleri, hoş şaşırtmalara olanak veren kıvrımlı sokakları, özenli işçilikleriyle toplumların yaratıcılığının bir göstergesidir. Tarihi kent merkezlerini incelemek, bugünü anlamaya, kendimizi tanımaya, tanımlamaya yardımcı olan bir araçtır. Geçmiş uygarlıkların sosyal ve ekonomik yapısı, yaşam felsefesi, estetik duyarlılığı ile ilgili birçok ayrıntı bu çevrelerde saklıdır.

Tarihi kent merkezleri, insan ölçeğine göre düzenlenen, sosyal ilişkileri olumlu yönde etkileyen ve bireyler arasındaki birlik duygusunun pekiştirilmesine yardımcı olan mekânlar olarak da öğretici, ilgi çekicidirler. Yaşam koşullarının, geleneklerinin, yapım tekniklerinin hızla değiştiği ve geliştiği bir dünyada tarihi kent merkezleri geçmişte nasıl bir çevre içinde yaşandığını gösteren açık hava müzeleri

olarak da düşünülebilir. Arkeolojik, tarihi, estetik önemlerinin yanı sıra, folklorik değerleri nedeniyle de korunan tarihi çevreler endüstri çağından geçmişe dolaysız bir bakış olanağı sunmaktadır. Özgün karakterlerini koruyabilen tarihi kent merkezleri halk sanatının yerinde görülerek incelenmesi, tanınması yönünden de çok öğreticidirler. Bakırcılık, gümüş işletmeciliği, saraçlık, arasta, dokumacılık gibi sanatların tarihi kent merkezlerinde, geleneksel ortam içinde yaşatılması endüstri çağı insanı için ilgi çekicidir.

Tarihi çevre içinde yer alan binalar sergiledikleri mimarlık üslupları, mekân tasarımları, yapım teknikleri ve ahşap oymacılığı, duvar resmi gibi bezemelerin kalitesiyle de yörenin mimari kimliğini tanımlayan tarihi veriler olarak değerlendirilir.

Tarihi kent merkezlerinde ulaşıma yönelik yapılan uygulamalarda özgün doku uzun süre önemsenmemiştir. Ulaşım sorunlarının çözümünde öncelikle taşıtların hareketliliğini kolaylaştırmak amaçlanmış, bunu sağlayabilmek için ise yolların genişletilmesi ve yeni yolların açılması hedeflenmiştir. Sonuçta yaya hareketliliğine göre biçimlenen tarihi doku, araç sayısındaki artış ve hızlı işlevsel dönüşüm sonucu özgün karakterini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır.

Geçmişin kültür birikimi olan tarihi ve kültürel değerlerin korunmasının gerekliliğinin önem kazanması, ulaşım sorunlarının çözümünde yayaya yönelik sistemlerin geliştirilmesini gerekli kılmıştır. Yayalaştırma uygulamaları, tarihi kent dokularının üzerindeki gelişme baskısının azaltılmasında ve dokunun geleneksel karakterinin korunarak bugünün tarihi - kültürel değerlerinin gelecek kuşaklara aktarılmasında önemli bir araç olmuştur.

Tarihi kent merkezlerinin korunmasında yaya mekânları tasarımı, tarihi dokunun şekillendirilmesi, boyutlandırılması ve yaşanabilir mekânlar oluşturulması ayrıca tarihi dokudaki boşluklarla sağlıklı ve güvenli bir yaya dolaşımı sağlanması açısından önem taşımaktadır.

Avrupa'da kentsel ve kırsal koruma çabaları 1945'ten sonra hız kazanmış; II. Dünya savaşı sırasında yıkılan, çoğu kez çağdaş yapılanma ve endüstrileşme ile karakteri bozulan tarihi kentlerin uğradığı kayıplarla biçimlenen kamuoyu bu konuya çözüm yolları aramaya başlamıştır. Bu çözüm yollarından en önemlisi Venedik Tüzüğünün 1. maddesinde geçen, " Tarihi Anıt" kavramının kentsel ve kırsal yerleşmeleri kapsayacak biçimde tanımlaması, tarihi çevre koruma alanında büyük bir atılım olmuştur. Aynı tüzüğün 6. maddesinde korunacak anıtların çevreleri ile birlikte korunması önemli bir başka ilkedir. Bu ilkede **"** Anıtın korunması, ölçeği dışına taşmamak koşuluyla, çevresinin de bakımını içine almalıdır. Eğer geleneksel ortam varsa, olduğu gibi bırakılmalıdır. Kütle ve renk ilişkilerini değiştirecek hiçbir yeni eklentiye, yok etmeye yâda değiştirmeye izin verilemez **"** denmektedir (Ahunbay 2007).

Türkiye'de özellikle 1950'li yıllardan sonra başlayan hızlı kentleşme ile kentlerimizin büyük bir kısmı plansız olarak gelişmeye başlamış ve bunun sonucunda da tarihi çevrede büyük ölçüde yıkım ve yeniden yapım süreci yaşanmıştır. Yapılan yanlış planlama çalışmaları sonucunda kent merkezlerinde kalan tarihi çevrede büyük ölçüde yıkımlar yapılmış ve geleneksel doku tamamen özelliğini yitirmiş, yerini geniş yollara ve yüksek katlı binalara bırakmıştır. Bu süreç içersinde KTVKK' unca yapılan tarihi yapıların tescillenmesi sayesinde pekçok yapı mekân içerisinde kurtarılmış ama bu yapılar da modernleşen şehrin hızına ve yaşam normlarına ayak uyduramadığı için kendi haline bırakılmıştır.

Bu çalışmada örnek alan olarak seçilen Akşehir tarihi kent merkezi, tarihi süreç içerisinde ticari aktivitelerin başladığı ve yoğunlaştığı, kent merkezi kimliğini günümüzde de koruyan bir niteliğe sahiptir. "Arasta" ticaret alanı, İplikçi camii, İmaret camii, Batı Cephesi Karargâh Müzesi ve Şifa (Akşehir) hamamı kent merkezinin tarihi ve kültürel açıdan önem taşıyan taşınmaz kültür varlıklarıdır. Kent merkezinde ticaret haneler, alış-veriş merkezleri, dershaneler, oteller vb. yaya ve taşıt yoğunluğunu artıran fonksiyonların bulunması alanda mevcut yolların genişletilmesi ve erişebilirlik olanaklarının artırılabilmesi için yeni yolların açılması, yolların genişletilmesine bağlı olarak kat yüksekliklerinin artırılması gibi tarihi dokuyu tehdit eden unsurlarla karşı karşıya bulunmaktadır. Günümüzde bu sorunların çözümüne yönelik parçacıl uygulamalar yapılması, Akşehir Tarihi Kent Merkezinin korunmaya ve gelişimine yönelik bütüncül bir planlama yaklaşımının benimsenmemiş olması, Akşehir Tarihi Kent Merkezi'nin kültürel kimliğinin yok olma sürecini hızlandırmıştır.

BÖLÜM 1

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı Tarihi Kent merkezlerinde karşılaşılan ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik geliştirilen ve tarihi dokunun korunmasında büyük önem taşıyan yayalaştırma kavramını irdelemek ve Akşehir tarihi kent merkezinin özgünlüğünü ortaya koyarak, günümüzde karşı karşıya kaldığı ulaşıma yönelik sorunları tartışmak ve Akşehir Tarihi Kent merkezinin korunmasına yönelik çözüm önerileri ortaya koymaktır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Çalışma amacına yönelik olarak araştırma kapsamında öncelikle teorik bilgiler derlenmiş ve bu bilgiler doğrultusunda konu dört bölüm halinde tanımlanmaya çalışılmıştır. Giriş bölümde çalışmaya konu olan sorun ortaya konarak, çalışmanın temel amaçları belirtilmiş.

Çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturan ikinci bölümde, konuyla ilgili kuramsal açıklamalara yer verilmiştir. Bu bölümde tarihi dokunun korunması ve koruma çalışmasının yapılmasının nedenleri, tarihi çevreyi oluşturan temel öğeler ortaya konmuş, yayalaştırma kavramı ile birlikte tarihi çevrelerin korunmasında yayalaştırmanın önemini vurgulanarak, ülkemizde ve dünyada konu ile ilgili uygulama örneklerine yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Akşehir Tarihi Kent Merkezinin yerini, tarihi kent merkezinin tarihsel süreç içerisinde mekânsal gelişimini, kentsel ve ticari sit alanı sınırlarını, bu sınırlar içerisinde kalan kültürel varlıkları belirterek tarihi kent merkezinde ulaşıma yönelik karşılaşılan sorunlara yer verilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise çalışmanın giriş ve kavramsal çerçevesinde ortaya konulan amaç ve tanımlamaların değerlendirilmesi sonucu elde edilen bulgular doğrultusunda Akşehir tarihi kent merkezinin korunmasına yönelik öneriler getirilmiştir.

1.3. Çalışmanın Materyal ve Yöntemi

1.3.1. Materyal

Araştırmanın ana materyalini, Konya-Akşehir İlçesi'nin Tarihi Kent merkezi oluşturmaktadır (Harita 1.1.). Özellikle tarihi dokunun yoğun olduğu bölgeler, hızlı kentleşme, ekonomik gereksinimler, arazi değerlerinin yükselmesi, artan nüfus vb. etkenlerle hızla bozulmaktadır. Akşehir İlçesi yerel yönetimin koruma konusundaki duyarlılığı ile özellikle kentsel sit alanındaki dokuyu bu tip kayıplara uğratmadan, günümüze kadar taşımıştır.

Akşehir tarihi kent merkezini Kuşçu, Ahicelal, Nasreddin, Selçuk, mahalleleri sınırlamaktadır (Harita 1.2.). Çalışma alanının sınırlarını belirlerken, kentsel dış mekânların önemli bir belirleyicisi olan "yaya ulaşımı" temel etken olarak alınmıştır. Bu nedenle Akşehir Tarihi Kent merkezi içinden geçen ve Cumhuriyet meydanından başlayıp, Müze meydanı, Eski Nasreddin Caddesinden Nasreddin Hoca Meydanına kadar ulaşan yolların her iki tarafı çalışmaya dahil edilmiştir.

Tarihi çevre, kentsel peyzaj tasarımı, peyzaj mimarlığı kentsel tasarım ilişkisi, korumanın gelişim süreci, tarihi çevre koruma teknikleri, tarihi çevrenin bozulma nedenleri, yenileme çalışmaları, kimlik, 2863 sayılı (5226 sayılı Kanun ile değişik) Koruma Kanunu ve Akşehir gibi konularda araştırma yapılmış yazılı ve görsel dökümanlar elde edilmiştir. Araştırmanın sonuçlandırılabilmesi için;

✓ Ankara Üniversitesi, Gazi Üniversitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi, Devlet İstatistik Enstitüsü, Yüksek Öğrenim Kurumu, Özel Çevre Koruma Kurumu kütüphanelerinden konu ile ilgili tez, makale, yerli ve yabancı kitaplardan,

✓ Akşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden elde edilen ilçenin 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar paftaları ile mahalleleri ve tescilli yapıları gösteren paftalardan,

✓ Akşehir Belediyesi Halkla İlişkiler Bölümü'nden alınan tarihi dokuya ait eski fotoğraf ve slâytlardan,

✓ İller Bankası'ndan temin edilen imar plan notlarından,

✓ Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nden alınan sit alanları ve tescilli yapılara yönelik harita, kroki ve raporlardan,

✓ Konu ile ilgili olarak Akşehir Belediyesi, üniversite ve kamu kuruluşlarından yetkili kişilerle görüşülerek elde edilen bilgilerden,

✓ 2863 sayılı (5226 sayılı Kanun ile değişik) Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (KTVKK) ile internetten yapılan taramalardan,

✓ Tarihi dokuda yaşayan halkın alana ilişkin görüşlerinin, ihtiyaç duydukları yeni fonksiyonların ve sorunların tespiti için yapılan anket çalışmasından elde edilen verilerden yararlanılmıştır.

Harita 1

Harta 2

1.3.2. Yöntem

Tez çalışması dört aşamada gerçekleştirilmiştir.

1. Literatür taraması ve veri toplama,
2. Arazi çalışması,
3. Anket uygulaması,
4. Verilerin değerlendirilmesi, sonuç ve öneriler.

1.3.2.1. Literatür taraması ve veri toplama

• Literatür taraması ve veri toplama iki aşama da oluşturulmuştur. Birinci aşamada tarihi çevre koruma nedenleri, tarihi kent merkezlerinde ulaşıma yönelik sorunlar, kentsel tarihi çevrenin bozulma nedenleri, tarihi kent merkezlerinin korunmasında yayalaştırma uygulamalarının etkinliğinin yer aldığı kuramsal temeller bölümü;

• İkinci aşamada Akşehir'e ait plan, kroki, fotoğraf, imar paftası gibi görsel ve çizimsel veriler temin edilmiştir. Elde edilen verilerden yararlanarak araştırma alanının, kentsel açık ve yeşil alan paftası, araştırma alanı sınırları, tescilli yapıların mekânsal dağılımı, ulaşım paftası gibi fiziki paftalar hazırlanmıştır. Akşehir İlçe Halk Kütüphanesi ve Akşehir Kaymakamlığından alınan dokümanlardan da Akşehir'e ait doğal ve sosyo-kültürel özellikler tespit edilmiştir.

1.3.2.2. Arazi çalışması

Akşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden çalışma alanına yönelik elde edilen 1/1000 ölçekli imar paftaları ile arazideki mevcut durum karşılaştırılarak tarihi dokunun mekânsal özellikleri paftalara işlenmiştir. Bu paftalar; araştırma alanının kat yükseklikleri, zemin kat arazi kullanımı, avlu-bahçe-sokak ilişkisi, mülkiyet durumu, belirleyici noktalar, manzaraya hâkim noktalar, düğüm noktaları ve ulaşım - yaya sistemi paftalarıdır. Haritaların hazırlanmasında Netcad 4.00 bilgisayar programlarından yararlanılmıştır (Harita 1.3.).

HARİTA 3

1.3.2.3. Anket çalışması ve sonuçlarının değerlendirilmesi

Araştırma alanında yaşayan kişilerin alan ile ilgili düşüncelerini almak, karşılaştıkları sorunları belirlemek, koruma bilinç düzeyini tespit etmek için anket çalışması yapılmıştır.

Anketi uygulamaya başlamadan önce yapılan işlemler aşağıda sıralanmıştır:

- Anket sorularının nasıl hazırlanacağı ve uygulanacağı konusunda bilgi alınmış ve daha önce benzer konuda yapılmış olan anket formları incelenmiştir,
- Anket çalışması iki kısımda hazırlanmış olup 1. kısımda işyerine 2. kısımda ise yaya kullanıcısına yönelik sorulara yer verilmiştir.
- Ek 1'deki anket soruları hazırlanarak Akşehir Kaymakamlığı'ndan anket yapabilmek için izin alınmıştır,
- Anket sorularının anlaşılabilirliğini denemek için 20 kişi ile ön anket yapılmıştır.
- Anketler araştırmacı tarafından yüz yüze anket yöntemi ile gerçekleştirilmiştir.

Anket soruları kapalı uçlu olarak üç bölüm halinde hazırlanmıştır;

I. Bölümde, Alanda yaşayan kişilerin profilini tespit etmek için cinsiyet, eğitim durumu, meslek, aylık gelir durumu ve yaşa yönelik sorular sorulmuştur.

II. Bölümde, İş yeri ve yaya kullanımına yönelik sorular sorularak iş yerlerinin kullanılabilirliği, otopark alanının yeterliliği, yaya alanlarının yeterli olup olmadığı, mülkiyet durumu tespit edilmeye çalışılmıştır.

III. Bölümde, İse tarihi çevreleri korumaya yönelik bilincin mevcut olup olmadığına, iş yeri sahiplerinin ve mekan kullanıcılarının isteklerini tespit etmeye yönelik sorular sorulmuştur. Kent kimliğini belirleyici ve tasarımı yönlendirici sorular ile kentsel mekân alanlarına duyulan ihtiyacın ve kullanım sıklıklarının tespit edilmesi hedeflenmiştir. Anketlerin değerlendirilmesinde SSPS 11.5, bilgisayar programlarından yararlanılmıştır.

BÖLÜM 2

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Tarihi Kent Merkezleri ve Planlanmasının Önemi

Tarihi çevreyi koruma isteği çağdaş toplumun başka istekleriyle karşıtlaşır. Kültürel motivasyon yeteri kadar güçlü olmadığı zaman bütün gerekli yasal çerçeve hazırlanmış olsa bile, toplum gerektiği zaman yasal olmayan yollarla koruma kararlarına direnmektedir. Örneğin 1998 yılında İstanbul Süleymaniye'de, kentsel sit alanında, İstanbul Üniversitesi'ne tahsis edilmiş bir bölgede arazi mafyası, otopark yapımı için bölgenin iki üç evini kundaklayarak yakmıştır. Bu evleri çok uzun yıllar istimlâk edemeyen üniversite, üniversiteye bu olanağı sağlamayan hükümetler, kentin en önemli tarihi mahallesini mafyanın elinden kurtaramayan bir belediye, İstanbul'un 19. yy sonunun en güzel kent evlerinin parça parça yok olmasına karşı sesi çıkmayan halk, bu evleri zorbalıkla açık bekâr odası, depo ve fırsat bulursa otopark olarak kullanan yeraltı örgütleri, ortak bir kültür aymazlığı fenomeni oluşturmakta ve kent kültürünün gelişmemiş görüntüsünü sergilemektedir (Kuban 2000).

Kentleşme sürecinin devam ettiği ve halkının büyük çoğunluğunun henüz kentlileşemediği Türkiye'de ve benzer ülkelerde tarihi yapıyı ve tarihi kenti koruma isteğinin karşısına çıkan yargılar şöyle sıralanabilir:

- Değişme, doğal ve zorunlu bir süreçtir.
- Tarihi çevrenin korunması isteği büyüme ve yenileşmeyi engellemektedir
- Tarihi çevrenin korunması isteğinin parasal kaynağı yoktur ve ekonomik olarak verimsiz bir yatırımdır
- Tarihi çevrenin korunma isteği çağdaş bir çevre yaratılmasını engellemekte, halkın yenileşme isteklerini bastırmaktadır.

- Tarihi çevresi yok olmuş bir toplum yapısı ve terkedilmiş bir teknoloji, artık arzu edilmeyen bir imgenin yaşatılması için yapılan bir dayatmadır.
- Tarihi çevre ancak müzeye kalkar ya da müze olabilir. Toplumun çağdaş yaşamsal isteklerine aykırıdır.

Bu savların hangi ölçekler içinde doğru veya ne zaman yetersiz olduğunu irdelemek gerekir. Bunların yanıtlamak ve kamuoyunu koruma gerekliliğine inandırma tarihi çevreyi ve tarihi yapıtları korumaktan daha zordur. Bu, kentlerde plan yapmakla plan uygulamak arasındaki farktan da öteye, bir zorunluluktur.

Restorasyonun operasyon'el kuramı, sadece restorasyonun içeriği üzerine yoğunlaşarak bu sorunu çözemez. Çünkü tarihi çevre korumanın birincil önermeleri içinde toplumsal isteğinin yaratılması da vardır. Bu yasal çerçevenin yaratılmış olması ile paralel bir şey değildir (Kuban 2000).

- Tarihi çevre koruma isteği, çağdaş toplum kültüründe yeni bir görüşü yansıtmaktadır.
- Eski kent merkezlerinde tarihi çevrenin korunması isteği, kentlerin günün koşullarına uyarak kontrolsüz gelişmelerine engel olur.
- Tarihsel çevrenin korunması isteğinin çağdaş koşullarda yaşama isteğini engellediği savı doğru değildir.
- Tarihsel çevrenin korunması isteğinin ekonomik olmadığı savı da doğru değildir.
- Parasal olanakların korumayı gerçekleştirmeye engel olduğu yüzeysel olarak doğrudur.

Tarihsel çevre korumasına karşı daha köktenci bir tavırla, eski kent dokusunu ve mimarisini artık yok olmuş bir toplum yapısının ifadesi olduğu ve bütünüyle ortadan kalkmasının daha doğru olacağı yargısı (Aldo Rossi, Eisenman), teknolojik bir nihilizmdir (Kuban 2000).

2.1.1. Tarihi kent merkezlerinin korunmasının nedenleri

Özellikle çağdaş tarih anlayışındaki gelişmeler koruma kavramına yeni içerikler kazandırarak, yeni yorumlar getirmiş ve tarihin sürekliliği kavramına dayanan bir koruma anlayışına ulaşılmıştır. Bu yeni koruma anlayışı, tarihsel dokunun bir bütün olarak korunmasının ve koruma yaklaşımlarının fiziksel çevrenin sürekli değişmesi üzerine kurulu bir düzlemde geliştirilmesinin gerekliliğine dayanmaktadır (Sökmen 1987).

Kültürel varlıkları koruma kavramı günümüzde mimari anlamda kültürel varlıkların çağdaş yaşamla ekonomik ve işlevsel yönden bütünleştirilmesi, toplum için yararlı bir işleve uyarlanması ve sağlıklaştırılması şeklinde yorumlanmaktadır. Tarihi çevrelerin korunmasının nedenleri sahip oldukları özelliklerle ve değerlerle yakından ilişkilidir. Bu nedenler; kültürel değerler, duygusal değerler ve kullanım değerleri olmak üzere üç grupta toplanabilir (Zeren 1981).

Kültürel değerler: Canlı bir müze özelliği gösteren tarihi kentler, tarihsel anıtlar ve eski medeniyetlerin yaşayan kanıtları, ulusal kültürün sembolleridir. Bu yönleri ile gelecek kuşaklar için eğitim ve kültür değeri oluştururlar. Ulusun tarihsel sürekliliğini koruyan, ait oldukları dönemin estetik ve mimari anlayışını yansıtan kültürel varlıklar, belgesel, tarihsel, estetik, mimari, kentsel görünüm ve doğal görünüm değeri taşırlar. Günümüz insanının olduğu gibi, geleceğin insanının da yararlanması için bu değerlerin geleceğe aktarılması gerekmektedir.

Duygusal değerler: Günümüzden çok önceki dönemlere ait eserler karşısında duyduğumuz merak, hayranlık, kendi kültürümüze ait eserlere yabancılar tarafından gösterilen ilgi karşısında gurur duymamız ve ait olma duygusu, koruma felsefesinin temelini oluşturan manevi değerlerdir.

Kullanım değerleri: Tarihsel çevre, tarihsel anıtlar ve eski yapılar işlevsel, ekonomik, sosyal ve siyasal yönden de önemli ölçüde kullanım değerlerine sahip olabilirler. Geçmişte belirli bir işlev için yapılan bir yapı, günümüzde de aynı yada özüne aykırı olmayan yepyeni bir işlevle kullanılabilirler. Ayrıca sahip olduğu yapı potansiyeli ile de bir kaynak niteliğindedir ve ekonomik değerdir.

Eruzun (1987) tarihi çevrenin korunmasında üç temel amacın saptanabileceğini belirtmektedir. Bu amaçlar aşağıda belirtildiği şekilde özetlenebilir:

- ***Tarihi mirasın gelecek kuşaklara iletilmesi*:** Tarih içinde çeşitli medeniyetlerin oluşturduğu kültür ürünleri çevreleri ile birlikte benzeri yapılamayan değerli kültür miraslarıdır. Bu mirasta en büyük hak gelecek kuşaklarındır. Bunun içindir ki, tarihi kentlerdeki planlama ve düzenlemelerde öncelikle kültür mirası onarılarak, korunarak ve yaşatılarak gelecek kuşaklara iletilmelidir.

- ***Kültürel sürekliliğin sağlanması*:** Toplumlar tarihi süreç içerisinde kültürel birikimlerine sahip çıkarak gelişirler. Toplumun kimliğini yitirmemesi ve kültürel sürekliliğin sağlanması, tarihi ve kültürel değerlerin korunup yaşatılmasına bağlıdır.

- ***Çağdaş insana tarih ile birlikte yeni yaşam olanakları sağlanması:*** Günümüz sorunlarının çözümünde tarihi çevrenin oluşumundaki ilkeler ve sonuçları çok önemli ipuçları verebilmektedir. İnsan ölçeğindeki eski yapılar, sokaklar ve bunların oluşturduğu kentsel doku, çağımızda çok akılcı küçük onarım ve yenilemelerle çağdaş yaşama uygun hale getirilebilir.

2.1.2. Tarihi çevrenin temel öğeleri

- ✓ **Tarihi çekirdek ve yerleşme karakteri**

Tarihi çevrenin türü onu oluşturan bileşenlerin niteliğine göre değişmektedir. Tarihi kent merkezleri anıtların yoğun olarak bulundukları bölgelerdir. Bu alanların sınırları bazen antik dönemden yâda orta çağdan kalan ve kentin sanayi devrimine kadar ki gelişimini sınırlayan surlarla belirlenmiştir. İstanbul'da tarihi yarımada ve galata bu tür tarihi yerleşmelere örnek oluştururlar. Surlar içindeki alanın dar, eğri ve kimi çıkmaz olan sokakları ile o sokaklar üzerindeki iki üç katlı, ahşap veya kargir binalar tarihi kent dokusunun belgeleri olarak korunmaya değer özelliktedir. Tarihi çevrelerde oran ve boyutları bütüne uygun olmakla birlikte, ayrıntılarda zengin çeşitlilik gösteren bir mimarlık gözlenmektedir. Bütünün etkisinde kişinin ilgisini çeken ve onu araştırmaya yönelten değişik mimari olaylar dizisi bulunmaktadır. Yerleşme dokusu doğal veriler yanında, yaşamsal gereksinmeler, yapı geleneği ve ekonomik olanaklar çerçevesinde biçimlenmiştir. İstanbul'un bir sokağında evler, çeşme, mescit, medrese, kitaplık gibi yapıları ardı ardına, yan yana uyum içinde izlemek olasıdır. Servili hazirelerin ve çınarlı meydancıkların katılımıyla bütünlenen bu kent meydanında, Osmanlı kültürünün süzgecinden geçmiş mimari biçimler ve temaların varlığı sezilir (Ahunbay 2007).

Yerleşmenin karakteri yapıların ayrık nizamda veya birbirine bitişik, dar parseller üzerinde yerleşmiş olması ile yakından ilişkilidir. Surlarla çevrili küçük kentlerde yerleşme dar bir alanda, küçük parseller üzerinde, bitişik düzende olmak durumundadır. Sur dışı yerleşmelerde geniş bahçeler ve ayrık düzen yaygındır. Kentsel doku içerisinde sokakların biçimi, düz veya kıvrımlı oluşları, çıkmazlar, sokak ve meydanların mekânsal ilişkileri, ada boyut ve biçimleri, sokak köşelerinin biçimlenmesi, yapıların cephe oranları ve sokakla ilişkileri yerleşmeye karakter veren özelliklerdir. Bir yerleşme içinde farklı sokak ve meydan düzenlemeleri değişik dönemlerin yapı nizamlarını, doku özelliklerini yansıtan belgelerdir. Örneğin İstanbul'da yangın geçirmiş alanlarda 19. yüzyılda başlayan dik açılı geometrik planlama, daha eski yerleşme özelliklerini koruyan alanlarda ise çıkmaz sokaklı

organik dokunun varlığı gözlenir. Yörenin yapı geleneği, malzeme olanakları ve iklim koşullarıyla sıkı sıkıya bağlıdır. Çatı biçimleri, kütle boyut ve biçimlenmesi, dış yüzeylerde kullanılan malzeme ve renkler yaygın yapım geleneğine bağlıdır ve bütün bu özellikler bir araya geldiğinde kent için karakteristik olan homojen bir görünüm ortaya çıkarmaktadır (Ahunbay 2007).

Tarihi yerleşmelerde genellikle simgesel değer taşıyan anıtsal yapılar konutlara göre daha önemli bir işçilik ve kalıcı malzeme ile yapılmıştır. Örneğin güneydoğu Anadolu'da düz damlı kerpiç veya taş kübik yapılar kent dokusunun temel bileşenidir. Bunların arasında yer yer minareli, kubbeli cami ve medreseler yükselir ve bu vurgularla yöre için tipik olan bir kentsel görünüm ortaya çıkar. Kuzeybatı Anadolu'da örneği Safranbolu'da ise iklimin yağışlı ve yörenin bol ağaçlı olmasının getirdiği farklı bir durum gözlenir. Kentin genel görünümünde temel öğeler kerpiç veya taş dolgulu ahşap karkas tekniği ile yapılmış, iki ya da üç katlı, beyaz badanalı, kiremit örtülü, cumbalı evlerdir. İstanbul ve yakın çevresinde yaygın olarak gözlenen gelenekte ise, ahşap karkas dışta ahşapla kaplanarak ve boyanarak, genel görünüme değişik bir görünüm katılmıştır (Ahunbay 2007).

2.1.3. Koruma planlaması

Tarihi çevreyi korumanın amacı tarihi yerleşmeyi yok olmaktan kurtarmak, kültür mirasını günümüz yaşamıyla bütünleştirmektir. Korumada istenilen hedefe ulaşabilmek için tarihi çevrenin yaşam standartlarının yükseltilmesi tarihi dokuyu bozan trafiğin ve olumsuz baskıların merkezden uzaklaştırılarak yerine kültürel işlevlerin çekilmesi sürekli bakımı sağlayacak kaynak sorunlarının çözümlenmesi gerekir.

Kentler yaşayan organizmalardır ve tarihi bir eşyayı veya belgeyi kapalı bir mekânda, müzede saklamak göreceli olarak kolaydır; buna karşılık tarihi bir kenti özelliklerini yitirmeden koruyabilmek disiplinler arası bir çalışma, iyi bir örgütlenme, maddi kaynak ve duyarlı bir kamuoyu desteği gereklidir.

Alanın özelliğine göre arkeolog ve sanat tarihçisi, mimar ve kent plancısı, sosyolog, ekonomist, çevre bilimci, peyzaj mimarı gibi uzmanların katkılarıyla tamamlanan ön araştırmalar, şehircilik analiz ve değerlendirmeleriyle sonuçlandırılır. Tarihi kent dokularının sağlıklaştırılması koruma planlarına bağlı olarak gerçekleştirilir (Ahunbay 2007).

Eski bir kentte yaşayanları çağdaş yaşamın olanaklarından yararlandırmak, tarihi mekânları, yapıları günümüz yaşam biçimine, gereksinimlerine uyarlamak için özel projeler hazırlanır. Kanalizasyonu olmayan, mutfak, banyo gibi donatılardan yoksun mahallelerin altyapısı elden geçirilerek yaşanır duruma getirilir. Ancak bu işlemlerin çevrenin karakteri bozulmadan yapılması gerekir; korunan alanlarda otomobillerin kolayca girip çıkabileceği, geniş yollar açılması, rahat park olanakları sağlanması beklenemez. Dolayısıyla bu özel alanlarda yaşayanların özel mekânlarda ve kentin merkezinde yaşamanın olanaklarından yararlanmaya karşılık, bazı külfetlere katlanmaları kaçınılmazdır (Ahunbay 2007).

2.2. Tarihi Kent Merkezlerinin Korunmasında Yaya Bölgelerinin Etkinliği ve Yayalaştırma

Arû (1965)'ye göre yaya bölgeleri; konutsal işlevlerin trafik işlevlerinden önce geldiği kentsel alan parçalarıdır. Yaya bölgeleri özel düzenlemesi olan, özel trafik kuralları uygulanan mekânlardır (Arû 1965).

Alışveriş merkezlerinde alanın günün belirli saatlerinde trafiğe kapatılması; konut alanlarında motorlu trafiğin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli, rahat hareket olanağı sunan, çok yönlü işlevlerle donatılmış açık yeşil alanlara yaya bölgeleri denir (Bayraktar ve Ark 1987). buna göre, yaya bölgelerinde taşıt trafiği tamamen engellenemez.

Ortaçağ kent plancıları insan ilişkilerini ön planda tutarak katedral, hükümet merkezi gibi önemli yapıların çevrelediği, insanları bir araya toplayıcı özelliğe sahip mekânlar olarak plaza ve meydanları tasarlamışlardır. Böylelikle plazalar yıllar boyunca insanların bir araya geldikleri birer alışveriş, eğlence, festival, toplantı ve rekreasyon merkezleri olarak canlılıklarını korumuşlardır.

Yine ortaçağda yayalar, plancılar tarafından galerilerle, saçaklarla, geçit ve gölgeliklerle dış etkilerden korunmuşlardır. Kısaca antik çağlarda halk toplantılarına sahne olan agora ve forumlarla başlayan yaya alanları gayrı muntazam meydanlarda devam etmiştir. Rönesans döneminde ise, yayalar kentlerin formal güzellikleri içinde güvenle dolaşabilmiş, 18. yy'da da dekoratif ve geometrik planlar oluşturan düzende tehlikesiz, sakinlik içinde dolaşma olanağı bulmuşlardır (Arû 1965).

Çağımızda Avrupa kentlerinde 1946'larda, Kuzey Amerika'da 1960'lardan sonra ortaya çıkan ilk yaya mekânları ile tarihsel kent karakterlerinin korunması, gün boyu motorlu taşıtların doldurduğu, geceleri terk edilmekte olan mekânların yaşatılması, canlandırılması amaçlanmıştır. Hollanda ve Batı Almanya'nın öncülüğünü yaptığı düzenlemeler çoğunlukla kent merkezleri, alışveriş merkezleri ve konut çevrelerinde uygulanmış, yasal standartlara dayalı pek çok yaya bölgesi düzenlenmiştir (Anonim 1980). Bu düzenlemeler yapılırken alanı kullanacak halkın görüşü, trafik yükü, yaya yoğunluğu, kentsel çevre imajı gibi olgular da değerlendirilmektedir. Sonraları Fransa, İtalya, Avusturya, ABD, İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde de başlayan bu uygulamalar hızlı bir artış göstermiştir.

Ülkemizde ilk kez Ankara Belediyesi tarafından düzenlenen Kızılay-Sakarya Yaya Bölgesi, kent içi gezinti alanlarını ve yeşil alanları artırmak, gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer 1985).

Çağdaşlaşma yolunda ilk adımlarını atmakta olan İzmir de, değişik uygulamalarıyla yayalara ayrılmış mekânlara sahip bir kent görünümüne kavuşmaktadır. Aydın iline bağlı Germencik ilçesinde yapılan yaya yolu uygulaması çağdaş çizgileri yansıtmaktadır. Bunların yanı sıra İstanbul da dâhil olmak üzere birçok sahil kent ve kasabalarında bu türden uygulamalara artık sık sık rastlanmaktadır (Zafer 1996).

Kentlerde yaya bölgeleri uygulamalarında toplumun sosyal ilişkilerini düzenlemek, kentlinin planlamaya katılımını sağlamak, trafik karmaşasından uzak, sağlıklı ve temiz mekânlar yaratmak amaçlanmaktadır. Ayrıca kent içinde gezinti alanları artırmak, çocuklara oyun yerleri oluşturmak, sergi ve yarışma gibi aktivitelerle kent yaşantısını canlandırmak, motorlu trafikten uzak güvenli mekânlar sağlayarak bisiklet ve yaya trafiğini özendirmek de "Yaya Bölgeleri"nin ilke ve amaçları içindedir. Bu düzenlemeler yapılırken kentin tarihsel dokusunu koruyarak kalitesini artırmak son derece önemlidir.

2.3. Tarihi Kent Merkezlerinde Ulaşım – Yaya İlişkisi

Tarihi kent merkezleri geçmişten günümüze, kültürümüzü taşırken insanlığın moden yaşamıyla büyük savaşlar vermiştir. Bu savaşların en önemlisi taşıtların tarihi doku içerisinde yrattığı olumsuz etkilerdir.

2.3.1. Tarihi kent merkezi ulaşım sistemi içerisinde yayalaştırmanın yeri

Yayalaştırma, kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi yada düzen - tasarlarla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemidir (Keleş 1981). Yayalaştırma uygulaması sonucu düzenlenen yaya bölgeleri, kentlere işlerlik kazandırır ve bir kentin ruh ve özelliğini belirtir (Kaplan 1992).

Yayalaştırmanın tarihi gelişim süreci incelendiğinde, yol mekânının tarihçesinin insan topluluklarının oluşmaya başladığı döneme kadar uzandığı görülür. İnsanların hareketliliğine, birbirleriyle ilişkilerine ve haberleşme ihtiyaçlarına bağlı olarak oluşan patikalar, yol mekânının ilk örnekleridir.

Tarihi kent merkezlerinin içerisinde sıkışmış bir halde kalmış olan geleneksel dokunun dar sokakları kullanıcıların araç sahipliliğinin artması ile birlikte yollardaki taşıt yoğunluğu artmış ve tarihi doku içersindeki yollar kullanılamaz hale gelmiştir.

Taşıt yoğunluğunun artması ile alanda faaliyet gösteren ticarethaneler ve alanın kullanıcıları için otopark problemleri ortaya çıkmaktadır. Karşılaşılan taşıt trafiğinin rahatlatılması amacıyla yeni yolların açılması ve mevcut yolların genişletilmesi, ulaşım talebinde de artışa neden olmuştur. Sonuçta tarihi dokuya yıkımlar yapılmış ve özel oto ile ulaşım tarihi kent dokusunun geleneksel yapısını tehtit eden bir faktör haline gelmiştir (Özkan 1998).

Yayalaştırmanın Amaçları; Brambilla, Longo (1977) 'nun değerlendirmesine göre yayalaştırma, kent ekonomisi, kentsel kalite ve sosyal refah amaçlarına hizmet eden. Bu genel amaçlar aşağıda belirtildiği şekilde genişletilebilir (Suher vd 1992, Özkan 1998).

- Ekonomik Amaçlar
- Çevresel İyileştirme Amaçları
- Sosyal Amaçlar
- Toplumsal-Kültürel Kaynaşma ve Bütünleşme Sağlama Amaçları
    1. Toplumun geliştirilmesi, yenilenmesi için;
    2. Toplumsal bütünleşmeye olanak sağlamak için;
- Ulaşım Yönünden Amaçlar

Tarihi merkezlerde yukarıda bahsedilen nedenlerle gündeme gelen ulaşım problemlerini çözmek amacıyla yapılan uygulamaları, ulaşım yoğunluğunu artırmakla birlikte çevreye yönelik zararlı etkilerin de ortaya çıkmasına neden olmuştur (Tunçer 1998). Bu etkileri şu şekilde belirtmiştir:

- Gürültü,
- Zararlı titreşimler,
- Egzoz gazları ile havadaki kurşun oranının artması,
- Toz, duman vb ,
- Olumsuz görsel etki,
- Kaza riskinin artması,
- Ulaşımı sağlayan arterlerin aktiviteleri ayırıcı özelliği,
- Taşıtların yolda veya kaldırımda park etmesi.

Bu olumsuz etkilerin yarattığı problemlerin çözümünde yaya hareketini artırıcı önlemlerin alınması temel ilke olarak benimsenmeli ve yaya ile taşıt çeşitli sistemlerle birbirinden ayrılmalıdır Yaya ve taşıtın birbirinden ayrılmasında faydalanılan sistemler; alt-üst geçit uygulamaları, sinyalizasyon, kavşaklarda yaya geçitleri ve yaya bölgeleridir. Alt-üst geçit uygulamaları ve sinyalizasyon çalışmalar. Tarihi dokunun çevresel imajını olumsuz yönde etkilemektedir. Tarihi kent merkezlerinde ulaşımın yarattığı sorunlardan korunabilmenin en etkili çözümü alanın yayalaştırılarak, yaya bölgelerinin oluşturulmasıdır.

Yaya aktivitesinin yoğun olduğu ve çevresel imajın vurgulanmak istendiği kent merkezinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları ile tarihi dokunun korunması, insani ölçeğin kaybedilmemesi, yayanın tam güvenliğinin sağlanması ve daha iyi çevresel koşullar yaratacak alanların oluşturulması amaçlanır (Ter 2002).

Tarihi kent merkezlerinde en çok tercih edilen toplu taşım türü otobüs, troleybüs ve tramvaydır Bu toplu taşım türlerinin tercih nedeni ise; tarihi dokunun fiziksel özelliklerini kaybettirecek yıkımları gerektirmeyişleridir. Yayalaştırılan alanda toplu taşım araçtan kendilerine ayrılan özel yollarda rahatlıkla hareket edebilmektedirler. Özellikle hafif raylı sistemlerin kullanılmasıyla tarihi doku ile görsel bütünlük sağlanabileceği gibi çevreye zararlı etkenlerin de önüne geçilmiş olunur (Tezer 1990).

2.3.2. Tarihi kent merkezinde ulaşıma yönelik karşılaşılan sorunlar

Yerleşme ihtiyaçların karşılanması, taşıma problemleri, ulaşımın yayaya yönelik olması, şehirlerin alansal olarak büyümelerini engellemiş, büyümenin sınırlandırılması ve savunmanın kolaylaştırılması amacı ile kentler surlarla çevrelenmiştir. Şehirlerin büyüklükleri bu dönemlerde yaya erişme mesafesi içinde kalmıştır.

Başlangıçta tarihi şehirlerde birbirinden bağımsız olarak alınan farklı ulaşım sistemlerine yönelik kararlar, bu alanlar üzerinde beklenmedik etkilere yol açmıştır.artan ulaşım talebinin karşılanamaması sonucunda, ulaşıma yönelik yatırımlarda şehirsel fonksiyonlarla bağlantılı ortak kararların alınması yolu tercih edilmiştir ulaşım olanaklarını geliştirmekle, ancak talebi daha da arttırılabileceği, soruna çözüm getirilemeyeceği anlaşılmış ve yerleşmenin fonksiyonel gelişimi ile (arazi kullanımı) ulaşım arasındaki ilişkinin nedenli önemli olduğu ortaya çıkmıştır.

Motorlu araçların şehirlerde sınırsız kullanım özgürlüğü, özellikle tarihi şehir merkezlerinde önemli ulaşım sorunlarına sebep olmuştur.

Tarihi merkezlerde karşılaşılan ulaşım sorunları üç grupta incelenebilir:

1 – Dokunun fiziksel özelliklerinden kaynaklanan sorunlar.

2 – Ulaşım çözümüne yönelik uygulamaların yarattığı sorunlar.

3 – Fonksiyon değişikliklerinin sebep olduğu sorunlar.

✓ **Dokunun fiziksel özelliklerinden kaynaklanan sorunlar**

Şehirsel büyüme süreci, tarihi merkezlerde işlevler de çeşitlenme ve büyümeyi beraberinde getirmektedir. Ancak bu değişime dokunun fiziksel özellikleri pek ayak uyduramamaktadır. Bu nedenle artan nüfus için gerekli donatımlar karşılanamamakta, toplumsal yaşamda bozulmalar ve standartlarda düşüş görülmektedir.

Kuruldukları dönemin gereksinimlerine cevap verebilen tarihi alanlarda, ulaşıma yönelik sorunlar dokunun şu özelliklerinden kaynaklanmaktadır; Mevcut yol sisteminin güncel gereksinimleri karşılamada yetersiz olması (dar sokaklar, çıkmaz sokaklar vb.).

Araçlar için yeterli otopark alanının sağlanamaması, merkez olma özelliğinin yarattığı işlevsel çeşitlilik ve bunun ardından gelen aşırı, yoğunluk; ulaşımın "sorun" haline gelmesine sebep olmaktadır. Dar sokaklar araçların hareket edemedikleri ulaşım kanalları haline gelirken, merkezi alandaki işlevlerde rol alan kişilerin araçlarını park etme olanakları yoğunluk ile ters orantılı olarak azalmakta, ulaşımı rahatlatmak amacıyla yıkımlar yapılmaktadır.

Ulaşımın daha rantabl duruma getirilmesi amacıyla yeni yolların açılması yada mevcutların genişletilmesi, araçların yalnızca hareketliliğini sağlamış, ardından ulaşım talebinde artışa sebep olmuş ve sonuçta mevcut dokuyu tehdit eden bir olay olarak ortaya çıkmıştır. Tarihi merkezlerde bu tür uygulamalar sonucu, ulaşım sorunlarına kalıcı çözümler getirmek yerine tarihi kentlerin dokusunun bozulmasına sebep olmuştur.

- ✓ **Ulaşım çözümüne yönelik uygulamaların yarattığı sorunlar**

Tarihi merkezlerde işlevlerde görülen çeşitlenme ve yoğunluğun artması ile gündeme gelen ulaşım gereksinimlerini karşılamak ve ulaşım problemlerini (tıkanıklık, otopark alanı vb.) çözmek amacıyla gerçekleştirilen uygulamalar bazı olumsuz gelişmeleri de beraberlerinde getirmişlerdir. Bu sorunların yol ile ulaşım sistemi arasında oluşan bir olay gibi görülmesi sonucunda sorunların yoğun olduğu alanlarda motorlu araçların hız ve boyutları ile uyumlu düzenlemeler yapılmıştır. Yolların genişletilmesi, kavşaklarda alt ve üst geçitlerin yapılması ile şehirsel dokuda olumsuz etkilenmeler olmuştur.

Olumsuz etkilerin tarihi şehir merkezlerin de çoğunlukla önemli boyutlar da olması (kalabalık, gürültü, hava kirliliği vb.) sebebi ile bu alanlar alışveriş ve çalışma alanı olarak giderek cazibelerini kaybetmişlerdir. Taşıt yoğunluğunun artması ile önceleri üzerinde gezilen, dinlenilen şehir yolları ve meydanları, sonradan trafik kavşakları, ulaşım arterleri haline gelerek ulaşıma yönelik sinyal ve levhalarla dolmuştur.

- ✓ **Fonksiyon değişiminden kaynaklanan sorunlar**

Şehirleşmenin ardından mevcut şehir merkezlerinin yeni fonksiyonlar için alan gereksinimi duyması, bu alanlardaki fonksiyonların yerini yeni ve merkezi fonksiyonlara bırakması ile sonuçlanmıştır. Tarihi kent merkezlerinde çeşitli imar uygulamaları ile çok katlı yapıların oluşumuna izin verilmesi ile kent merkezlerinde fonksiyon değişimleri hem kullanıcının ruhsal yapısını etkilemiş hemde şehrin dokusunu bozmaktadır. Bu tür uygulamalar Fonksiyonel değişim sonucu yapılar üzerindeki etkisi yanında çevreye olan etkisi daha da belirginleşmiştir. Yeni fonksiyonların talep ettiği nüfus daha fazla olmakta, yoğunluğun artması ulaşım talebinin armasına neden olmaktadır.

- ✓ **Özel oto kullanımının tarihi merkezlerde yarattığı sorunlar**

Kentin geleneksel tarihi dokusu içindeki yollar, sayıları giderek çoğalan motorlu taşıtlarla tıkanmışlar ve artık verimliliklerini kaybetmeye başlamışlardır. Türkiye'de dolmuş-minibüs gibi taşıma kapasitesi az olan ulaşım araçlarının tarihi merkezlerdeki yollarda toplu taşım araçları arasında yer almaları, kapasitesi çok yetersiz olan fiziksel dokunun daha da verimsizleşmesine sebep olan etkenler olarak görülmektedirler.

Özel oto kullanımının artışı ile tarihi merkezlere şehirsel yoğunluğun artmasına yönelik tehdit gelmekte, bunların sonucunda da hızla artan araç sayısı için yetersiz kalan dar yollar, motorlu taşıtlar tarafından hiç kullanılmayacak hale gelmektedir. Bununla birlikte merkez alanı için otopark alanlarına ihtiyaç artmaktadır. Bütün bu gelişmeler merkezi alanlara da yüksek yapılaşma eğilimlerini yaratarak hem ulaşımı hem de otopark sorununu çözülemez hale getirmektedir.

Özel oto kullanımının tarihsel şehir merkezlerinde yarattığı sorunlar şöyle sıralanabilir:

- Gürültü, egzoz, toz-duman kaynağı, yayalar için bir tehlike,
- Tarihsel çevrede görsel imajı olumsuz etkiyen faktör,
- Daha fazla ulaşım talep etmesi ile kargaşa ve tıkanıklık,
- Karmaşık yol kullanışı sistemlerinde toplu taşımanın verimliliğini kısıtlayan etken,
- Bütün bu sebeplerin insan üzerinde yaratmış olduğu olumsuz psikolojik etki.

2.4. Avrupa Ülkelerinde Uygulanmış ve Uygulanmakta Olan Örnekler

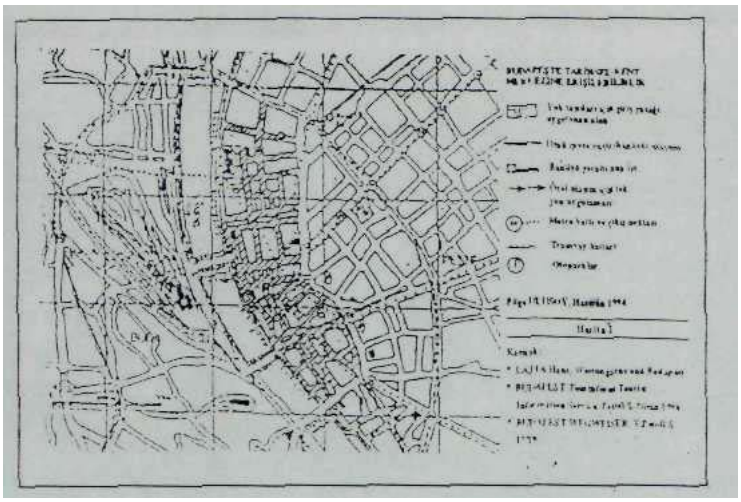
✓ Budapeşte tarihi kent merkezi yayalaştırması

II. Dünya Savaşı'nda büyük ölçüde yıkıma uğrayan Avrupa kentlerinde, kentin tarihi mirasının yeniden yapılandırılması için yeni kent planları yapılmış ve bunların yasal düzenlemeleri hazırlanmıştır. Hazırlanan planların temel felsefesi; tarihsel merkezi bir bütün olarak korumak ve onarmak için onun fiziksel bir organizma olarak kabul edilmesi sağlanmıştır. Endüstrinin gelişmesi ile insan hayatına otomobilin hızla girmesi sonucunda ulaşım sorunu ortaya çıkmıştır. 1960'lı yıllardan sonra birçok Avrupa ülkesinde ulaşımın tarihi şehir dokusu üzerindeki olumsuz etkileri hissedilmiş ve bunları önlemek için çalışmalar başlatılmıştır.

Avrupa kentlerinde tarihi kent merkezinde yayalaştırma uygulamasına en iyi örneklerden biri ***Budapeşte kent merkezi***'dir. Peşte tarafında büyük ring ile çevrelenen tarihi kent çekirdeği, Szabadsag ve kuzeyde Margit köprüleri arasındaki küçük ring tarafından kuşatılır ve 2 km^2'lik bir alanı kaplar.

Budapeşte tarihi kent çekirdeği, halen Ortaçağ'dan kalma büyüklük ve bütünlüğü korumaktadır. Yarım daire biçimindeki küçük ring hem trafiğin tarihi kent çekirdeğine girişini dağıtarak önler, hem de radyal caddeleri birbirine bağlayan önemli bir akstır.

Tarihi merkezde ticari ve turistik işlevlerin yanı sıra parlamento binası, devlet enstitüleri, bankalar ve büyük ticari kuruluşların yönelim binaları yer alır. Yayalaştırılan bu alanda, tarihi bina ve anıtları egzoz gazının zararlı etkisinden korumak amacıyla raylı toplu taşıma sistemi tercih edilmiştir. Otopark alanları ise çevrede çözümlenmiştir (Ulusay 1996).



Şekil 2.1. Budapeşte kent merkezinde yayalaştırılan alan (Ulusay 1996).

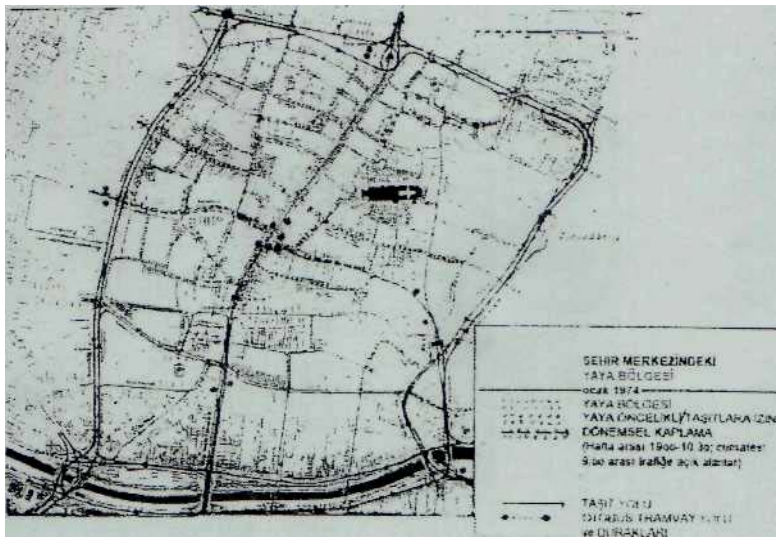
✓ Freiburg tarihi kent merkezi yayalaştırması

Avrupa'da Yayalaştırma uygulamalarının gerçekleştirildiği bir diğer kent **Freiburg**'dur. Tarihi kent merkezindeki bütün cadde ve sokaklar küçük yaya yolları dışında, motorlu taşıtlar tarafından yoğun olarak kullanılmaktaydı. Yayalaştırma ile Rein nehrinin kuzeyinde yer alan tarihi kent merkezi, gelecekte bölgesel çaplı bir merkez olma potansiyeline sahip olduğu için alana

çevresine hitap edecek bir ticaret merkezi fonksiyonu kazandırmak, şehir merkezini eski işlevi olan toplantı ve bilgi merkezi olarak canlandırmak amaçlanmıştır.

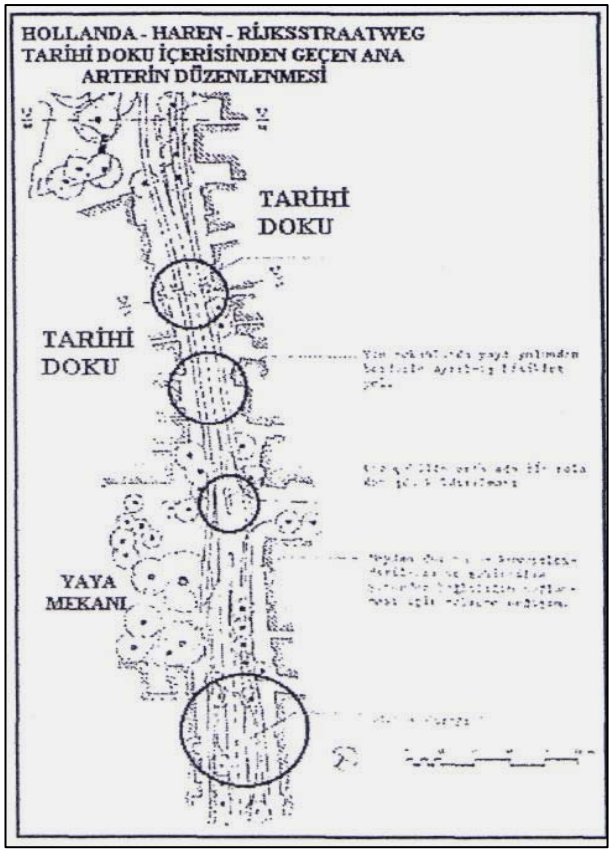
Kentin en yoğun caddeleri olan Kaiser Jaseph Caddesi ile Bertold caddelerindeki trafik yoğunluğu ring yollarına aktarılmıştır. Şehir merkezinin taşıt trafiğine kapatılması, kamuya ait kısa mesafeli toplu taşıma verimliliğini artırmıştır. Ortaçağdan kalma kent merkezinde, o döneme ait kırmızımsı renkte kaldırım döşemeleri vardır.

Kent merkezinde bulunan arkad, pasaj ve meydanlar doğal taş ile düzenlenmiştir. 13. yüzyıldan kalma şehir merkezinde varolan yüzey drenaj sistemleri canlandırılmıştır. Yaya alanlarında lamba, ağaç, çeşme ve oturma birimleri ve öğelerle mekâna hareketlilik, panayır alanları, vitrinli mağazalar, satış kulübeleri vb. ticari işlevlerle de fonksiyonel canlılık kazandırılmıştır (Elker 1994).



Şekil 2.2. Freiburg kent merkezinde yapılan yayalaştırma uygulaması (Elker 1994).

✓ **Hollanda - Haren - Rıjksstraatweg - tarihi dokunun içerisinden gecen ana arterin düzenlenmesi**



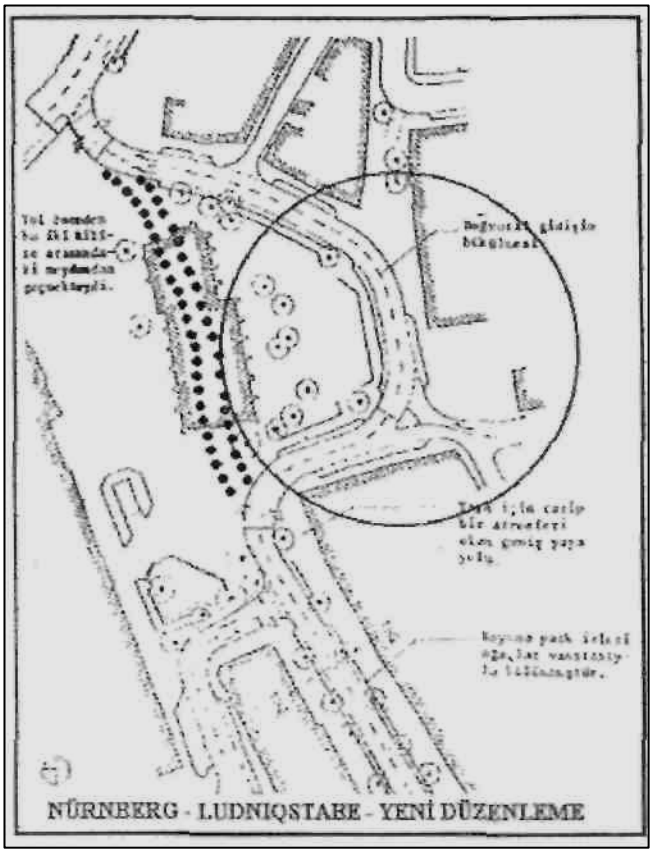
Örnekte kent içerisinde tarihi yapı yoğunluğunun bulunduğu bir mekândan önemli bir ulaşım arteri geçmektedir. Tarihi doku içerisine ve yaya mekânına servis verebilmesi açısından arter üzerindeki sokakları kesen noktalarda yaya geçitleri düzenlenmiştir.

Yol boyu kaldırımları kenarında bisiklet yolu düzenlenmiş ve karşıdan karşıya geçmeleri için yaya geçidi kullanılması önerilmiştir. Tarihi doku içerisinde daha az taşıt trafiği yâda taşıtların sınırlandırılması için dönüş ve geçiş engelleri konulmuştur.

Şekil 2.3. Hollanda - Haren - Rıjksstraatweg - tarihi dokunun içerisinden gecen ana arterin düzenlenmesi (Kaplan 1991).

Toplu taşıma durakları yaya mekânlarının başladığı noktaya çok yakın bir yere, gerekli düzenlemeleri getirilerek yerleştirilmiştir. Yaya yolu oldukça geniş bırakılmıştır. Bu hem yaya hareketlerini serbestleştirmekte hem de yol boyu ticaret alanlarının ön kullanımlarının rahatlamasını sağlamaktadır. Bu düzenleme daha çok yaya ve bisiklet hareketleri düşünülerek yapılmıştır. Taşıt sürati ve hareketi sınırlandırılmaya çalışılmıştır (Kaplan 1991).

✓ **Almanya - Nürnberg - Ludnıgstrabe tarihi doku çevresinde yayalaştırma**



Örnekte görüldüğü üzere kent içerisinde bulunan bir ana arter kentin tarihi dokusu üzerinden geçmektedir. Bu arterin gelişme potansiyelini karşılayamaması sonucu genişletmesi düşünülmüş ancak tarihi mekân buna imkân vermediği için arter başka bir güzergâhtan geçirilmiştir.

Sonuçta taşıt trafiğinde arındırılmış bu mekân geniş bir yaya mekânı olarak kalmıştır. Elde edilen bu yeni mekân çeşitli sokak aktivitelerinin kolaylıla yapılabileceği bir mekân haline gelmiştir (Kaplan 1991).

Şekil 2.4. Almanya - Nürnberg - Ludnıgstrabe tarihi doku çevresinde yayalaştırma krokisi (Kaplan 1991).

✓ **Fransa - Paris - Vessailles Palace - Palace De La Concorde tarihi kent merkezi ve rekreatif alanlar**

Paris, Avrupa ülkeleri arasında tarihi zenginliği, sosyal ve sanatsal yapısı ile çok belirgin özellikler taşımaktadır. Günümüzde bu mekân içerisinde birçok eserin çok iyi korunduğu gözlenmektedir. Tarihi yapılar, kiliseler, tarihi meydanlar, köprüler halen günümüzde kullanılmaktadır. Kentte birçok meydan ve yaya mekânı bulunmaktadır. Bu mekanlar alışveriş mekanları içerisinde olduğu gibi, kentin tarihi yönetim ve prestij yapıları arasında da yer almaktadır. Paris kenti içerisinde orta çağdan kalma birçok yapı ile karşılaşmaktayız. Bu yapılar oldukça büyük kütleli ve orta çağ özelliklerini tamamen yansıtan, baskın nitelikli yapılardır. Bulundukları mekâna isimlerini verirler.

Tarihi yapılar Paris kenti içerisinde dağınık bir şekilde yer almaktadır. Hemen her tarihi unsurun, halen eski işlevi ile kullanıldığı göze çarpmaktadır. Bazıları ise oldukça zengin olan Fransız kültür varlığının sergilenmesi ve tanıtımı amacı ile sergi ve müze mekânları olarak işlevini sürdürmektedir.

Versailles Palace kentin orta çağdan kalma tarihi yönetim binaları ile çevrilmiş oldukça geniş bir meydandır. Tarih boyunca büyük bir toplanma mekânı olarak kullanılmıştır.

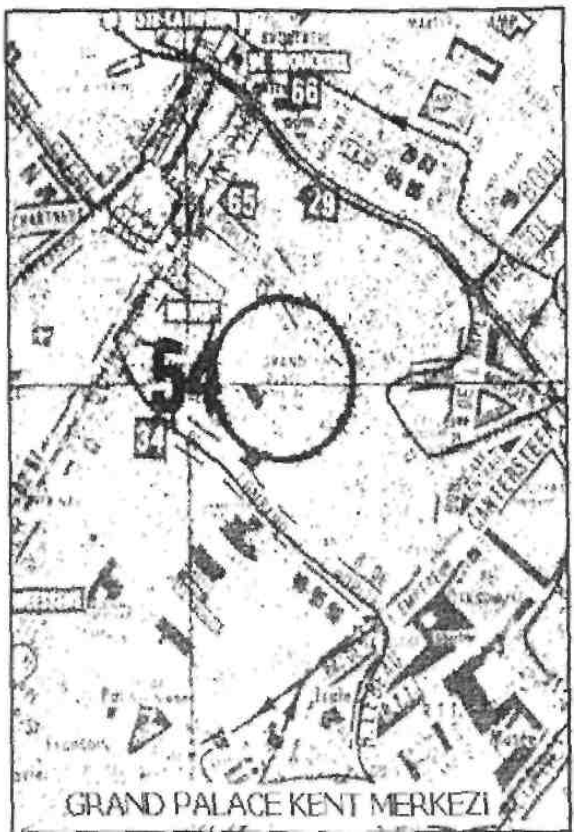




Şekil 2.5. Fransa - Paris - Vessailles Palace - Palace De La Concorde tarihi kent merkezi ve rekreatif alanlar (Kaplan 1991).

✓ Belçika - Brüksel - Grand Palace tarihi kent merkezi

Grand Palace şehrin ilk kuruluş mekânıdır. Bu mekân ilk dönemlerde bir meydan ve çevresinde bulunan kilise, yönetim binaları ve dış çeperde konutlardan oluşmaktadır. Yapılar oldukça görkemlidir ve orta çağın gotik özelliklerini yansıtmaktadır. Kentin diğer noktalarında bulunan tarihi kültür varlıklarının bu meydan ve çevresinde yoğunlaştığını görmekteyiz.



Şekil 2.6. Belçika - Brüksel - Grand Palace tarihi kent merkezi (Kaplan 1991).

Meydan dış çeperlere çok dar ara sokaklardan ulaşmaktadır. Tarihte bu ara sokaklar ve meydan ulaşım araçları tarafından kullanılırken günümüzde tüm bu alan taşıt trafiğine kapatılmış. Ana ulaşım aksı, dış çeperi içine alacak şekilde bir ring oluşturmaktadır.

Dış ringden bağlantı ve askılarla ulaşım belli otopark alanlarına gelmekte be noktalardan itibaren yaya ulaşımı başlamaktadır.

Mekân gündüzleri oldukça fazla kullanılmaktadır. Bu kullanımların %70'lik bölümü turistik amaçlıdır. Bu amaca hitaben, meydan çevresindeki ve ara sokaklardaki tarihi yapılar, modern yaşam içerisinde, geçmişteki kullanımlarına yakın kullanımlarla bezenmişlerdir. Bu mekandaki tarihi yapıların gerekli bakım onarım ve restorasyon çalışmaları yapıldıktan sonra iç mekânlarına uygun, müze, sergi salonu, kafe, bar ve restoranlara dönüştürülmüştür.

2.5. Türkiye'de uygulanmış ve uygulanmakta olan örnekler

Ülkemizde ise: kültür ve tabiat varlıklarının korunması 2863 (değişiklik 3386) sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamındadır Korunması gerekli tarihi merkezlerindeki uygulamada tek yasal araç Koruma Amaçlı İmar Planlarıdır. Koruma Amaçlı İmar Planları, kentsel sit sınırının onayından sonra iki yıl içinde hazırlanıp, koruma kurullarına verilir. Koruma kurulunca uygun görülen planlar, belediye ve valilikçe onaylanarak yürürlüğe girer.

Kanunun işleyiş şekli bu olmasına rağmen ülkemizde, korunması gereken tarihi kentsel alanların saptaması yapıldığı halde Koruma Amaçlı İmar Planları yapılamamaktadır. Planı hazırlamak / hazırlatmakla görevli yerel yönetimler, kentsel sit koruma kararlarının uygulanabilirliği konusunda önemli sorunlarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu sorunlar; koruma kararlarının uygulama çalışmaları için yeterli olmaması, kararların büyük bir bölümünün ya hiç uygulanamaması yâda tek yapı ölçeğinde kısmen uygulanabilmesi, koruma kararlarının çoğunlukla yakın çevredeki yükseklik, yoğunluk, ulaşım ve arazi kullanımı konularındaki planlama kararları ile çelişki yaratması, koruma kararı alınan bölgenin, koruma kararından sonra genellikle ilgisizlikten köhneleşmesi, tescilli yapıların büyük bir bölümünün sahipleri tarafından bilerek ve isteyerek tahrip edilmesi ve bunun önlenememesi şeklinde sıralanabilir. Hazırlanan Koruma Amaçlı imar Planları genellikle tarihi kentsel sit alanlarının sınırları içerisinde yer alan kullanımlara yönelik olmuştur. Tarihi kent dokusunu tehdit eden ulaşım sorunu için herhangi bu düzenlemede bulunulmamıştır. Kent bütünü içerisinde tarihi kent merkezleri, genellikle ulaşım imkanlarını kısıtlayan, eskimiş bir bölge olarak görülmektedir. Sonuçta tarihi dokuyu yok eden pek çok uygulamalar yapılmıştır.

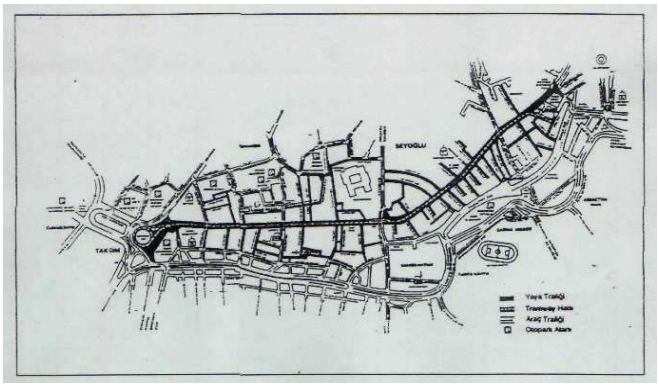
Tarihi kent merkezlerinin ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik yapılan çalışmalarda ise, bazı caddelerde özel oto kullanımı yasaklanmış ve alanın tamamı yayalaştırılmıştır (Tezer 1990). Ancak planlanan bölge ile kent içindeki diğer kullanımlar arasındaki ulaşım ilişkileri tam olarak çözümlenememiştir.

✓ **Beyoğlu tarihi kent merkezi yayalaştırması**

Tarihi kent merkezindeki planlama sorunları ancak parasal olanakların sağlanması ve bu konuda çalışacak uzman bir ekibin oluşturulması ve ulaşıma yönelik sorunların çözümü için yasal düzenlemelerin hazırlanması ile sağlanacaktır. Ülkemizde Beyoğlu İstiklal Caddesi, tarihi kent merkezinde ulaşım sorununa yönelik uygulanmış ve uygulanmakta olan yayalaştırma uygulamasına en iyi örnektir. İstiklal Caddesinde yayalaştırma uygulamasının hedefleri;

- Tarihi dokunun karakterini vurgulamak,
- Beyoğlu'nu önceki dönemlerde olduğu gibi tarihi merkez kimliğine kavuşturmak,
- Yaya bölgesi düzenlemesi ile yaya hareketlerini kolaylaştırmak,
- Toptu taşıma sistemi (tramvay) ile yaya hareketlerini desteklemek,
- Tarihi ticareti daha cazip hale getirmek, şeklinde sıralanabilir.

Yaya bölgesi, toplu taşıma sistemi ile desteklenecektir. Beyoğlu Belediyesi, tarihi ve kültürel değerlere uygun olarak bölgedeki geleneksel yapı ve dokuyu bozmadan, güncel gereksinimlere en iyi cevap verebilecek bir düzenlemenin gerçekleştirilmesi amacıyla uygulamaya yönelik bir yönetmelik hazırlamıştır (Tezer 1990).



Şekil 2.7. Beyoğlu ulaşım şeması (Tezer 1990).

✓ **Konya tarihi kent merkezi yayalaştırması**

Tarihi kent merkezinin yayalaştırılmasına yönelik hazırlanan bir diğer proje Konya kenti için hazırlanmıştır. Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı çalışmasında geleneksel merkez içinde ayrıntıda, önemli ve öncelikle tasarlanması gereken alanlar "Özel Proje Alanları" olarak belirlenmiştir.

1-Aziziye Cami Çevre Düzenlemesi, 2- Kapu Cami Çevre Düzenlemesi
3- Hükümet Meydanı Düzenlemesi, 4- Şerafeddin Cami Yeraltı Otoparkı ve Kent Meydanı Düzenlemesi, 5- PTT Önü Yeraltı Otoparkı ve Kent Meydanı Düzenlemesi, 6- İplikçi Cami Çevre Düzenlemesi ve Yeraltı Otoparkı
7- Mahkeme Hamamı ve Şerafeddin Cami Çevre Düzenlemesi
8- Mevlana Külliyesi ve Selimiye Cami Meydan ve Çevre Düzenlemesi
9- Karatay Külliyesi Çevre Düzenlemesi,10- Geleneksel Çarşı (Arasta) Kesimi Koruma ve Geliştirme Projesi

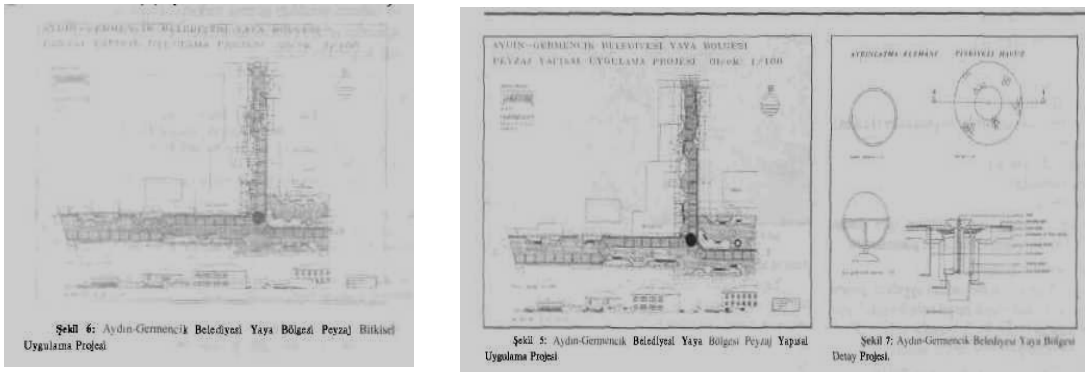
Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından 4,5,7 No.lu Özel Proje Alanlarının bir bütün halinde kentsel tasarım, peyzaj ve kent mobilyası projelerini hazırlatmıştır. (Tunçer 1998).



Şekil 2.8. Konya tarihi kent merkezi koruma amaçlı imar planı yeni kent merkezi yayalaştırması.

✓ Germencik (Aydın) tarihi doku çevresinde yayalaştırma

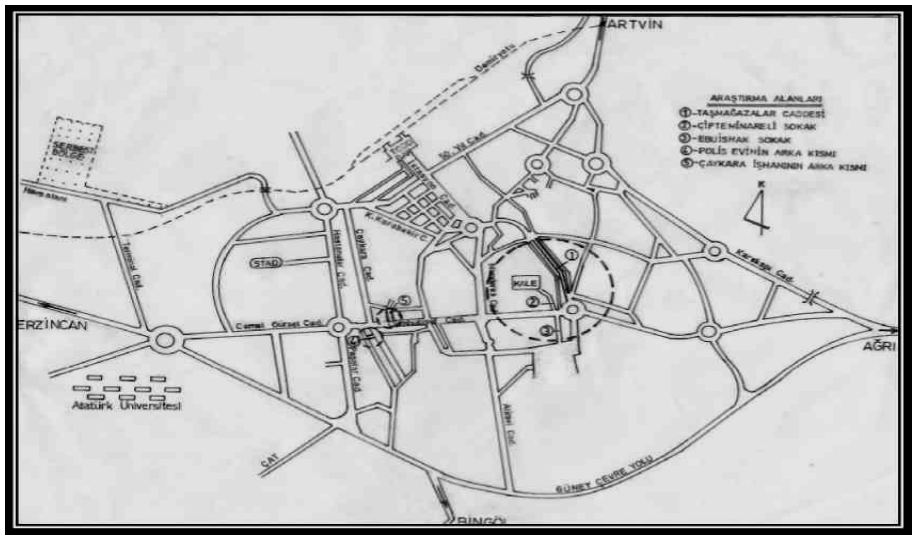
Germencik Yaya Bölgesi tasarım çalışmasında alanda yer alacak tesis, olanak ve aktivitelerin belirlenmesi amacıyla Belediye yetkililerinin görüşleri alınmış, Yaya Bölgesi Düzenleme İlkeleri'nden yararlanılmıştır. Buna göre; alana çevresiyle birlikte yeni bir görünüm kazandırmak, yerel halkın günlük açık ve yeşil alan gereksiniminin bir kısmını karşılamak amacıyla alana gelmelerini sağlayacak çekici bir ortam oluşturulması, ayrıca okulların yer aldığı bu alanda çocukların emniyeti açısından araç trafiğinin. Yavaşlatıldığı bir mekân ortaya konarak, ziyaretçilere de dinlenme olanaklarının sağlanması amaçlanmıştır. Toplanan verilerin analizi ve değerlendirmesi ışığında, temel ilkelerden hareketle araştırma alanına ait tasarım ilkeleri ortaya konmuştur (Zafer 1998).



Şekil 2.9 Aydın Germencik yayalaştırılan alan krokileri (Zafer 1998).

Sokakların yaya yolu olarak tasarımında motorlu taşıt girişinin engellenmesi, zorunlu durumlarda girişin sağlanması amacıyla gerekli düzenlemelerin getirilmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle, yola girecek taşıtların hızları düşürmelerini sağ-layacak en az 3 m genişliğinde bir hat boyunca zigzaglı bir düzenleme getirilmelidir. Taşıtın geçmesi planlanan hat ile diğer alanların döşemesinde farklılık oluşturulması, görsel olarak mekânın algılanmasında yardımcı bir düzenleme olacaktır (Zafer 1998).

- ✓ **Erzurum tarihi doku çevresinde yayalaştırma**



Şekil 2.10. Erzurum kent merkezinde yaya bölgesi olarak tasarımı gerçekleştirilen alanlar (Şişman ve Kırzıoğlu 2002).

Belediye ve özele ait toplu taşım araçları, Taş mağazalar Caddesine paralel olarak uzanan Cedit Caddesini kullanmaktadırlar. Bu nedenle cadde üzerinde toplu taşım araçları tespit edilmemiştir. Transit trafiğin yanısıra, cadde üzerinde park etmiş araçlara günün her saaatinde rastlanmak mümkündür. Park eden araçların büyük bir çoğunluğunu yine özel araçlar oluşturmaktadır (Şişman ve Kırzıoğlu 2002).

Caddenin mevcut durumdaki monoton görünümünün giderilmesi ve Erzurum halkı için çevre konforuna sahip bir alış-veriş alanı oluşturmak için proje çalışması yapılmıştır. Projelerin ilk aşamalarında öncelikle alanda yer verilecek olan elemanlar işlevlerine göre gruplandırılarak, işlevlerin birbirleri ile olan bağlantılarını göstermek amacı ile işlev şemaları oluşturulmuştur. Alana ait kullanımların belirlenmesinden sonra bunlar arasındaki ilişkilerin ortaya konulması amacı ile leke diyagramı oluşturulmuştur.

Çifte Minareli Sokak: Tarihi Tebrizkapısı'nda yer alan Çifte Minareli Medrese ve Ulucami arasında bulunan bir sokaktır. Mevcut durumda iki tarihi eser arasında yer alan sokak üzerinde eski halı ve kilim satışının yapıldığı bir dükkan dışında herhangi bir ticari ünite yer almamaktadır (Şişman ve Kırzıoğlu 2002).

Ebu İshak Sokak: Çifteminareli Sokağın hemen karşısında yer alan sokak, Cumhuriyet Caddesinden Kale'ye güney doğrultusunda ulaşımı sağlamaktadır. Tarihi kent dokusu içerisinde yer alan sokak, transit trafik ve park eden araç bakımından oldukça sakindir. 17.12.1993 tarihinde Erzurum Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından Erzurum Kalesi I. derecede arkeolojik sit ve kale kuzeyinden başlayarak, Tebrizkapı'ya kadar olan alanın ise III. derece arkeolojik sit alanı olarak tescil edilmesine karar verilmiştir (Şişman ve Kırzıoğlu 2002).

✓ **İstanbul talimhane alanı tarihi doku içersinde yayalaştırma çalışması**



Şekil 2.11. İstanbul Talimhane alanı tarihi doku yayalaştırması (http://www.arkitera.com/haber_16784_taksim-meydani-arac-trafigine-kapatiliyor.html. 11.10.2007).

Projede Tarlabaşı Bulvarı'ndan The Marmara Oteli'ne geçiş yolu olan Tak-ı Zafer Caddesi trafiğe kapatılıp araç hareketleri Asker Ocağı Caddesi üzerinden Mete Caddesi'ne yönlendirilecek. Böylece İstiklal Caddesi'nden gelen yayalar araç trafiği yaşamadan Gezi Parkı'na geçebilme imkânı bulacaktır.

Bugün Beyoğlu'nun, resmî ve özel tiyatrolar ile kitabevleri, resim galerileri ve yabancı ülkelerin kültür kuruluşlarıyla gözde bir kültür ve sanat merkezi olmanın yanı sıra, önemli bir ticaret ve alışveriş merkezi haline getirilmesi konumuna bu proje ile başlanmıştı. Ardından 2005 yılı yazında Talimhane bölgesinde bir aylık süren çalışma sonunda 25 bin metrekarelik alan yayalaştırılmıştır. Toplam beş caddeyi kapsayan alanda yol yapımı ve ışıklandırma çalışmaları yapılarak. Bölgede bulunan yaklaşık 40 otel yenilenmiş ve Talimhane bir turizm ve kültür merkezi olmuştur.
(http://www.arkitera.com/haber_16784_taksim-meydanî-arac-trafigine-kapatiliyor.html.).

BÖLÜM 3

3. ARAŞTIRMA BULGULARI

3.1. Akşehir (KONYA) İlçesine İlişkin Genel Bilgiler

Akşehir, İç Anadolu Bölgesinde, Konya İline bağlı bir ilçe merkezidir. Kuzeydoğusunda Ankara, kuzeyde Eskişehir, kuzeybatıda Afyon, doğu ve güneybatıda Konya, batıda Isparta illeri ve Akşehir ilçe merkezinin kuzeyinde Akşehir Gölü ile çevrilidir. İlçe yüzölçümü 1442 km2'dir. Denizden yüksekliği 1050 m'dir. Akşehir kara ve demiryolu ile Konya ve Afyon'a; ara yolları ile köy, kasaba ve çevre ilçelerine bağlı bulunduğundan yakın çevresinin ekonomik, idari, kültürel,sağlık ve yargı merkezi olarak gelişmiş durumdadır. Sosyal alt yapı açısından Akşehir geleneksel Türk Toplumu özelliklerini gösterir. Geleneksel kültür açısından yaşam sürerken nüfus artışı ve tüketime paralel olarak kentsel normlar kazanılmıştır (www.aksehir.bel.tr).

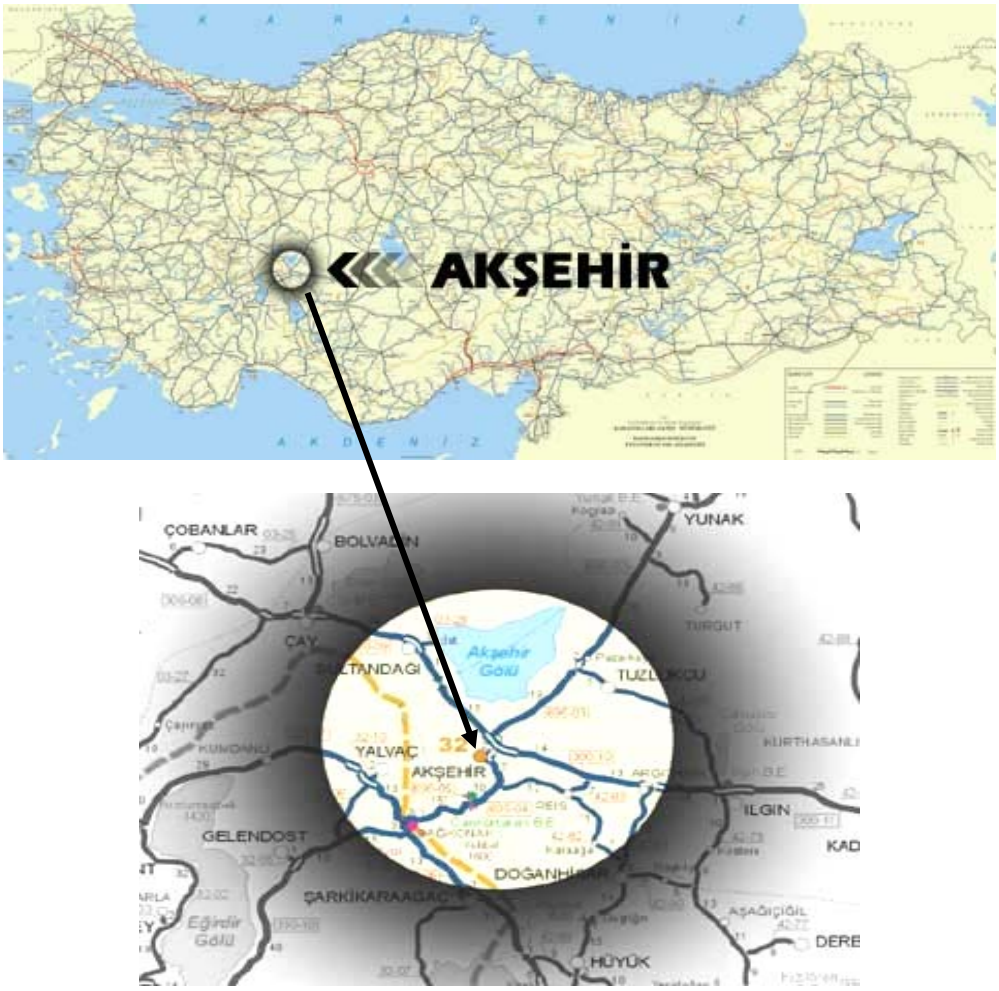
Akşehir'in ekonomisi sahip olduğu verimli tarım toprakları dolayısıyla tarıma dayalı olup ticaret sektörünün de baskın olduğu görülmektedir. İlçe sahip olduğu ekonomik canlılıktan dolayı kırsal kesimlerden göç almakta buna karşın dışarıya da göç vermektedir. Ayrıca ilçenin kuzeyinde bulunan Akşehir Gölü de ilçenin ekonomisine balık üretimi açısından ve sulama açısından da katkıda bulunmaktadır.

Akşehir, Orta Doğuyu Avrupa'ya bağlayan kara ve demiryolu üzerinde kurulmuş olması nedeniyle merkezi bir konuma sahiptir. Akşehir İlçesi Konya'ya 135 km, Afyon'a 94 km, Ankara'ya 260 km, İstanbul'a 523 km, İzmir'e 430 km, Antalya'ya 400 Km ve Adana'ya 483 km uzaklıktadır. Akşehir ve çevresi tabii güzellikleri, bereketli toprakları ve yeşil bitki örtüsü ile İç Anadolu Bölgesinin gözde ilçesidir.

Bölgenin iklimi karasal iklimdir. Bunun yanında İç Anadolu ve İç Batı Anadolu iklimlerinin geçiş yeridir. Yazlar sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve yağışlıdır. Yıllık yağış miktarı 690 m.m'dir.

Akşehir ve çevresi İç Anadolu bölgesinin en fazla yağış alan bölgelerinden birisidir. Yıllık sıcaklık ortalaması 12 cº'dir. En önemli rüzgârı güneybatıdan esen, halk arasında gedavet adı ile bilinen sam yeli dir. İç Anadolu ikliminden Akdeniz iklimine geçiş söz konusu olup yazlar sıcak, kışlar genel olarak ılık geçer. Akşehir'in ekonomisi sahip olduğu verimli tarım topraklarından dolayı tarıma dayalı olup tarıma dayalı ticaret sektörü gelişmiştir. Akşehir ilçesi doğal tarihi ve folklorik değerleri açısından zengin kaynaklara sahiptir. Bu zengin kaynaklar ilçe merkezinde turizm açısından çeşitliliği ile bölğesel olarak yörenin turizmden aldığı payı yüksek kılmaktadır. Değişen turist profilinin, çevreye duyarlı ve kültürel özellikli yörelere ilgisi giderek artmaktadır. İlçe merkezinde turizm potansiyeli olarak; inanç turizmi, dağ turizmi, gençlik turizmi açısından en önemli potansiyel olan yamaç paraşütü, kültür turizmi v.b. turizm faaliyetleri ilçe merkezinde gerçekleştirilmektedir (www.aksehir.bel.tr).

İlçe merkezinde, 1959 yılından beri her yıl aralıksız kutlanan ve 1974 yılından itibaren de uluslararası nitelik kazanan; 2007 yılında 33. Ulusal, 48. Uluslararası olarak kutlanan Nasreddin Hoca Şenliği ilçe turizmini ve tanıtımını hareketlendiren önemli sosyal etkinliklerdendir. Nasreddin Hoca türbesinin Akşehir'de bulunması yılın belli aylarında yerli ve yabancı turistlerin ilçeye gitmesine neden olmaktadır. Akşehir bu nedenle Dini turizm güzergâhı olmaktadır. Nasreddin Hoca türbe gişesinin resmi kayıtlarına göre gelen ziyaretçi sayısı yıllık 50.000 kişiye ulaşmıştır (www.aksehir.bel.tr).



Harita 3.4. Akşehir İlçesi ulaşım haritası (www.kgm.gov.tr).

3.2. Akşehir Tarihi Kent Merkezinin Yeri

Kentlerin kendilerine özgü kimliği, tarihsel süreç içinde toplumsal olgular, insanlar arasındaki iletişimler dizgesi içinde, bina, sokak ve meydanların özel bir yerde mekânsal kurgulanmasıyla ortaya çıkar. Bu kentsel oluşum, Akşehir'de çok üzgün bir nitelik taşımaktadır.

Akşehir ilçe merkezinin geçmişteki sosyal ve ekonomik yaşantıyı belirten konut alanlarına sahip oluşu göz önüne alınarak bu değerlerin korunmaları ve gelecek kuşaklara iletilmeleri için, Hacı Hamza Sokak, Değirmen Caddesi, Seyyit Mahmut Hayrani Sokak bölgeleri, Akşehir ilçe merkezinde kentsel sit alanları olarak belirlenmiştir.

Akşehir'in Nasrettin Hocayla özdeşleşmiş toplumsal kimliğini, Nasrettin Hoca Türbesi, Taş Medrese, İplikçi Cami, İmaret Cami, Çarşı Hamamı vb. diğer kültürel mirasları güçlendirmektedir. Eski Afyon Caddesinde bulunan Taş Medrese Mescidi, Türbe, Hengah, İmaret e çeşmeden oluşan bir külliye şeklinde inşa edilmiştir. Günümüzde mescid, Medrese ve Türbe ayakta durmaktadır. Halk arasında bugün halkalı medrese olarak adlandırılan Taş Medrese arkeoloji müzesi olarak kullanılmaktadır.

Tarihi ticari sit alanı, günümüzde Arasta olarak anılan mevki olup, bu alan kuzeyinde İplikçi Camii, batısında Belediye Meydanı (Cumhuriyet Meydanı) ile sınırlandırılmış olup, Kuşçu mahallesinin sınırları içindedir.

Akşehir Tarihi kent merkezi olarak nitelendirebilecegimiz alan; 24. Ağustos Bulvarı, Cevdet Köksal caddesi, Nasreddin Hoca mezarlığı, İmaret camii ve Cumhuriyet meydanı ile sınırlandırılan alan arasında kalmaktadır. Bu alan içersinde arasta alanı, müze meydanı, iplikçi camii v.b. tarihi özelliği olan değerler yer

almaktadır. Gelişen akşehirle birlikte bu alanda yer alan tek katlı cumbalı yapılar zamana ve rant kargaşasına yenik düşüp yerlerini çok katlı betonarme yapılara bırakmışlardır.

Bu yapılara alış veriş merkezleri, dershaneler, ticarethaneler v.b. ticari fonksiyonlar yüklenilmiştir (Harita 3.5.). Akşehir kent merkezi imar palnı kararlarında max. kat yüksekliği 5 olmasına ragmen tarihi kent merkezi sınırları içersinde 1 katlı, 2 katlı, 3 katlı yapılarda bulunmaktadır (Harita 3.6.). Ticaret merkezi olması nedeni ile taşıt ve yaya kullanım potansiyeli fazladır. Tarihi kent merkezinde yaya sirkülâsyonun kesişim noktasında Cumhuriyet Meydanı ve Müze Meydanı olmak üzere iki önemli meydan düzenlenmiştir. Bunlardan Cumhuriyet Meydanı; anma törenlerinde ve Nasreddin Hoca festivallerinde kullanılmaktadır. Cumhuriyet meydanı çevresinde taşıt ve insan yoğunluğunu artırıcı ticari fonksiyonlarla çevrilidir (Harita 3.7.).



Şekil 3.12. Cumhuriyet meydanından bir görünüm ve mevcut durum krokisi (**Orj** 2007).

Sekil 3.12. cumhurıyet meydanı foto

Harita 5

Harita 6

Harita 7

Müze meydanı ise İnönü Caddesi üzerinde, Batı Cephesi Karargâhı Müzesi'nin ve tarihi Akşehir hamamının bitişiğinde yer almaktadır. Meydan, Batı Cephesi Karargâhı Müzesi, İnönü caddesi ve Arasta alanı ile bir bütünlük oluşturmaktadır. Tarihi Kentin merkezinin odak noktası olarak bu meydan yaya – taşıt ulaşımının kesişmesi ve yönlenmesi açısından önemli bir mekandır (Harita 3.8.).



Şekil 3.13. Müze meydanından bir görünüm ve mevcut durum krokisi (**Orj** 2007).

İnönü Caddesi, üzerinde birçok ticari donatıyı bulundurmakla beraber, kent merkezi ile konut alanları arasında bağlantıyı sağlayan ulaşım aksıdır. Merkezde bulunan otellerin, dershanelerin, alış-veriş merkezlerinin, Arastanın ve bir çok ticari birimin bu cadde üzerinde ve çevresinde yer alması, caddenin taşıtlar ve yayalar tarafından kullanım oranını artırmaktadır (Harita 3.9.). Akşehir tarihi kent merkezinin çepherinde yer alan insanların yaya akışının kuvvetli olduğu park ve çay bahçeleri bulunmaktadır. Bu açık yeşil alanlar kent içersinde kentlinin nefes alabildikleri mekânlardır (Harita 3.10.).

Şekil 3.13 muze fotograf

Harita 8

Harita 9

Harita 10

3.3. Tarihi Kent Merkezinin Tarihsel Süreç İçerisindeki Mekansal Gelişimi

Akşehir ilçesinin Baştekke yolu üzerinde bulunan mağaraların ilk Frigyalıların meskenleri olduğu tahmin edilmektedir. Dolayısıyla ilçede ilk yerleşimin M.Ö. 3000'e kadar uzandığı söylenebilir. Ayrıca bölgede Lidya, Pers ve Helenistik döneme ait buluntular elde edilmiştir. Hıdırlık Mevkiinin kuzey yamaçlarında bulunan nekropol alanı ise Akşehir'in Roma döneminde de bir yerleşim alanı olduğunu göstermektedir.

Akşehir Selçuklular döneminde ticari ve idari alanda büyük gelişme göstermiş ve mimari eserler yönünden en parlak dönemini yaşamıştır. Kent merkezinde temel kazılarında ortaya çıkarılan sur izleri, dere kenarındaki kalenin surlarının merkezden geçtiğini göstermektedir. Selçuklu Döneminden günümüze kadar gelen eserler 13 yy'a ait olup bunlardan bazıları, Taş Medrese, Taş Medrese Mescidi, Güdük Minare Mescidi, Küçük Ayasofya Mescidi, Ferruh Şah Mescidi, Seyyid Mahmut Hayrani Türbesi vd. dir. Selçuklulardan sonra bölge Karamanoğulları hakimiyetine girmiştir. Ancak Akşehir'in 1467 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilmesi ile bu dönem kapanıp, Osmanlı Dönemi başlamıştır. Selçuklu Döneminde derenin kuzeyinde bulunan yerleşme, Osmanlı Döneminde derenin güneyinde gelişmiştir. Bu dönemde Akşehir önemli bir ticaret merkezi olmaya başlamıştır. Önemli ticaret yolları üzerinde yeralan bir yerleşim olması nedeni ile Osmanlı İmparatorluğu sınırları içine girdikten sonra ilk zamanlarda vilayet olduğu bildirilmektedir. Bu dönemde yerleşmenin merkezi arasta bölgesi ve çevresidir. Dönemin özelliğini yansıtan kapalı çarşı formunda gelişme göstermiştir (www.aksehir.bel.tr).

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde yerleşim alanı ovadan yavaş yavaş dağın eteklerine doğru yükselmeye başlamıştır. Konumu nedeniyle ekonomik açıdan gelişme gösteren Akşehir'de 1903 yılında Arasta bölgesinde Osmanlı bankası açılmıştır. 1909'da da iktisadi Milli Şirket adıyla kurulan Akşehir Bankası, uzun yıllar burada faaliyet göstermiştir. Bu milli banka, maddi imkanlarını şehrin imarı içinde kullanmış, sokakların çoğunu az zamanda parke kaplatıp, yer yer kanalizasyon

tesisatı ve WC, parklar ve bahçeler yaptırmış, eski evleri günün şartlarına uyum gösterecek şekilde onarımını sağlamıştır. Ayrıca Akşehir, Kuruluş Savaşının hazırlanmasında ve düzenlenmesinde de önemli bir rol üstlenmiş, karargâh vazifesi görmüştür. Cumhuriyet döneminde konumu ve tarihi geçmişi itibari ile 6 tane bucağı olan Akşehir, daha ileriki yıllarda Konya İli'nin bir ilçesi haline gelmiştir (www.aksehir.bel.tr).

Günümüz Akşehir'in Nasrettin Hocayla özdeşleşmiş kültürel kimliğini, Nasrettin Hoca Türbesi, Taş Medrese, Taceddin Dede Türbesi, İplikçi Cami, İmaret Cami, Ferruh Şah Mescidi, Kilise, Orta Hamam, Çarşı Hamamı, yukarı mahalle hamamı, Seyid Mahmut Hayrani Türbesi, Çeşmeler ve diğer anıtsal yapılar güçlendirmektedir (Harita 3.11.).

Harita 11

3.4. Tarihi Kent Merkezinde Bulunan Taşınmaz Kültür Varlıkları

3.4.1. Kentsel sit alanı ve sınırları

Akşehir ilçe merkezinin geçmişteki sosyal ve ekonomik yaşantıyı yansıtan geleneksel dokusu Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulunun 15.11.1985 tarih ve 1569 sayılı kararı ile Kentsel Sit Alanı olarak tescil edilmiştir. Ayrıca aynı sayılı karar ile Hıdırlık Mevkiinin kuzeybatısı (nekropol alanı – III. Derece) ve Mustafa Bey Höyüğü (I. ve III. Derece) Arkeolojik Sit Alanı, Hıdırlık Mevkii ise I. Derece Doğal Sit Alanı, 2005 yılında ise II. Derece Doğal Sit Alanı olarak tescil edilmiştir. Akşehir İlçesinde tescilli yapıların listesi (Ek 2.) de gösterilmiştir.

3.4.2. Tarihsel ticari sit alanı

Günümüzde Arasta olarak anılan bölge Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulunun 15.11.1985 tarih ve 1569 sayılı kararı ile Tarihsel Ticari Sit Alanı olarak tescil edilmiştir (Harita 3.12.). Bu alan kuzeyinde İplikçi Camii, batısında Belediye Meydanı (Cumhuriyet Meydanı) ile sınırlandırılmış olup, Kuşçu



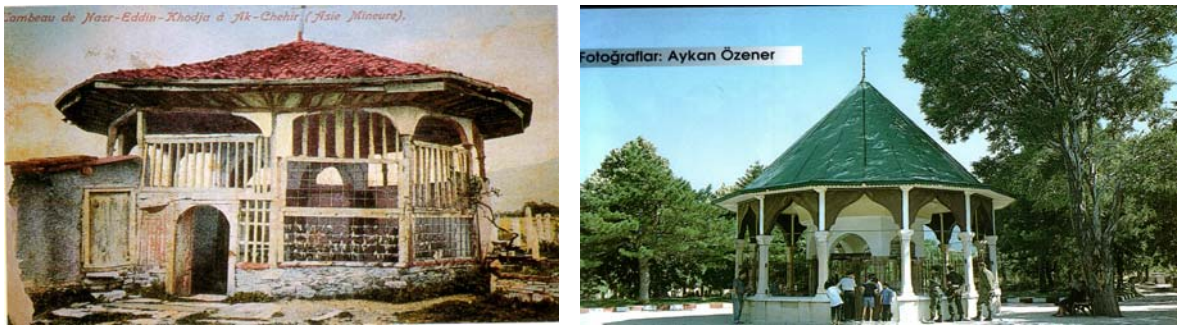

mahallesinin sınırları içindedir.

Şekil 3.14. Tarihi Sit alanı içersinde kalan Arasta çarsınından bir görünüm (**Orj** 2007).

Harita 12

3.4.3. Nasreddin Hoca Türbesi

Yalnız Anadolu kültürünün değil, bütün Türk aleminin, Türk sultanlarının ve batılıların da tebessüm kaynağı olan Nasreddin Hocanın Türbesi, kendi adını taşıyan ilçe mezarlığının ortasında bulunmaktadır. Nasreddin Hoca Selçuklular devrinde yaşamasına rağmen, türbenin bilinen tarihçesi Osmanlılar döneminde başlar. Türbe yapıldığı tarihten bu yana, birçok tamirat ve bu tamiratlarda birçok değişiklikler görmüştür. Kişiliği Çin sınırını aşan bir boyut kazanan hocanın meşhur kişiliği, türbesinin yoğun şekilde ziyaret edilmesini sağlamaktadır.



Şekil 3.15. Nasrettin Hoca Türbesi Eski ve Yeni Görünümü ile mevcut durum krokisi (**Orj** 2007).

Şekil 3.15. nasreddın hoca resım

3.4.4. Akşehir Batı Cephesi Karargahı Müzesi

Müze binası 18 Kasım 1921-24 Ağustos 1922 tarihleri arasında Batı Cephesi Karargahı olarak kullanılmıştır. Bu tarihler arasında geçen dokuz ay on günde, Büyük taarruz hazırlıkları buradan yönetilmiş, planları burada yapılıp, kararı burada verilmiştir. Batı Cephesi Komutanlığı Karargahı, bu günlerin anısına 1946 yılında 'Batı Cephesi Karargahı Müzesi' olmuş, 1960'lı yıllarda da ziyarete açılmıştır.

Müzenin kentin en yoğun kullanımlı caddesi olan İnönü Caddesi üzerinde bulunması, kendi adını taşıyan meydanla iç içe olması ve Arasta çarşısının da kuzey batısında yer alması; bu alanın kullanım yoğunluğunu artırmaktadır.



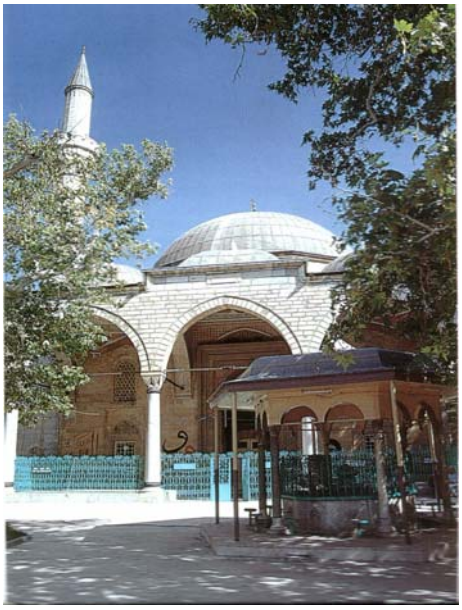
Şekil 3.16. Akşehir Batı Cephesi Karargahı Müzesi (**Orj** 2007).

3.4.5. Camiiler

- **İmaret Camii**

Nasreddin Hoca türbesinin güneyinde, 1510 yılında ikinci Beyazıt devrinde Rumeli Beylerbeyi Hasan Paşa tarafından kesme taşlarla yaptırılmıştır. Cami 16.yy.'ın en güzel Osmanlı yapıtlarındandır.

Bahçesinde yoksullara yemek verilen aşevi, Nasreddin Hoca medresesi olmak üzere birçok medrese, türbe bulunuyordu. Bazı kubbeleri yıkılan camii ilki 1895 yılında olmak üzere birkaç kez onarılmış ve halen camii olarak kullanılmaktadır (Akşehir Müze Müdürlüğü).



Şekil 3.17. İmaret Camii ve Şadırvanından bir görünüm (**Orj** 2007).

- **İplikçi Camii**

Ticari sit alanı ve geleneksel mimarinin güzel örneklerinden biri olan Arasta çarşısının içinde bulunan camii, eski iplik tüccarlarının çok bulunduğu bir yerde olmasından dolayı bu adı almıştır. M 1337 yılında Orhan Gazi döneminde Ambardar Kerim tarafından yaptırılmıştır.

İçten eni 22, boyu 27.5 metredir. Sonradan yapılan ek bölümlerle büyütülmüştür. Sütun başlıkları alçı kabartmalarla süslenmiştir. İlk olarak M.1547 de çevresindeki dükkânlardan çıkan bir yangında büyük ölçüde zarar görmüştür. Kuzey kapısındaki kitabeden anlaşıldığı üzere 1894 yılında Şeyh Bedrettinzade Abdullah'ın oğlu Abdurrahman tarafından tamir ettirilmiştir. Ayrıca 1955 yılında çok iyi bir tamirat daha görmüş ve camiye ekler yaptırılarak sağlamlaştırılmıştır. Halen camii olarak kullanılmaktadır (Akşehir Müze Müdürlüğü).



Şekil 3.18. İplikçi Camii ve Arasta Çarşısı Giriş Kısmından bir görünüm (**Orj** 2007).

Tarihi öneminin yanı sıra; kentin en yoğun kullanılan caddesi olan İnönü caddesi üzerinde bulunması, Arasta çarşısının ve Cumhuriyet meydanın da hemen çaprazında olması sebebiyle kullanım yoğunluğu ve yönlenme açısından caminin önemini artırmaktadır.

- **Ulu Camii**

Ahi Celal Mahallesinde, Ulu Camii Caddesi ile Kalaycı sokağın kesiştiği köşede yer alır. Yapının inşaatında tuğla ve moloz taşın yanı sıra, az miktarda da devşirme malzeme kullanılmıştır. Camii, güneyden kuzeye doğru genişleyen harim ile kuzey duvarı boyunca uzanan son cemaat yeri ve bunun önündeki, yamuk planlı avludan ibarettir.

Bugün, batı ve güney yönden özel arazilerle çevrili olan caminin güneybatı köşesi pahlıdır. Bu pah nedeniyle caminin, ilk inşa edildiği yıllarda dört yönden sokaklarla çevrili olduğu düşünülebilir. Bu durumda, camii planındaki güneyden kuzeye doğru genişlemenin de, sokaklar arasında kalan arazinin şeklinden kaynaklandığının tahmin etmek mümkündür (Akşehir Müze Müdürlüğü).



Şekil 3.19. Ulu Camii Minaresi ve Şadırvanından Bir Görünüm ve sokak sıhhileştirme çalışması (**Orj** 2007).

Ulu camii Sokak 2004 yılında başlayan sokak sıhhileştirmesi çalışması ile düzenlenerek Akşehir halkına kazandırılmıştır.

Sokak sıhhıleştırması

- **Taş Medrese**

Altunkalem Mahallesi, Eski Afyon Caddesi üzerindedir. Medrese, mescid, türbe, hankah, imaret ve çeşmeden oluşan bir külliye şeklinde inşa edilmesine rağmen, günümüzde yalnızca medrese, mescid ve türbe, kısmen sağlam olarak gelebilmiştir. Günümüzde ise Arkeoloji Müzesi olarak kullanılmaktadır.

Taş medresenin giriş kapısı üzerinde bulunan kitabeden, hankahı Fahrettin Ali Bin El-Hüseyin'in yaptırdığı ve inşaatın H.659/M. 1260-61 tarihinde tamamlandığı anlaşılmaktadır. Her iki kitabede de adı geçen Fahrettin Ali Bin El-Hüseyin Anadolu Selçuklu vezirlerindendir (Akşehir Müze Müdürlüğü).





Şekil 3.20. Taş Medresenin mevcut durumundan bir görünüm (**Orj** 2007).

3.5. Akşehir Tarihi Kent Merkezinde Karşılaşılan Ulaşıma Yönelik Sorunlar

Kent merkezinde kalan çarşı alanı ile ticaret ve alışveriş merkezlerini oluşturan meydan ve sokaklar kullanıcılarının ihtiyaçlarını tam manasıyla karşılayamadığı gibi birbirinden ayırt edilebilir özelliklere sahip değillerdir. Farklı fonksiyonlara sahip bölgeler birbirinden ayırt edilemediği gibi, bölge içindeki sokaklar da birbirinden farklılık içermemektedir. Kent merkezinde bu şekilde bir nitelendirmeyi engelleyecek en önemli tehdit araç yollarıdır. Araç yolları kent merkezlerini gereksiz şekilde parçalayarak mahalle bütünlüklerini bozmakta ve yapı adalarını çok ufak parçalara bilmektedir. Mahalle bütünlüklerini koruyabilmek ve yayaların rahat dolaşımlarını sağlayabilmek amacıyla kent merkezindeki araç yolu yoğunluğunun azaltılması gerekmektedir (Erdem vd. 2003).

Akşehir yılda bir kere düzenlenen Uluslararası Nasreddin Hoca Şenlikleri ile ismini dünyaya duyurmuştur. Şenlik boyunca çeşitli aktiviteler yapılmakta bu aktivitelere Akşehir halkı yanı sıra çok sayıda yerli ve yabancı turist katılmaktadır. Kent merkezinde taşıt ve yaya yoğunluğunun arttığı bu dönemlerde kent merkezinde büyük sorunlar yaşanmaktadır. Kent merkezinin taşıt trafiğine açık olması, otopark alanlarının yetersiz olması, yol kenarlarının otopark alanı olarak kullanılması yayalara hareket alanı bırakmamakta, tarihi doku üzerinde ulaşımdan kaynaklanan baskıların artmasına neden olmaktadır. Akşehir kent merkezinde günümüze kadar taşıt kullanımından kaynaklanan sorunların çözümüne yönelik bütüncül bir planlama anlayışı benimsenmemiştir. Daha çok karşılaşılan sorunlara kısmi çözümler bulunmaktadır. Kısmi çözümler uygulamanın olduğu alanda kullanılır olurken kent bütününde değerlendirildiğinde sorunun boyutları daha da artmaktadır. Arasta bölümü ile Cumhuriyet Meydanı ile belediye parkını bağlayan sokak tamamen yayalaştırılmışken bu sokağın başlangıç noktası olan İnönü Caddesi için ise herhangi bir öneri geliştirilmemiştir. Sadece Nasreddin Hoca şenliklerinin olduğu dönemlerde yayalaştırılmaktadır. Oysaki şenliklerin olmadığı dönemlerde de kent merkezinde bulunan kentsel kullanımlar taşıt trafiği yoğunluğunu artırmakta, yayaya hareket imkânı tanımamaktadır (Harita 3.13.)

Akşehir kent merkezi ele alındığında yaz aylarında yaya trafiğinin taşıt trafiğinin önüne geçtiği görülmektedir. Belediye çalışmaları neticesinde Kent merkezinde kısmi yayalaştırma çözümleri ile bazı sokakları trafiğe kapatmıştır. Fakat kapatılan bu sokakların başlangıcı ve bitişinin kesişim noktası taşıt yolları olmaktadır (Harita 3.14.).

Bu nedenle yayalaştırılmış alanlar kısmi zamanlı otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Anlaşılacağı üzere Akşehir' de yayalaştırma üzerine kalıcı ve etken çözümler getirilememektedir. Fotoğraf Listesinde de (Ek 3). Görüleceği gibi insan yoğunluğunun arttığı yaz ayları ve festival zamanı, Akşehir Kent merkezi yaşanamaz bir hale gelmektedir.

Harita 13

Harita 14

3.6. Araştırma Alanına İlişkin Anket Sonuçları

Akşehir tarihi kent merkezinde yaılacak tüm çalışmaların, bu alanı kullanacak topluma yönelik olduğu dikkate alındığında, kullanıcı grubunun alan ile ilgili sorunlarının ve beklentilerinin ortaya konmasının gerekliliği doğrultusunda anket çalışmasının yapılmasına karar verilmiştir.

Araştırma alanında iki tip kullanıcıya yönelik anket çalışması yapılmıştır. I. Anket çalışması Akşehir tarihi kent merkezinde iş yeri sahiplerini kapsamaktadır, II. Anket çalışması ise Akşehir tarihi kent merkezini kullanan yaya lara yönelik yapılan anket çalışmasıdır. Bu iki anket çalışmasındada 100 kişiye uygulanan anket soruları üç bölüm olarak düzenlenmiştir. I. Bölümde alan kullanıcı profilini belirlemeye yönelik sorular bulunmaktadır. Bu bölümde bireylere cinsiyet, yaş, meslek, eğitim durumu, haneye giren toplam gelir ile ilgili sorular sorulmuştur. II. Bölümde ise yer alan sorular ile bireylerin tarihi kent merkezine ulaşımını nasıl sağladıkları ve beklentilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. III. Bölümde ise bireylerin tarihi kent merkezinin özelliği ve korunması hakkındaki düşüncelerin tespitine yönelik olarak yapılmıştır.

3.6.1. Ankete katılanların sosyo-kültürel durumu

Ankete katılanların cinsiyete göre dağılımına bakıldığında % 43 ünün erkek, % 57 sinin ise kadın olduğu görülmektedir (Çizelge 3.1.). kadın sayısının erkek sayısından fazla olmaının nedeni merkezde alış veriş alanlarının foğun olarak bulunmasıdır.

Çizelge 3.1. Ankete katılanların cinsiyete göre dağılımı

Ankete katılanların cinsiyete göre dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	Kadın	57	57,0	57,0	57,0
	Erkek	43	43,0	43,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Çalışma alanında anket yapılırken, deneklerin 15 yaş ve üzerinde olmasına dikkat edilmiştir. Çizelge 3.2.'de ankete katılanların yaş grupları verilmektedir. Çizelge incelendiğinde, Akşehir tarihi kent merkezini 25 – 36 yaş grubunun daha çok kullandı görülmektedir. Bunun nedeni ise ticari faaliyetlerin bu alanda gerçekleşiyor olmasıdır. 25 yaş altı genç insanların ise tarihi kent merkezini sosyal aktivitelerin az olması nedeniyle fazla kullanmadığı gözlenmektedir.

Çizelge 3.2. Akşehir tarihi-ticari kent kerkezini kullananların yaş grupları tablosu

AKŞEHİR TARİHİ-TİCARİ KENT MERKEZİNİ KULLANANLARIN YAŞ GRUPLARI

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	15-19 YAŞ	15	15,0	15,0	15,0
	19-25 YAŞ	31	31,0	31,0	46,0
	25-36 YAŞ	46	46,0	46,0	92,0
	35-47 YAŞ	8	8,0	8,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Ankete katılanların eğitim durumuna göre dağılımı Çizelge 3.3.'de verilmiştir. Çizelge incelendiği zaman alan kullanıcılarının büyük bir çoğunluğunun lise ve üniversite mezunu olduğu görülmektedir.

Çizelge 3.3. Akşehir tarihi-ticari kent merkezini kullananların eğitim durumu

AKŞEHİR TARİHİ-TİCARİ KENT MERKEZİNİ KULLANANLARIN EĞİTİM DURUMU

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	İLKOKUL	5	5,0	5,0	5,0
	ORTAOKUL	19	19,0	19,0	24,0
	LİSE	42	42,0	42,0	46,0
	ÜNİVERSİTE	34	34,0	34,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Ankete katılanların meslek gruplarına göre dağılımı incelendiği zaman ise alanı kullananların %43'ünün ev hanımı, %19'unun öğrenci, %17'sinin ticaret le uğraştığı %13'ünün ise memur olduğu görülmektedir.

Çizelge 3.4. Ankete katılanların meslek gruplarına göre dağılımı

AKŞEHİR TARİHİ-TİCARİ KENT MERKEZİNİ KULLANANLARIN MESLEK DURUMU

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	TİCARET	17	17,0	17,0	17,0
	MEMUR	13	13,0	13,0	30,0
	EV HANIMI	43	43,0	43,0	73,0
	ÖĞRENCİ	19	19,0	19,0	92,0
	DİĞER	8	8,0	8,0	100,0

3.6.2. Ankete katılanların kent merkezine ulaşımına ilişkin görüşleri

Akşehir halkının araç sahipliliğinin fazla olduğu dikkat çekmektedir. Buradan anlaşıldığı üzere Akşehir halkı tüm ihtiyaçlarını karşılamak için özel araçlarını kullanmaktadırlar.

Çizelge 3.5. Akşehir tarihi kent merkezi kullanıcılarının araç sahipliliği tablosu

ÖZEL OTOMOBİLİNİZ VAR MI ?

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	YOK	33	33,0	33,0	33,0
	VAR	67	67,0	67,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Tablodan da anlaşılacagı üzere kent emrkezine kullanıcılar özel araçları ile gitmektedirler. Toplu taşım kullanımı ikinci ulaşım şekli halinde kalması kent merkezinin araçlar nedeniyle sıkışmış bir halde kaldıgını göztermektedir.

Çizelge 3.6. Akşehır tarihi-ticari kent merkezi kullanıcılarının ulaşım tablosu

AKŞEHİR TARİHİ-TİCARİ KENT MERKEZİNE NASIL ULAŞIYORSUNUZ ?

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	ÖZEL OTO	39	39,0	39,0	39,0
	YAYA	27	27,0	27,0	66,0
	TOPLU ULAŞIM	34	34,0	34,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Akşehir Tarihi Kent Merkezi kullanıcılarının neredeyse tamamı denebilecek bir oranının araçları ile kent merkezine geldiği görülmekte ve kullanıcıların araçlarını park edebilecekleri otopark alanları olmaması nedeniyle Yol kenarı ücretli otopark alanlarını park yeri olarak kullandıkları görülmektedir.

Çizelge 3.7. Akşehir tarihi ticari kent merkezide otomobilinizi nereye park ediyorsunuz.

OTOMOBİLİNİZİ NEREYE PARK EDİYORSUNUZ ?

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	OTOPARKA	12	12,0	12,0	12,0
	ÜCRETLİ YOL KENARI PARK YERİ	61	61,0	61,0	100,0
	HERHANGİ BİR YERE	9	9,0	9,0	39,0
	ARACI YOK	18	18,0	18,0	30,0
	Total	100	100,0	100,0	

Akşehir Tarihi Kent Merkezi kullanıcılarının yol boyu otopark alanlarının kullanmalarına rağmen memnun olmadıkları anlaşılmaktadır. Tarihi kent merkezinin içersinden geçen inönü caddesinin bu tip bir kullanma yetersiz geldiği ve insanlarla taşıtların iç içe girdiği buda tarihi kent merkezi kullanıcılarını rahatsız ettiği anlaşılmaktadır.

Çizelge 3.8. Akşehir tarihi ticari kent merkezinde yol kenarlarında bulunan ücretli otopar alanlarından memnunmusunuz.

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	EVET	37	37,0	37,0	37,0
	HAYIR	63	63,0	63,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Akşehir tarihi kent merkezinde yayların ihtiyacını karşılayacak oranda yaya yolu olmadığı anlaşılmaktadır.

Çizelge 3.9. Akşehır tarihi-ticari kent merkezinde yaya ulaşımını sağlayacak yürüyüş yolları varmı.

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	VAR	28	28,0	28,0	28,0
	YOK	72	72,0	72,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Akşehir Tarihi Kent Merkezinin Kullanıcılarının neredeyse tamamı denilebilecek bir oranının Tarihi Kent Merkezinin taşıttan arındırılarak yaya kullanımına açılmasını istediği anlaşılmaktadır.

Çizelge 3.10. Akşehir tarihi-ticari kent merkezinin yayalaştirilmasini nasil karşilarsiniz.

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	OLUMLU	92	92,0	92,0	92,0
	OLUMSUZ	8	8,0	8,0	100,0
	Toplam	100	100,0	100,0	

Ankete katılan kullanıcılar içersinde tarihi kent merkezini %39 oranlı ticaret maçlı kullanıldığı, %28'i iş yerlerine ulaşım amaçlı, %22'sinin eğitim amaçlı kalan kısmının ise ticaret amçlı kullanıldığı çizelge 3.11. de görülmektedir.

Çizelge 3.11. Akşehir tarihi kent merkezini hangi amaçla kullanıyorsunuz

		Sıklık	Yüzde	Yüzde Geçerli	Yüzde Toplam
Geçerli	Ticaret amaçlı	39	39,0	39,0	12,0
	Gezmek amaçlı	11	11,0	11,0	100,0
	İş yerine ulaşım amaçlı	28	28,0	28,0	39,0
	Eğitim amaçlı	22	22,0	22,0	30,0
	Total	100	100,0	100,0	

BÖLÜM 4

4.1. Sonuç ve Öneriler

Çalışma kapsamında Akşehir'e kent kimliği ve estetiği kazandıran tarihsel, kültürel ve doğal zenginlikler açısından mevcut durum değerlendirilmesi yapılarak, tarihsel süreç içinde kent merkezinde kalan doğal zenginliklerimiz ile kente kimlik verme ve kent imajını koruma hedeflenmektedir.

Akşehir tarihi kent merkezinde yaya ulaşımı pek çok engelle karşılaşmakta ve yaya hareketleri motorlu taşıtların baskısı sebebiyle gelişememektedir. Yayaların kullanımı için ayrılmış olması gereken kaldırımlar, otomobillerin park yeri olarak kullanılmakta; altyapı ve tesisat elemanları, büfeler, seyyar satıcılar ve yol boyunca yer alan dükkân sahipleri tarafından işgal edilmekte, yaya hareketlerinin sürekliliği engellenmektedir.

Akşehir tarihi kent merkezindeki yaya ulaşımının amacı; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekân açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmak olmalıdır. Çünkü gelişen kent yaşamı ile birlikte yayaların bilinçlenmesi sonucunda, yaya mekânları ve ulaşım aksları, ekonomik olduğu kadar toplumsal bir etkinlik olmaktadır.

Kent insanlarına, onları kentin sıkıcı ortamından koparıp, nefes alabilecekleri başka insanlar olabilecekleri yerler sunabilmek amacı ile düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Bu tür düzenlemeler için en uygun yer özellikle ulaşımın en kolay olduğu yoğun kullanılan kentsel mekânlar olarak kent merkezleri, en uygun yöntem ise yayalaştırmadır.

Bu amaçla kent merkezlerinde belirlenen, uygun bölgelerin yayalaştırılarak araç trafiğinden arındırılması, böyle alanlarda sokakların, meydanların düzenlenmesi, tarihi unsurlarda kullanılarak hem kent içi yoğunluğun hissedilmemesi hem de çekici bir ortam yaratılması kent insanının içinde bulunduğu kenti daha iyi hissetmesini ve kent yaşamına katılmasını sağlayacaktır. Ancak bunların sağlanması için belirli kalitelerin sağlanması şarttır. Kent merkezlerindeki yaya bölgelerinde insanların alışveriş yapıp ihtiyaçlarım karşılayabilmeleri yanında, sosyal ve psikolojik gereksinmelerine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Yaya bölgelerinde ulaşım problemi çözümlenmeli, toplu taşıma, yaya yolları, mevcut yollar iyileştirilmeli, bu bölgelerde güvenlik, sessizlik ve temizliğin yanısıra geçerli bir yoğunluk sağlanmalıdır.

Fiziksel Çevreye ilişkin yenileme ve düzenlemeler, düzenleme yapılan alanın geleneksel yâda yeni yapısal özelliklerine sahip olması göz önünde bulundurularak; bina cephelerinin iyileştirilmesi, gerekli koruma önlemlerinin alınması, sokak silüetini bozan, eksik, hatalı, mekânı çirkinleştiren elemanların önlenmesi, ölçü ve oranların korunması, zemin kaplamalarından mobilyalarına, aydınlatmasından yeşillenmesine kadar bütün detayların düzenlenmesi için çalışmalar yapılmalıdır.

Tarihi özelliklerin bugünden yarına aktanlabilmeleri yabancılaşmalara izin vermeden mümkündür. Yerel yönetimlerin bu konuda büyük sorumlulukları vardır. Problem, kapsamlı bir plan anlayışı içinde ele alınmalı, sorunlara çözüm aranırken kısa vadeli çözümler yerine uzun vadeli çözümlerle yaklaşılması, kişi veya grup çıkarlarından çok kamu yararının göz önünde tutulmalı ve toplum değerlerinin korunması gerekmektedir. Kentteki yoğunluk artışı ile ortaya çıkan işlev değişikliği, kat ilavesi gibi fiziksel değişiklikler imar planlan ile denetlenmelidir.

Özellikle tarihi mekânlarda yapılan iyileştirme - düzenleme çalışmalarında yönetimlerin özel mülkiyet ile ilgili problemlerde plancı ile mülk sahibi arasında bir aracı olmalıdır. Bu anlamda konu üzerinde iktisadi, hukuki ve politik stratejilerin belirlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Yayaları Nasreddin Hoca Türbesi alanından alıp geleneksel konut dokusuna kadar kentliye uygun, gerekli mekânları sunarak, huzur ve güven içinde ulaştırabilmek amacıyla yapılabilecek bir çalışmanın ilk basamağı Eski Nasreddin caddesinin ve İnönü Caddesinin ve bunun benzeri arterlerin düzenlenmesidir.

Sokaktaki yayanın tüm ara sokaklar yardımı ile Cumhuriyet Meydanına ulaştırılabilmesi neticesinde tarihi doku içersinde insanları gezdirerek geçmiş ile geleceginin bir bütün halinde işlenmesinin sağlanması, Akşehir'in Ülkemiz ve Dünya genelinde tanıtılmasında önemli bir adım olacaktır.

Önerilen yaya alanı için canlandırma önerisinin başarısı mekânın tüm çevresi ve yan aksları ile bütünlük içerisinde ele alınabilmesi ile olacaktır. Kent bütünü içerisinde trafik ve park problemleri ortadan kaldırıldığında Cumhuriyet Meydanı ve Müze Meydanı çevresindeki Beldediye Caddesi, Cevdet Köksal Caddesi 24 Agustos Bulvarına Taşıtları ulaştıracak ve bu ringin içersinde kalan bölğe Akşehir tarihi Ticari Kent Merkezi Akşehir, yerli ve yabancı kullanıcılar için yayalar bölgesi oluşturulması önerilmektedir.

Bu çalışma, önerilen eylem ve etkinlikler doğrultusunda Koruma amaçlı imar palnının hazırlanması ve kültürel değerlerin korunmasına ilişkin plan hüküm ve kararlarının getirilmesi ile tarihi dokunun tahrip edilmesi önlenmelidir. Ayrıca sokak sıhhıleştirilmesi çalışmalarına devam edilmeli gerekli noktalarda kentsel dönüşüm projelerinin hayata geçirilerek yaya mekânları kazanılmalı ve meydanlar oluşturulmalıdır. Bu çalışmalar neticesinde yıllardır süre gelen tek merkezli şehir anlayışı terk edilerek alt merkezlerin oluşması sağlanmalıdır. Ticari fonksiyonların dağılması neticesinde tarihi ticari kent merkezi nefes alır hale gelecektir.

Tarihi ticari kent merkezinde belediyece alınan imar planı değişiklik kararları enticesinde taşıt-yaya ikilemi çıkmaz bir konum almaktadır. Yaya hareketliliğinin en fazla oldugu alanlardan birisi olan Cumhuriyet Meydanı'nın önünden ve çevresinden geçen caddeler üzerine büyük ölçekte alış veriş merkezleri kurulması kararları verilmiştir. Bu alış veriş merkezleri her hangi bir otopark alt yapısına sahip olmadan kullanıma açılmıştır. Bunun yanı sıra sözü edilen caddelerde yine belediyenin almış oldugu karar doğrultusunda yol kenarı ücretli otopark uygulaması karmaşayı daha da arttırmıştır. Bu ve buna benzer planlama kararları sonucunda yılların vermiş oldugu yorgunlukla zorla ayakta kalmaya çalışan tarihi ticari kent merkezi dahada yıpranmıştır.

4.2. Tarihi Ticari Kent Merkezinin Yayalaştırılmasına Yönelik Öneriler

Tarihi dokuların korunabilmesinde kullanılan etkin çözüm yollarından biri de yayalaştırmadır. Kültürel değerlerimizi, gelecek kuşaklara aktarabilmek için tarihi dokularda bulunan yapılar için restore çalışmaları yapılmış, fakat tarihi dokuyu korumak açısından kendi başına bir çözüm olmamıştır. İşte bu nedenle Dünya ve Ülkemiz örnekelerinde görüldüğü gibi tarihi yapıların korunabilmesi için çevresiyle birlikte korunması gerektiği bilincine varılmış ve bunun üzerine uyğulamalar yapılmıştır.

Akşehir Tarihi Kent Merkezinde korunabilmesi gelecek kuşaklara aktarılabilmesi için çeşitli kıriterler getirilmesi gerekmektedir. Bunlar;

- **Giriş mekânlarına ilişkin;**

İnönü caddesinin iki girişinin de yaya ve taşıt kullanıcısına daha iyi algılatabilmek için Tarihi ticari kent merkezinin yayalaştırılan bölümünün giriş kısımlarına dolmuş durakları konulmalı, yaya ve taşıt kesişmesinin olduğu düğüm (kavşak) noktalarında sinyalizasyon sistemi kurulmalıdır.

Cumhuriyet Meydanı ve Eski Nasreddin Hoca Caddesi'nin tarihi ticari kent merkezinin en önemli girişi noktaları olması nedeni ile müzeye gelen ziyaretçilerin Akşehir konuk evinden Akşehir evine, kiliseye, Ulu cami ve sokağına ulaştırılması sağlanarak Cumhuriyet meydanına gelmeleri yönlendirilmeli, bu şekilde tarihi ticari kent merkezini görmelerini sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır.

- **Aydınlatma**

Sokak girişlerine ve sokak boyunca gece kullanımında yeterli olabilecek düzeyde tarihi dokuya uygun aydınlatma öğeleri yerleştirilmelidir.

- **Zemin katlardaki boşaltmalar ve geri çekmeler**

Eski nasreddin Caddesini sokak boyunca yapılabilecek yerlerde yapılarda geri çekmeler yapılarak sokağın koridor havasından çıkıp daha hareketli bir mekân haline gelmesi ve yaya mekânı olarak genişlemesi sağlanmalıdır. Bu uygulama zamanla duraklama alanlarının oluşturulmasını gerektirecektir. Uygulama öncesinde binalarda geri çekmeye uygun olabilecek yapılar belirlenmeli, alandaki tescilli binaların özgün değerlerinin korunmasına özen gösterilmelidir.

- **Kent mobilyaları**

Geçiş bölgelerinde inönü caddesi ve eski nasreddin caddeleri, cadde genişliği ile çevresindeki yapıların yüksekliği göz önünde bulundurularak, üst örtü oluşturabilecek ağaçların seçimi ve dikimi yapılmalıdır. Bu düzenleme ile iklimsel etkilere bağlı olarak oluşacak olumsuzluklardan yaya mekânının korunması sağlanmış olacak aynı zamanda tarihi dokuyu bozan binaların yükseklikleri algılanmayacaktır. Mekân boyunca belli aralıklarla özellikle ağaç altlarına oturma yerleri yapılarak yayalara dinlenme alanları oluşturulmalıdır. Mekâna taşıt girişini engellemek için yaya mekânının başlangıç noktalarına ağır beton çiçeklikler yerleştirilmelidir. Belli aralıklarla çöp kutuları konulmalıdır.

- **Döşeme kaplamaları**

Yan sokaklarda ve Ulu camii sokak boyunca karasal iklime dayanıkl zemin kaplama malzemesi kullanılmalıdır. Bu tür iklime sahip bölgelerde tarihi dokuya uyumu nedeni ile yaygın olarak Arnavut kaldırımı uygulaması tercih edilmektedir. Toplanma ve geçiş mekânlarında bu yer döşemesi değişik tekstürler ile çeşitlendirilmelidir.

- **Otopark sorunu**

Kent genelinde önemli bir otopark sorunu vardır. İnönü Caddesi, Nasreddin Hoca Caddesi ve Belediye Caddelerinde oluşturulan yol kenarı ücretli otopark alanları mevcut otopark sorununu kısmen de olsa rahatlatmaktadır. Ancak bu uygulama sonucunda sözü edilen caddelerin çift yön taşıt trafiğine açık olmaları taşıt ve yaya ulaşımındaki karmaşayı artırmaktadır. Bu şekilde kısmi çözümler kullanmak yerine taşıttan arındırılmış bir kent merkezi oluşturmalıdır. Kent merkezinde servis yolu kullanılmalı ve kısmı cep otoparkları oluşturulmalıdır. Kent merkezinde bulunan yer altı otoparkı ve katlı otopark aktif hale getirilmelidir. Cevdet Köksal Caddesi ve Belediye Caddesi kenarındaki boş alanlar kamulaştırılarak otopark alanları oluşturulmalıdır.

- **Toplu taşım durakları**

Toplu taşım araçlarının Cevdet Köksal Caddesi ve Belediye Caddesini kullanacağı var sayılarak, mekanın asıl kullanıcısı olan yayaların tarihi kent merkezine ulaşımlarının kolaylaştırılması amacı ile İnönü Caddesini her iki caddeye bağlayan ara sokaklar kesişimlerinde toplu taşım durakları yer almalıdır (Ek 4-Ek 5.).

4.3. Kent İmajinin Korunmasina Yönelik Öneriler

- **Eylem ve etkinlikler**

İnönü Caddesi veEski nasreddin caddelerinin bulunduğu, Sokak boyunca genişleyen alanlarda ve zemin katlarda açık sergi alanı düzenlemesi getirilerek küçük meydancıklar oluşturulmalıdır. Sokak üzerinde otuma - dinlenme amaçlı banklar yerleştirilerek alanın sadece geçiş amaçlı değil, oturma, durma, buluşma ve yaşama mekanı haline gelmesi sağlanmalıdır. Getirilecek çay bahçesi, kafeterya, sergi alanı vb. fonksiyonlarla, tarihi kent merkezinin sürekli canlı kalacaktır.

- **Ticari aktiviteler**

Geleneksel el sanatları ile ilgili dükkânlar daha çekici bir hale getirilmesi için cephe düzenlemeleri yapılmalıdır. Toptan ticaret faaliyetleri yayalaştırılan bölgeden uzaklaştırılarak, perakende ticaret ve hizmetler sektörüne yer verilmelidir. Sokak üzerinde portatif gıda ve gazete satış büfeleri yerleştirilmelidir.

- **Sosyal ve kültürel aktiviteler**

Akşehir Tarihi ticari kent merkezinin yayalaştırılması ile açık gösteri alanlarının kitap satış standlarının oluşturulması ile alanda sosyalleşmeye olanak tanınmalıdır. Uygun yapılar içerisinde sergi salonu, sinema, tiyatro gibi kültürel kullanımlara yer verilmelidir.

- **Cephe biçimlendirme amaçlı kararlar**

Caddede var olan cephe özellikleri açısından korunması gereken yapılarda tescilli yapılarla ve doku ile uyumlu cephe dürizenlemeleri yapılmalıdır. Tescilli yapıların ise restorasyonlarının yapılarak sosyal, kültürel ve ticari amaçlı fonksiyon kazanmaları sağlanmalıdır.

Arastada bulunan dükkanların vitrin, tabela, reklam panoları ve benzeri görüntü kirliliğine neden olacak eklentileri dokuya uygun olarak düzenlenmelidir.

- **Özellikli binaların - bölgelerin korunması amaçlı kararlar**

Tarihi ticari kent merkezinde bulunan tescilli yapıların tümünün restorasyon çalışmalarının yapılması ve tescillenmeye uygun yapıların tescillenmesi gerekmektedir. Yeni imar düzeninde ise 5 kattan yukarı yapı yasağı getirilmesi önerilmelidir Diğer binalarda ise, yükseklik korunarak cephe iyileştirme ve yenileme önerilebilir. Orijinal hali oldukça bozulmuş binaların farklı amaçlar ile kullanılması sağlanabilir. Tarihi yapılar içerisinde eski fonksiyonu yeniden kullanılabiliyorsa kullanılması yoksa fonksiyon değişikliği ile yeni aktiviteler sunulması önerilebilir.

Cadde üzerinde dükkânlardan dışarı taşan mallar, oturma yerleri ve seyyar satıcılar gibi yaşantısal değerlerin korunması ve sanatsal aktivitelerin çoğalması ile sokağın çok daha çekici ve hareketli bir mekan hale gelmesinin sağlanması gerekir.

Sonuç olarak, burada Akşehir Kent Merkezinin yaya ulaşımından söz ederken insanların araçlarını bırakıp Bizans ve Osmanlı'da olduğu gibi her yere yürüyerek gitmesinden söz etmiyoruz. Ancak, birçoğumuz özellikle Büyükşehirler' de yürüyerek ulaşabileceğimiz noktalara salt yürüyecek yol olmadığından araçla gitmek zorunda kaldığımızı biliyoruz. Belki süreyi de göze alabiliyoruz ancak geçeceğimiz mekânı göze alamıyoruz.

Birçok ulaşım sisteminin ayrıntılarının konuşulduğu, tartışıldığı bir ortamda yaya vurgusu yapmak, Büyükşehirler özelinde düşünüldüğünde, altyapısı bile henüz tamamlamamış bir kentte, biraz hayalci, biraz romantik, hatta çocukça bir yaklaşımmış gibi görülebilir. Ancak, unutulmamalıdır ki aslında göz ardı edilen, önemsenmeyen insandır. Ulaşım düzenlemeleri aslında toplumsal bakış açısını da yansıtmaktadır. Her ulaşım sisteminin öznesinde ***insan*** olması gerektiği unutulmamalıdır.

Akşehir Tarihi Kent Merkezi kullanıcıları ile yapılan anket çalışmasından ortaya çıkan sonuç kullanıcıların merkeze ulaşım için araçlarını kullandıkları toplu taşım araçlarını kullanmadıkları, kullanıcıların genelinin bayan olduğu bunun nedeni tarihi kent merkezinin ticari ve alış veriş aktiviteleri açısından çok yogun olmasıdır. Tarihi kent merkezi kullanıcıları kent merkezinin yaylaştırılmasını olumlu karşılamasına ragmen ticari aktivitelerinin yavaşlayacagı korkusununu taşımaktadırlar. Buna ragmen tarihi kent merkezinin yayalaştırılmasının kaybolmaya yüz tutan kültürel mirasımızın korunmasında en önemli yol olması nedeni ile Tarihi kent merkezi İçerisinden geçen İnönü Caddesi ile Eski Nasreddin caddelerinin birbirlerine olan bağlantısını sağlayan; Cumhuriyet Meydanı, Müze Meydanı, Nasreddin Hoca Meydanı ile bir bütün halinde yayalaştırılmasında aşağıda belirtilen kararlar göz önünde tutulmalıdır;

- Her plan kademesinde yaya ulaşımına ilişkin ilkeler yer almalıdır. Plan ölçeğinin yaya yolları tasarımının gösterimine elvermediği durumlarda da plan notları ile yaya ulaşımının planlarda yer alması sağlanmalıdır.

- Akşehir Kent merkezinde ve özellikle yüksek düzeyde yolculuk üreten-çeken noktalar arasında yaya ulaşımı için uygun koşullar yaratan yaya ulaşım aksları ve yaya bölgeleri gerçekleştirilmelidir.

- Yaya ulaşım akslarının planlanmasında yayaların araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen çözümler üretilmelidir. Yaya ile araçların karşılaşmasının zorunlu olduğu durumlarda öncelik kesinlikle yayaya verilmelidir.

- Kentsel ulaşım çözümlerinin hedef sürelerinin çok öncesinde revizyon gereksinimi doğurmamaları için insan faktörü göz ardı edilmemelidir.

- Yayaların motorlu araç trafiğinin olumsuz etkilerinden korunması amacıyla Akşehir Belediyesi İmar işleri tarafından gerekli yasal, yönetsel ve fiziksel tüm önlemlerin alınması sağlanmalıdır.

- Kent içi ulaşım aksları ve yaya bölgeleri, toplumsal etkileşimi, kentlilerin etkileşimini genişletecek, çeşitlendirecek biçimde bir iletişim mekanı olarak düşünülmeli ve tasarlanmalıdır.

- Yaya ulaşım aksları ve yaya bölgeleri yayaların olası gereksinmeleri için gerekli altyapı hizmetleri ile donatılmalıdır.

- Sokakların seviyesi, kesen caddelerin kaldırım yüksekliğine getirilmeli, gerekli durumda taşıt girişi düşünülerek, giriş ve çıkışlar rampa şeklinde düzenlenmelidir.

- Sokakları çevreleyen duvarlar iyileştirilmeli, ya da yeniden düzenlenerek uygulamaya konulmalıdır. Bina girişleri, tasarımlarda dikkate alınmalıdır.

- Bitkilendirme yapılabilmesi için duvar kenarlarında oturma alanlarıyla kombine çiçeklikler ya da bitki kaplan düşünülmeli, bunlarla duvarların ve yer döşemelerinin uyumuna dikkat edilmelidir.

- Bitkilendirmede bitki kasaları içinde çok fazla boylanmayan, oturanları rahatsız etmeyecek çalı ve yer örtücü formunda bitkiler seçilmeli, mevcut yaşlı ağaçlar korunmalıdır. Ayrıca alana, motorlu trafiği yönlendirici, gölge yapıcı çatı etkisi oluşturacak türde boylu ağaçlar dikilmelidir.

- Yola giremeyecek araçların park etmesi için, giriş ya da çıkışlarda otopark alanları oluşturulmalıdır.

- Konut-iş, konut-okul, konut-alışveriş akslarında motorlu trafiğin olumsuz etkilerinden korunmuş yaya dolaşım aksları ve yaya bölgeleri yaratılmalı, bu yaya akslarının kent merkezindeki yaya bölgeleri ile bütünleşmesi sağlanmalıdır.

- Yaya ulaşım aksları ve yaya bölgeleri ile ilgili kararlar alınırken, gerçek kullanıcı olan yayaların kararlara katılmaları sağlanmalıdır.

- Yaya akslarının kesişme noktaları toplumsal iletişim mekanları olan meydanlarla tamamlanmalıdır.

- Yaya ulaşımının, insanlar arası etkileşimi artırıp, kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenip, özendirilmelidir.

- Kent yaşamının gerçek sahiplerinin yayalar olduğu unutulmamalıdır.

KAYNAKLAR

Ahunbay, Z., 2007 Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon. Yem Yayınları, sy:116-127.

Anonim, Akşehir Belediyesi İmar İşleri Müdürlüğü.2007

Anonim, Akşehir Müze Müdürlüğü. 2007

Alkan, A., 1982.Tarihi Çevre Düzenleme İlkeleri**.** K.D.M.M. Akademisi Yayınları**,** Yayın No**:** 21 **,** Konya**.**

ARU , K . A ., 1965**.** Yayalar-Taşıtlar**.** Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınlan, İstanbul.

Altınçekiç, M. 1997. Ankara Bahçelievler 7. Caddede Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı , Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

An lntroduction to Housing Layout Department of Architeture and Civil Deisgn of the Greater London Counsil (Housing Branch) , First Edition, The Architectural Pres Ltd., London, 1978

Anonim 1995. Beyoğlu Güzelleştirme ve Koruma Derneği, 10 Yıl, Mas Matbaası, 42 s., İstanbul.

Arü, K. A., 1987. Türk Kenti. Yem Yayınları , Nisan,1988. Röleve ve Resterasyon Dergisi Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Ateş, T., 1991 Yaya Bölgeleri. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, Peyzaj Mimarisi Derneği, Sayılı, sf.18-22 Ankara.

Aydın, E., 1977. Yaya Yolları, Almanya'dan Örnekler , Arkitekt , No: 366, İstanbul.

Bayraktar, U., 1997 . Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj TasarımındaYeni Boyutlar ve Tunalı Hilmi Caddesi örneğinde yorumlanması, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Couch, C .,1990, Urban Renewal Theory and Practice **,** Macmilan, London.

Çağlar, N., 1992**.** Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara.

Çepel, N., 1988**.** Peyzaj Ekolojisi Ders Kitabı . İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Yayın No: 3510 , İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Toprak İlmi Ekoloji A.B.D., İstanbul.

Çubuk, M., 1994. 2. Kentsel Koruma Yenileme ve Uygulamalar Kolokyumu Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Nisan.

Elker, C., 1994. Tarihi Kent Merkezinde Çağdaş Ulaşım Politikaları Dünyadaki Uygulamalardan Seçilmiş Örnekler. G.Ü. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü ŞBP 538 Yüksek Lisans Dersi Ders Notları, Ankara.

Erdem, R., **Özdemir, F.,** ve **Gündüz, E.,** 2003. Akşehir'in Kentsel Kimliğini Korumaya Yönelik Yaklaşımlar. Akşehir Sempozyumu, Akşehir.

Erder, C., 1971. Tarihi Çevre Kaygısı. ODTÜ Mimarlık Fakültesi,Yayın No:18, Ankara.

Eruzun, C., 1987 Kentsel Sitlerin Korunmasında Yerel Yönetimlerin Önemi. Türkiye Dünya Şehircilik Kolokyumu, Trakya Üniversitesi, sf:47-50, Edirne.

Giritlioğlu, C., 1995. Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, G.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, No: 469, 179 s., Ankara.

Göçer, O., 1984. Şehirlerde Ticaret Alanları.İ.T.Ü. Matbaası**,** sf:67-74,İstanbul.

Gökbulut, Ö.,1996. Kentsel Yenilemenin Değişen Anlam ve Boyutları, Planlama Dergisi Sayı, 1-4. Ankara.

Kaplan, H. 1991. Büyük Kentlerde Trafik Rahatlatma Önlemleri, Trafik Bütünleşmesi Toplutaşıma Sistemleri Yeri. 4.Toplutaşıma Kongresi. Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü s., 67-85 Ankara.

Kaplan, H. 1991. 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, sayfa:210-223,269-276, İstanbul.

Kaplan, H., 1992 Kentsel Merkez Yaya Alanları Tasarımında Erişebilirliğin Trafik Bütünleşmesi Yönü ile İrdelenmesi.1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu**,** M.S.Ü. BasımEvi, sf:260-264, İstanbul.

Kaplan, H. ve Yıldız, D. 2001. "Ankara Kent Merkezi Otopark Alanları İle Yaya Alanları İlişkisinin Kızılay Çekirdeği Örneğinde Yol Ve Trafik Güvenliği Açısından İrdelenmesi", Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Kaplan, H., Yıldız, D., 2000 "Yol ve Trafik Güvenliği Açısından Ankara Kent Merkezi Otopark Alanları İlişkisinin İrdelenmesi:Kızılay Örneği", Ankara.

Karaman, A. 1992. Post modernizm ve Kentsel Tasarım. 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Kaynak, C., 1988, Kent Planlama Çevre Koruma Semineri. İller Bankası 3. Bölge Müdürlüğü, İzmir.

KELEŞ,R.,1981. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.

Kuban D., 2000 Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu Koruma ve Uygulama, Yen Yayınları , Kasım, st:53-59. İstanbul.

Kuntay, O.,1994. Yaya Mekanı ,Ayıntap Yayıncılık, s. 91 Ankara.

Özdeş, G., 1988. Türk Çarşıları. Tepe Yayınları. İstanbul.

Özkan, Ü., 1988. Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma-Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Sökmen,P.,1987,Tarihi Kentlerde Planlama/Düzenleme Sorunları, 3. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu,İstanbul.

Şişman E. ve Kırzıoğlu I., 2002. Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Trakya Üniversitesi Bilimsel araştırma Derğisi Cilt.3, Edirne

Ter, Ü., 2002. Konya Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Tezer, A., 1990. Tarihi Şehir Merkezinde Koruma-Ulaşım Etkileşimi Sorunlar, Çözümler ve Beyoğlu Örneği. İ.T.Ü. Fen bilimleri Enstitüsü Yüksek lisans Tezi, İstanbul.

Tunçer, M.,1998 Kentsel Tasarımın Tarihsel Çevre Korumasında Etkin Olarak Kullanımı "Böl ve Yönet Modeli":Ankara, Konya, Antalya Tarihi Kent Merkezleri. 9. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, "Farklı Ölçeklerde Kentsel Tasarım", MSÜ Mimarlık Fakültesi (Basılmamış Bildiri) İstanbul

Ulusay, B.,1996. Tarihi Kent Merkezleri İçin Ulaşım Düzenlemeleri Önerisi: İstanbul Tarihi Yanmada Örneği: 1. Ulusal Ulaşım sempozyumu , İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İETT Genel Müdürlüğü sf:347-356, İstanbul.

Yaşlıca, E., Şenlier, N., Polat, E., 2001. Kentsel Tasarımın Bir Boyutu Olan Ulaşım ve Kentsel Yaşam Kalitesi: Trafik Durultması Olgusu. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Zafer, B.,1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri . Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınlan No:516,İzmir.

Zeren, N.,1981. Türkiye'de Tarihsel Değerlerin Korunmasında Uygulanmakta Olan Yöntem Çerçevesinde Uygulayıcı Kuruluşların Görüşlerine Dayanan Bir Araştırma. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

1.http://www.ktu.edu.tr (Karadeniz Teknik Üniversitesi)

2 http://www.metu.edu.tr/hoiTie/www21 (ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

3. http://www.ibb.gov.tr.

4. http://www.geocities.com/Paris / Bistro/5616(Paris Architecture and Design)

5. http://www.crb.cornell.edu / Cornell University. City and Regional Planning)

6. http://www.turk.net/bolgesel/sehirier(Türk Nokta Net Sehir Rehberi, Trabzon)

7. http://www.via.belgacom.be/sitejnonumen.alt (Belçika Kentleri Rehberi)

8. http://www.ankara.edu.tr

9. http://www.gazi.edu.tr.

10. http://www.selcuk.edu.tr

11. http://www.aksehir.bel.tr

12.http://www.arkitera.com/haber_16784_taksim-meydani-arac-trafigine-kapatiliyor.html.