T.C
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ZAFER MEYDANI'NIN YAYALAŞTIRILMASININ PEYZAJ MİMARLIĞI TASARIM KRİTERLERİ AÇISINDAN İRDELENMESİ

SEÇİL SÖZERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

KONYA-2009

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

ZAFER MEYDANI'NIN YAYALAŞTIRILMASININ PEYZAJ MİMARLIĞI TASARIM KRİTERLERİ AÇISINDAN İRDELENMESİ

Seçil SÖZERİ

Selçuk Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman : Yard. Doç. Dr. Sertaç GÜNGÖR

Bu tezde Konya-Zafer Meydanı'nın yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. Öncelikle "Meydan", "Yaya Bölgeleri" kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kentler ve kent merkezleri için gerekliliği ve önemi vurgulanmış; kentsel tasarım ve yayalaştırma üzerine genel ilkeler saptanmış; uygulama aşamasında karşılaşılan sorunlar ele alınmıştır. Zafer meydanında uygulanmış yaya alanının olumlu ve olumsuz özellikleri incelenerek, yapılan anket çalışmaları doğrultusunda, çıkan sonuçlara ve arazi çalışmasına göre yorumlanmıştır.

2009, 127 sayfa

Anahtar Kelimeler: Yaya Bölgesi, Meydan, Zafer Meydanı Konya

ABSTRACT

Master Thesis

A CASE STUDY ON THE PEDESTRİANİSATİON OF ZAFER SQUARE IN KONYA FROM POİNT OF VİEW THE LANDSCAPE ARCHİTECTURE

Seçil SÖZERİ

Selçuk University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Sertaç GÜNGÖR

This thesis aims to study the pedestrianization of Zafer square in Konya with respect to the design criteria landscape architecture. In the first place, the thesis emphasizes and highlights the concepts of "square", "pedestrian zones" for the urban life and are focused on to emphasize and highlight their importance and the necessity for the urban life. The functional qualities of pedestrianization in terms of urban planning and urban design principles as well as are discussed the struggling problems at of pedestrianization in the implementation phase. In research area there are examine and inquiry accomplish, in this result and field survey was interperated.

2009, 127 pages

Key Words: Pedestrian Areas, Square, Zafer Square, Konya

TEŞEKKÜR

Çalışmalarımı yönlendiren, araştırmalarımın her aşamasında bilgi, öneri ve yardımlarını esirgemeyerek akademik ortamda olduğu kadar beşeri ilişkilerde de engin fikirleriyle gelişmeme katkıda bulunan danışman hocam sayın Yard. Doç. Dr. Sertaç GÜNGÖR' e,

Çalışmalarıma katkıları bulunan sayın Doç. Dr. Serpil ÖNDER' e ve sayın Yard. Doç. Dr Oğuz Özbek'e,

Çalışmalarım süresince birçok fedakarlıklar göstererek beni destekleyen çok değerli aileme en derin duygularımla teşekkür ederim.

Seçil SÖZERİ

KONYA, HAZİRAN 2009

İÇİNDEKİLER **Sayfa No**

ÖZET ..... **i**

ABSTRACT ..... **ii**

TEŞEKKÜR ..... **iii**

İÇİNDEKİLER ..... **iv**

ŞEKİLLER DİZİNİ ..... **vii**

ÇİZELGELER DİZİNİ ..... **x**

1. GİRİŞ **1**

2. KURAMSAL TEMELLER **5**

2.1. Meydan Kavramı veTarihsel Gelişimi 5

2.1.1. Tarih boyunca meydanların oluşumu 8

2.2. Meydan Çeşitleri ve Formları 10

2.3. Yaya- Yayalaştırma ve Yaya Davranışları 11

2.4. Kent Merkezlerinde Yaya-Taşıt İlişkileri; 14

2.5. Araçtan arındırılmış yerleşimlerin özellikleri 16

2.5.1 Araçtan arındırılmış cadde çeşitleri 18

2.5.1.1 Geleneksel Yaya Caddeleri (Traditional Pedestrian Streets) …. 18

2.5.1.2 Paylaşılan Yaya Caddeleri(Semi Malls) 19

2.5.1.3 Transit Yaya Caddeleri(Transit Malls) 20

2.6. Meydan planlama ilkeleri 20

2.7. Meydanların tasarım standartları 23

2.8. Trafiğe Kapalı Bölgelerde Kentsel Donatı Mobilyaları 29

2.8.1. Kentsel Donatı Mobilyalarının Tanımı 29

2.8.2. Kentsel Donatı Mobilyalarının Sınıflandırılmas 30

2.8.2.1 Alt Yapıya Bağlı Kent Mobilyaları 31

2.8.2.2 Alt Yapıya Bağlı Olmayan Kent Mobilyaları 32

2.8.3 Kentsel Donatı Mobilyalarının Yerleştirilmesi 33

2.9 Yayalaştırılacak Alana İlişkin Verilerin Belirlenmesi 36

2.9.1 Meydana İlişkin Yapılabilecek Analizler.....38

2.9.2 Kentsel tasarım yönüyle yayalaştırma.....39

2.9.3 Yaya bölgesi oluşumunda aşamalar 40

2.9.4. Türkiye'de kent merkezlerinin tarihsel gelişim süreci.....44

3. MATERYAL VE YÖNTEM 47

3.1 Materyal 47

3.2 Yöntem 47

4.ARAŞTIRMA BULGULARI 48

4.1 Araştırma Alanının Özellikleri ve Yayalaştırma İhtiyacı 48

4.1.1 Çalışma Alanının Konumu ve Özellikleri 48

4.1.2 Demografik yapı.....50

4.1.3 Çalışma Alanındaki Mevcut Açık Yeşil Alan Durumu 51

4.1.4. Çalışma Alanının İklim Durumu.....51

4.1.5 Çalışma Alanında Otopark Durumu.....52

4.1.6 Zafer Meydanı ‘nı Biçimlendiren Özellikler.....53

4.1.7 Turizm 61

4.1.8. Kentin ve Araştırma Alanının Tarihi ve Mekansal Gelişim Süreci ..65

4.1.9 Uygulanmış yaya alanının başarı ve eksiklikleri.....73

4.2 Anket Sonuçları.....84

4.2.1 Zafer Meydanı’nda Ticaret Yapan Kullanıcıların (Esnafın) İstek ve Özelliklerinin Belirlenmesi 85

4.2.2 Zafer Meydanı’nda Dışarıdan Gelen Kullanıcıların İstek ve

Özelliklerinin Belirlenmesi 90

5. TARTIŞMA VE SONUÇ 94

5.1 Öneriler.....94

KAYNAKÇA 117

Ek – 1 121

EK – 2 124

ÖZGEÇMİŞ 126

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2. 1. Ayakta duran yaya için kabul edilen yaya ölçüleri 12

Şekil 2.2. Farklı durumlarda yaya ölçütleri 12

Şekil 2.3. Yaya hızı- yoğunluk ilişkisi 13

Şekil 2.4 Yaya bölgelerinde karma kullanım 17

Şekil 2.5. Stroget - Kopenhag 18

Şekil 2.6. Paylaşılan Yaya Caddesi 19

Şekil 2.7. Melbourne- Australia 20

Şekil 2.8. Yaya Bölgesinin Çevresi ile İlişkisi 24

Şekil 2.9. Yaya Bölgelerinde Kullanılan Kent Mobilyaları 26

Şekil 4.1. Zafer Meydanı'nın konumu 48

Şekil 4.2. Zindankale Sokak'tan bir görünüm 53

Şekil 4.3. Meydandaki çöp kutuları 54

Şekil 4.4. Meydandaki ağaç etrafı oturma birimleri 54

Şekil 4.5. Meydandaki çeşme 55

Şekil 4.6. Camlı köşkten bir görünüm 56

Şekil 4.7. Hoca Hasan Camii 57

Şekil 4.8. Hoca Hasan Camii Bahçesi 57

Şekil 4.9. Meydanı kesen Kaleönü Sokak 58

Şekil 4.10. Meydanı kesen Zindankale Sokak 59

Şekil 4.11.Meydanda yapılan zemin kaplama revizyonu 61

Şekil 4.12. Zafer Meydanı'nda tramvay durağı 74

Şekil 4.13. Atatürk Caddesi'ndeki otobüs ve dolmuş durağı.....74

Şekil 4.14. Alaaddin Keykubat Caddesi'ndeki Dolmuş Durağı 75

Şekil 4.15. Meydandaki Semazen Heykeli 76

Şekil 4.16. Meydan saati 76

Şekil 4.17. Meydanda bulunan fıskiyeli havuz 77

Şekil 4.18. Meydanda bulunan bitki kasaları 78

Şekil 4.19. Zafer Meydanı'nda bulunan bir ayakkabı mağazası 79

Şekil 4.20. Zafer Meydanı'nda bulunan bir internet kafe 79

Şekil 4.21. Zafer Meydanı' na tramvay ile erişim 80

Şekil 4.22. Meydandaki dans gösterisi.....81

Şekil 4.23. Meydandaki bilet gişeleri.....82

Şekil 4.24. Meydanda bulunan bankamatikler.....83

Şekil 4.25.Meydanda servis mekanı 83

Şekil 4.26. Meydanda bulunan telefon kabinlerinden bir görünüm.....84

Şekil 4.27. Zafer Meydanı esnafının eğitim durumu 85

Şekil 4.28. Zafer Meydanının iş yeri olarak birinci derece tercih edilmesi…….86

Şekil 4.29. Zafer Meydanının iş yeri olarak ikinci derece tercih edilmesi……..86

Şekil 4.30 Zafer Meydanının iş yeri olarak üçüncü derece tercih edilmesi…….87

Şekil 4.31 Zafer Meydanının olumsuz özellikleri.....87

Şekil 4.32 Zafer Meydanının trafiğe kapatılması görüşü.....88

Şekil 4.33 'Zafer Meydanı trafiğe kapatılınca popülaritesini kaybetti mi?' sorusuna verilen cevaplar 89

Şekil 4.34 'Zafer Meydanı trafiğe kapatılınca popülaritesini kaybetti mi?' sorusuna hayır

yanıtını veren esnafın sebepleri.....89

Şekil 4.35 Zafer Meydanı'na dışarıdan gelen kullanıcıların eğitim durumu 90

Şekil 4.36 Zafer Meydanı 'na dışarıdan gelen kullanıcıların alana en çok geldiği saatler 91

Şekil 4.37 Zafer Meydanının trafiğe kapatılmasıyla popülaritesini kaybetmediğini düşünen kesimin yüzdesel oranı.....92

Şekil 4.38 peyzaj düzenleme çalışmasını yeterli bulmayan kesimin yüzdesel oranı.93

Şekil 5.1. Zafer Meydanı'nda yaya trafiği 95

Şekil 5.2. Meydandaki Camlı Köşk 'ten bir görünüm 96

Şekil 5.3. Yaya mekanı üzerinde Çamlıca Pastanesi 96

Şekil 5.4. Ağaç altı oturma grupları yeri.....97

Şekil 5.5. Meydanda bulunan gölgeleyici elemanları olmayan oturma grupları 98

Şekil 5.6. Meydandaki Su perdeli ve fıskiyeli havuz.....99

Şekil 5.7. Meydandaki yapı sıklığı.....100

Şekil 5.8. Meydanda Kullanılan Döşeme aydınlatmaları.....100

Şekil 5.9. Meydandaki sınır elemanları.....101

Şekil 5.10. Camlı Köşk'ün önündeki çeşmeden bir görünüm 102

Şekil 5.11. Gedavet Parkı'ndaki çeşmeden bir görünüm.....102

Şekil 5.12. Meydan Saati 103

Şekil 5.13. Maveraünnehir Anıtı.....104

Şekil 5.14. Semazen Heykeli 105

Şekil 5.15. Otopark olarak kullanılan okul bahçesi 106

Şekil 5.16. Kaleönü Sokak.....107

Şekil 5.17. Polis Emeklileri Derneği Lokali 108

Şekil 5.18. Konyaspor Bayrağı 109

Şekil 5.19. Meydandaki Kibrit Kuyumcusu.....110

Şekil 5.20. Eski Gedavet Parkı.....110

Şekil 5.21. Meydanda yapılan sert zemin revizyonu 111

Şekil 5.22. Su sızdıran meydan saati.....112

Şekil 5.23. Bakımsızlıktan işlevini yitiren su perdesi 112

Şekil 5.24. Sert zeminde bulunan ağaçlar 113

Şekil 5.25. Ağaç altı oturma birimleri.....114

Şekil 5.26. Oturma birimi olarak kullanılan bitki kasaları.....114

Şekil 5.27. Meydanda park yeri bulamayan bir motorsiklet 115

Şekil 5.28. Meydanda park yeri bulamayan bir motorsiklet ve bisiklet.....116

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 4.1. Konya merkez - merkez ilçelerinin ve köy- beldelerin nüfusu.....50

Çizelge 4.2 2008 yılı müze ve ören yeri ziyaretçi sayıları 62

Çizelge 4.3. Kent merkezindeki tarihi eserlerin yapım tarihi yeri ve yaptıran kişi ...63

Çizelge 4.4. Kent merkezindeki tarihi eserlerin yapım tarihi yeri ve yaptıran kişi ..64

1.GİRİŞ

Kentsel mekan; kentin binalarla tanımlanan, fakat binaların dışında kalan bölümleridir. Kent; insanın eylemlerini içeren, aydınlatma, havalandırma, mikroklima, ses düzeni, koruma ve sığınma olanakları gözetilen üç boyutlu düzenlemeler özelliğindedir. Kentsel mekan, mimari mekanla doğrudan ilişkilidir. Geleneksel kent düzeninde, kentsel mekan ve mimari mekan, aralarındaki süreklilik nedeniyle, aynı anlamda mekanlar olmasına karşın, modernizm ile birlikte mimari mekan yapısal ve algısal olarak yalıtıma uğramış ve birbirinden bağımsız binaların mekanı karakterine bürünmüştür. Bu bağımsız binalara gösterilen ilgiye karşın binalar arasında kalan mekanların nitelik ve organizasyonu büyük ölçüde şansa bırakılmış, sonuçta kent mekanları 'planlamadan arta kalan mekanlar' görünümünü almıştır. Kentsel mekan, bu durumda, mekanın kullanıcı tarafından algılandığı gerçeğine dayalı olmayıp sadece iki boyutlu plandaki işlevi ile ilgili olmaktadır ve bu da son derece olumsuz sonuçlar doğurur. Uzun yıllar boyunca meydanlar, devamlı kapalı çevre ile sınırlandırılmış bir mekan olarak tanımlanmaktaydı. Ancak 19. Yüzyılın sonlarından itibaren binalar arası oluşturulan açıklıklarla anlamını değiştirmiş, bu açıklıklarla hareketlilik kazanmış ve çevrede bulunan açık mekanlarla ilişkilendirilmiştir (Özdemir 2001).

Günümüzde, meydan terimi değişmiştir. Bu değişimin çok sayıda nedeni bulunmaktadır. Geleneksel ve tarihi yapıların cephelerinin devamlılığını bozan tecrit edilmiş ve açık planlı binaların oluşturduğu binaların oluşturduğu konutların tercih edilmesi ve bunlara izin verilmesi; ya da tarihi özellikler taşıyan ve toplumsal kullanımlara hizmet eden kent merkezleri ve kentsel mekanların sadece konut ve barınma amaçlı kullanımlar ile bozulması sonucu günümüzdeki kamusal açık mekanların işlevleri değişikliğe uğratılmıştır (Özdemir 2001).

Son yıllarda, kentsel yasam kalitesinin artırılması konusunda yapılan çalışmalarda meydanlarda yerini almıştır. Kentsel mekan tek basına ele alınmaktadır. Kentsel tasarım içerikli yarışmaların sayısında bir artış görülmekte ve bu tür yarışmalar içinde meydan tasarımına ve olgusuna bir ilgi gösterilmiş tir. Bu terim her ne kadar

basit bir anlam ifade ediyor gibi görünse de, "Meydan", geniş bir spektrum içinde ele alınmakta ve kente kattığı değerler geniş platformlarda tartışılmaktadır. (Özdemir 2001).

Bir meydan için yapılan tasarım projelerinin baslıca hedefi, bulunduğu çevrenin yerleşim kalitesini artırmak olmalıdır. Anlamsız bir şekilde oluşan ve adına "meydan" denilen alanların, kentsel yasamı güçleştirdiği gözlemlenmektedir. Bu tür alanların çevreleri ile bütünleşemediği ve kentlinin sosyal, rekreatif ihtiyaçlarına cevap veremediği bilinmektedir. Bu mekanlar, yalnızca önünde bulunduğu binaya hizmet eden bir mekan olmasının ötesinde farklı anlamlar kazanmalıdır (Kuntay 1994).

Yayalar için düzenlenmiş alanlarda, ticari aktivitelerin yani alışveriş yerlerinin ağırlık kazanması bölgede ekonomik gücün gelişmesini de sağlamaktadır. Ayrıca, trafik için yolların genişletilmesine gerek duyulmayacağından yol kenarlarındaki yapıların yıkılma ve inşa masrafları olmamakta; yıllarca kullanılabilmektedirler. Toplumun ortak kullanım alanlarında bir araya gelme gereksinmesi için, bir alan açık ya da kapalı mekânlar ile zenginleştirilmektedir. Bütün bu nedenler, yayalaştırma çalışmalarının sağlıklı, sürdürülebilir ve görsel kalitesi yüksek yaşam mekânları yaratmayı amaçlayan yapısal ve bitkisel peyzaj tasarımı çalışmalarını desteklemektedir. Aksi takdirde, yayaların olduğundan daha hızlı hareket etmek zorunda oluşları, taşıtların ise yayalarla aynı ortamı paylaşmaları nedeniyle teknolojilerinden tam olarak yararlanamayarak hız kesmek zorunda oluşları her iki taraf için problem yaratmaktadır. Yayaların dinlenmek, gezmek ve çeşitli etkinliklerini güvenli ve konforlu bir şekilde yerine getirebilmek için taşıttan arındırılmış sakin ortamlara gereksinimleri vardır (Kuntay 1994).

Şehirlerde yaya yolları ve meydanlar, insanların birbirleri ile buluşacakları, toplanacakları alanlardır. Oysa taşıt trafiğinin artmasıyla yaya yollarının bu fonksiyonları azalmaktadır. Mevcut taşıt yolları giderek sayıları artan özel arabaların hareket ve otopark gereksinimini, karşılayamamakta, kapasiteleri yetersiz kalmaktadır. Taşıtlar yaya alanlarına ve kaldırımlara taşmaktadır. Bunun sonucunda da yaya ve taşıtlar arasında bir karmaşa ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlar yayaları olduğu kadar taşıtları da etkilemektedir. Kent merkezlerinde yayalar ve motorlu

taşıtların gittikçe fazla alanları paylaşması sonucunda trafik kazalarında artışlar kaydedilmektedir (Kuntay 1994).

Kent merkezlerinin yanı sıra tarihi kentlerimizde, yayalara göre düzenlenmiş kent mekânları motorlu taşıtların girmesiyle bozulmaya başlamıştır. Yayaların hareket olanağı azalmış, tarihi değerler yok olmaya, kentin dokusu bozulmaya yönelmiş; sonuçta, kent merkezlerinden kaçış başlamıştır. Bu nedenle tarihi merkezlerin kaybettikleri canlılıklarını yeniden kazandırma çalışmalarına başlanmış; merkezler, birbiriyle yarışırcasına yenilenmiş, iyileştirilmiş, yeniden canlandırılmıştır (Kuntay 1994).

Kentlere kimlik kazandıran, kentlilerin kendilerini kentle özdeşleştirebileceği çeşitli öğelerden en etkin olanı, tarihi çevrelerdir. Kültürel, sosyal ekonomik, arkeolojik ve estetik değerleri nedeni ile korunması ve yaşatılması gereken tarihi çevreler, yapıldıkları devirlerin duygu, düşünce, sosyal yaşam ve birikimlerini bugüne aktararak, kentlerin algılanabilirliğini arttırmaktadırlar (Ter 2002).

Günümüzde hızlı kentleşme, nüfus artışı ve koruma kaygısı taşımayan planlama kararlarının tarihi kent merkezlerinde merkezi iş alanı kullanımlarının yoğunlaşması sonucunda, yıkılıp yüksek katlı olarak yenilenme, çöküntü alanlarına dönüşme, ulaşım olanaklarının artması ve otopark alanı yetersizliği ve terk edilme gibi sorunlar tarihi dokuda zararlanmalara neden olmuştur (Ter 2002).

Kentsel kamusal mekan ve toplumsal yaşamın karşılıklı dönüşümü: Tezde kentsel kamusal mekanların oluşum ve dönüşümlerinde toplumsal yaşam ve mekan ilişkilerinin incelenmesi ve bu mekanların kamusallığı üzerine bir araştırmayı temel almaktadır. Kentsel kamusal mekanların dönüşümü ve oluşumunda toplumsal - mekansal ilişkileri çözümlemek amacıyla, Zafer Meydanı örnek olarak incelenmiştir. Bu araştırma kentsel kamusal mekanların toplumsal ve mekansal niteliklerinin çözümlenişine yorum getirmektedir.

Bu tezde, yaya bölgesi ve meydan tasarımında dikkate alınması gereken etmenler incelenmiştir. Araştırma alanı olan Zafer Meydanı'nın mevcut sorunlarının olduğu bölümde otopark sorunu, kirlenme ve yeşil alan yetersizliği gibi başlıca sorunlar ele alınmıştır. Zafer Meydanı'nın trafiğe kapatılmasıyla ilgili yayalara ve esnafa olmak

üzere iki tip anket yapılmıştır. Anket çalışmalarının sonuçlarına ilerleyen bölümlerde yer verilmiştir.

2. KURAMSAL TEMELLER

2.1 Meydan Kavramı veTarihsel Gelişimi

Kentsel açık mekan kullanımında meydan kavramı ilk çağlardan günümüze kadar süregelmiştir. Konut birimlerinin açık bir alan etrafında gruplandırılmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu düzenleme; içerisinde kalan alanın büyük ölçüde kontrolüne imkan vermesinin yanı sıra dış etkenlere karşı korumayı da kolaylaştırmıştır. Meydanlar; etrafındaki odaların tanımladığı merkezi avludan, revaklı camii ve manastır avlularına ya da daha büyük ölçekte agora ve forum örneklerine kadar uzanmıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Farsça bir terim olan maidan belirgin biçimi de olabilen bir meydanı anlatır. Türkçe'deki "meydan" ise, sadece boşluk, açıklık anlamında tercüme edilmiş olup, geniş, yapılaşmamış alanı belirtse de, kurumsal anlamda tanımı vardır (Oktay 2007).

İlk örneğine Yunan kentlerinde Agora olarak rastlanan meydan başlangıçta tamamen geniş bir yol biçimindedir ve bireylerin toplandığı mekanlardır. Daha sonraları pazar olma niteliği artmaya başlamıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Hellenistik dönemin sonlarına doğru gelişmiş olan ve Hippodamian planına göre düzenlenen Klasik Yunan kentlerinde Agora kentin ortasında yer alırdı. Agora, iş ve politik yaşamın merkeziydi. Kentin kuruluş alanının %5'ini oluşturan agora, haberlerin alışverişi için uygun bir ortam oluşturmaktaydı. Hellenistik dönemin klasik Yunan kenti olan Ege Bölgesi yerleşmelerinden Miletus'da agora, amfi tiyatro, stadyum ve jimnazyum birbirlerine yakin mesafede olmak üzere kent merkezinde yer almıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Roma döneminde meydan, Forum, sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık mekan olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön mekan niteliğini ve fonksiyonunu da üstlenmiştir. Romalılar döneminde insan, meydanda anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan, meydan ve onu

çevreleyen öğelerin mimari ve otorite değerlerinin vurgulanması olmuştur. Eski Roma kentleri, gladyatörlerin gösterisi ve halkın diğer eylemleri için yapılmış olan forum etrafında kümelenmişti. Kilise seramonilerinin yapıldığı yerlerin çevresinde planlanan Ortaçağ kentlerinin merkezinde konumlandırılan Katedral dominant karakterde bir yapı kitlesidir. Bir Ortaçağ kenti olan, Avrupa'da bulunan Furnes'de katedral, hükümet ve adliye gibi toplumsal yapılar merkezdeki bir meydan etrafında konumlandırılmıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Kentlerin sosyal merkezler çevresinde konumlanması eski Türk yerleşimlerinde de görülmektedir. İlk İslam kentlerinde olduğu gibi önce dinsel kuruluşlar daha sonra kent oluşumu ilkesine yüzyıllar boyu uyularak cami bütün müştemilatı ile bir ticaret merkezi çevresinde biçimlendirilmişti. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, büyük camiler çevrelerindeki çeşitli müştemilatı, medreseleri, avlusu ve ağaçlandırılmış mezarlığı ile bir mahallenin oluşumunu sağlamıştır. Camiyi çevreleyen avlunun halkın toplanma yeri olarak önemli bir fonksiyonu vardı. Aynı zamanda buluşma, görüşme ve tefekküre dalma yerleri olarak en önemli açık mekanları oluşturmaktaydı (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Selçuklular döneminde meydanlar yerleşmenin en önemli açık alanıdır. Bu dönemde konut alanı ile ticaret alanının birbirinden ayrı olması, konut avlularında yeşilin bulunması ve sosyal yaşamın içe dönük olması nedeniyle kamusal alanda açık ve yeşil alan oluşturma çabası içine girilmemiştir. Bu dönemin bilinen tüm meydanları kentin dışında konumlanmış, yapılaşmış kentsel mekana dışarıdan eklemlenmiştir (Ter 2002).

Selçuklu İmparatorluğu'nun yıkılması ile birlikte Anadolu'da Beylikler Dönemi başlamıştır. Beylikler Dönemi kemik niteliği taşıyan statik bir yerleşme tipi yoktur. Bu dönemin en belirgin özelliği etnik ayrılığın önceki döneme göre daha belirgin hale gelmesiyle yerleşme alanının parçalanmış olmasıdır. 14.yy içinde Türkleşen bir Beylik kentinde ticaret alanı Selçuklu döneminde görüldüğü gibi uzmanlaşmış bölgelere ayrılarak örgütlenememiştir. Aynı şekilde çarşının da belirli bir kesimde yoğunlaştığı göıülmemektedir (Ter 2002).

Osmanlı kentlerinde cami avluları bir bakıma kent meydanlarının yerini tutmaktaydı. Ayrıca büyük toplanma yerleri, çarşı ve pazar meydanlarıydı. Toplum- sal yaşantının merkezi cami olduğundan planlanmış kent meydanlarının gelişmesini teşvik edecek toplumsal bir isteğin ortaya çıkmadığı görülmektedir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Rönesans dönemi kentleri ise saray bahçelerini kuşatmış durumda idi. Açık mekanlar saraylara bitişik, kralların prestij ve gücünü tanımlayan bir düzenleme içindeydi. Rönesans döneminde meydanı çevreleyen yapılar arasında otorite ile ilgili yapılar da yer almış, böylece bu mekanlarda ticaret, dini merasimler ve yönetimle ilgili işlemlerle ilişkili olarak bireyler bir araya gelmişlerdir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Meydanlar; 19. yüzyıla kadar uzun bir süre etraflarındaki mimari yapılarla kapalı formlardı. Özellikle modernizmle birlikte ortaya çıkan izole edilmiş bina formu ve tarihi meydanları oluşturan konutların banliyölere yayılmasıyla cephelerin sürekliliğini temel alan meydan formu değişmeye başlamıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

20. yüzyıl içinde kentlerdeki fonksiyonel değişimler, meydanların da değişik biçim ve fonksiyonlara cevap veren mekanlar olarak düzenlenmesine neden olmuştur. Böylece meydanlar; alışveriş, oyun, toplantı, trafik, dini, ticaret vb. fonksiyonların gerçekleştirildiği açık ortak kullanım mekanları olarak tasarlanmıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Crown'a göre açık alanlar, mimari elamanların baskın olduğu yoğun kent dokusu içinde yer alan küçük park, çocuk bahçesi, meydanlar gibi oturma ve izleme amaçlı pasif rekreasyona hizmet eden ve kentin kalabalığından uzakta, aktif rekreasyon olanağı sağlayan alanlardır. Açık alanların bitki materyali ile bilinçli ve planlı bir şekilde düzenlenmesi sonucu ise yeşil alanlar oluşmaktadır (Kaymaklı 1990).

Açık ve yeşil alanlar, kent içi ve kırsal karakterdeki yerleşmelerde, insanların çeşitli rekreatif ihtiyaçları için yararlandıkları küçük-büyük yüzeyler ve boşluklardır. Bu tür alanlar kentte yaşayanların fiziksel ve psikolojik gereksinimleri için dinlenme, eğlenme, spor yapma gibi aktivitelerine olanak tanırlar (Pamay 1978).

Yapılar, yollar ve açık alanlar kent dokusunun temel elemanlarıdır. Eckbo (1967)'ya göre açık alanları yapıların ve yolların olumsuz bir yan ürünü olarak görme eğilimi, yetersiz bir kent planının ortaya çıkmasına neden olacaktır. Oysa ki, iyi bir kent dokusu, yapılar, sirkülasyonu sağlayan yollar ve yeşillendirme için gerekli olan açık alanlar arasındaki dengenin kurulması sonucu oluşacaktır (Türel 1988).

Kentsel yeşil alanlar, kentin yerleştiği doğal çevrenin, kentin yakın çevresindeki ve kent içindeki uzantıları olarak tanımlanabilir. Kentsel yeşil alanlar insanın doğa ile ilişkilerini güçlendiren, insanların dinlenmesine, gezmesine olanak tanıyan, kent halkına doğal peyzaj özelliklerini sunan alanlardır. Kentsel açık alanlar ise, üzerinde yapı bulunmayan, kentin çeşitli bölümlerini ve yapılarını birbirine bağlayan, sokak, cadde, meydan gibi sirkülasyonu sağlayan kamusal mekanlardır. Kentlerde toplu yaşam sonucu ortak ya da kişisel gereksinimlerin karşılandığı kamusal mekanlar toplumun sosyo-ekonomik yapısına bağlı olarak zaman içerisinde farklılaşma göstermişlerdir (Ter 2002).

2.1.1 Tarih boyunca meydanların oluşumu

Meydanlar kentsel yapının en belirgin bileşeni olup, binaların mekân etrafında oluşturdukları süreklilik ile biçimlenirler. Zucker'e göre meydan kent dokusu içinde adeta "psikolojik bir dinlenme yeri"dir. Meydanın tarih içindeki gelişimi incelendiğinde, en başarılı meydanların kent yaşamının doğal bir parçası olan mekânlar olduğu ve fiziksel olarak çok iyi tanımlanmış oldukları görülmektedir. Ne var ki, belirli bir zamanda, belirli bir yerde ve belirli bir kültürde etkili olan bir tasarım konseptinin başka bir ortama aktarılmasının sorunlara neden olacağı unutulmamalıdır. Bu bağlamda, Moughtin'in de vurguladığı gibi, İtalyan kentlerindeki etkileyici meydan (piazza) sayısının çokluğu, kısmen dış mekân yaşantısını kolaylaştıran iklimsel koşullar ile İtalyan kültürüne ait dışa dönük ve temperemental (doğal) tutumun birleşimiyle açıklanabilir. Buradaki ve diğer Batı Avrupa kentlerindeki meydanlar (square) biçimsel temsilcilik işlevini üstlenmiştir ve kent yaşamının odak noktasıdır. Osmanlı kentinde ise, Cerasi'nin vurguladığı gibi,

kamu mekânı kendine has bağımsız biçimler alır ve İtalyan tarzı piazza'nın işlevlerini büyük cami avlusu ve çarşı karşılar (Oktay 2007).

Eski Mısır tapınaklarında pilonlu kapıdan girilen avlu, kapılarını ancak bayram günlerinde halka açsa da, bir nevi kent meydanı sayılabilir. Bu avluda tanrı heykeli veya objesi, ana tapınaktan çıkarılarak, tören alayı ile avluda gezdirilir, böylece avamın tanrıyı görerek ona tapması ve adak adaması sağlanırdı. Helenistik dönemde, geometrik düzenli kentlerdeki 'agora'lar, politik, kültürel ve ticarî yaşamın geçtiği kent meydanları idi. Ana yollar boyunca düzenlenen 'stoa'lar (sütunlu revaklar) da yumuşak iklimin verdiği olanaklarla açık havada kültürel ve ticarî faaliyete hizmet eden yapılardı. Hatta stoacıların bir felsefî okula adını verdiğini de biliyoruz. Roma kent planlamasındaki geometrik düzen içinde, x ve y eksenleri istikametinde tertiplenmiş ana caddelerin dikey kesiştiği noktalarda kentlinin çeşitli eylemler için toplandığı 'forum'lar ve pazaryerleri bulunurdu.Doğu Roma başkentinde (Konstantinopolis'de), Batı yönden gelen Roma yolu 'Via Egnatia', sur içinde 'Mese' ismiyle devam eder, Arkadius (Cerrahpaşa), Bous (Aksaray), Theodosius (Beyazıt), Konstantinus (Çemberlitaş) forumlarını kat ederek Hippodrom'a (At meydanı) ve Aya Sofya bazilikasına ulaşırdı. Bütün bu forumların çevresinde stoalar, zafer takları, heykeller, anıtsal yapılar yer alırdı. Ortaçağ meydanları, dinin baskısındaki karanlık dönemde, dinsel törenler yanında, halka gözdağı vermek üzere suçluların cezalandırıldığı ve idam edildiği meydanlardı. Yeni Çağda da yakın zamanlara kadar, örneğin 1789 Fransız ihtilâlini takiben, Fransız meydanları da giyotinle infaz edilen politik idamlara sahne oldu. Rönesans döneminde kentler, etrafı saray ve bazilika ile donanmış geniş meydanlar kazandı. Meydanların ortasında kral ve prenslerin heykelleri yer alır, geometrik düzende simetriye önem verilir, aşırı süslemeli yapılar, dinsel gücü ve monarşik düzeni simgelerdi. Örneğin, 1536'da Papa 3. Paulus, kentin dinî ve politik merkezi olarak Kapitolino meydanını (Piazza Capitolino) Michelangelo'ya düzenletmişti (Ergüvenç2009).

2.2. Meydan Çeşitleri ve Formları

Meydanı oluşturan elemanların; açılanma, bölümlenme, eklenme, birleşme, üst üste çakışma veya kopma gibi faktörlerle ortaya çıkardıkları mekanlarda üç temel form hakimdir. Bunlar; kare, daire ve üçgendir. Bu faktörler ayni zamanda bu üç basit formun geometrik veya organik formlara dönüşmesine yol açar. Meydanlarda büyüklük, form ve fonksiyon açısından sonsuz varyasyonlar oluşturmak mümkündür. Meydanların fiziksel biçimlenişlerinde kamu yaşantısının gereklilikleri yanında dönemin mimari stilleri de önemli rol oynar (Barkul ve Tönük 1999).

Kapalı meydanlar; sahip oldukları mimari düzenle, dışlarında kalan kaotik ve farklı, dünyadan soyutlanmış açık hava odaları gibidirler. Köşelerde açılan yollarla meydanın kapalılığı azalır. Kapalılığı meydanı çevreleyen binalar sağlarlar (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Önemli binaların vurgulandığı meydanlar; açık mekanın bir bina veya bina grubuna yönlenmesi ve bütün diğer binaların da bu bina ya da bina grubuna ilişkilendirilmesi ile oluşturulmuşlardır. Eski meydanların pek çoğu kiliseye hizmet edecek şekilde; kiliseye giriş, giriş ve çıkış sonrası toplanma veya vaaz alanı olarak oluşturulmuşlardır. Esas yol kilisenin doğrultusuna yönlenmiş ve bu doğrultu da genellikle heykel veya sokak mobilyalarıyla vurgulanmışlardır (Önder ve Aklanoğlu 2002).**Büyük bir mekanı oluşturmak üzere birleştirilmiş bağlantılı meydanlar**; iki ya da daha çok sayıda üst üste gelen veya iç içe geçen mekanlardan oluşabilir, açıkça tanımlanmış mekanlar birbirine açılabilir, bazı mekanlar sokak veya geçitlerle fiziksel olarak bağlanabilir, binaların duvarlarıyla tanımlanan mekanla çevrilmiş olabilir ve kule gibi bir referans noktasıyla ilişkilendirilmiştir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Bir merkez etrafında oluşan çekirdeksel meydanlar; kesintisiz bir bina dizisi veya bir cephenin baskın özellikleri olmaksızın bile çok kati olmayan fakat belirgin düzeni olan bir formdur. Çekirdek (anıt, çeşme, dikili tas, heykel gibi), dik doğrultuda güçlü

bir vurgu oluşturarak etrafındaki alanı etkisi altına almıştır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Hacmin sınırsız gibi algılandığı amorf meydanlar; meydan tanımlamasından çok özellikleri itibariyle meydan olarak tanımlanamayacak kentsel açık mekanlardır. Düzensiz formlardan oluşan organik mimarideki çeşitlilik baskın gelerek kusurları örtmüştür (Önder ve Aklanoğlu 2002).

2.3. Yaya- Yayalaştırma ve Yaya Davranışları

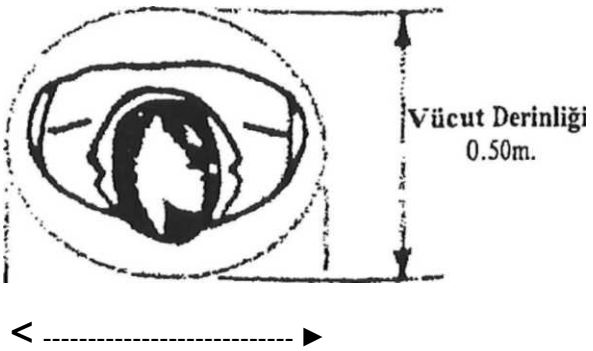
“Yaya", bir mekândan diğerine geçerken gideceği mesafeyi yürüyerek ya da koşarak herhangi bir motorlu vasıta kullanmadan alan kimsedir. Yayalık tüm dünyada en geçerli ve en eski ulaşım biçimi olarak karşımıza çıkar.Kent merkezindeki yolculukların önemli bir bölümünü yaya ulaşımı oluşturmaktadrr. Yürümeyle alınacak mesafe, yürüme hızı ve sağlanacak erişim kolaylığı motorlu taşıtların sağlayacakları ile karşılaştrnlamasa bile yaya erişimi birçok açıdan son derece faydalıdn. Yaya hareketinde özgürdür, gideceği yer yollarla sınırlı değildir. Yayalar için oluşturulacak bir ulaşım sistemi, diğer ulaşım sistemleri için gerekenden daha az mekana gerek duyulur. Bunların dışmda yaya yollan oluşturmanın esas faydası bireyler içindir. Fiziksel sağlık, çevresel estetik memnuniyet ve kişinin sosyalleşmesine büyük katkılar sunar. Yaya ulaşımının toplumsal faydalan vardır ve çevreye zararı minimum düzeydedir (Yıldırım 2007).

"Yayalaştırma", kent yollarının bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemidir. Yayalaştırma genel anlamıyla bir amaç değil, kent içinde yaşanabilir veya yaşayabilir uyumlu mekânların organizasyonunu sağlamak için, Brombille-Longo tarafından geliştirilen üç amaca hizmet eden bir araçtır. Bu amaçlar;

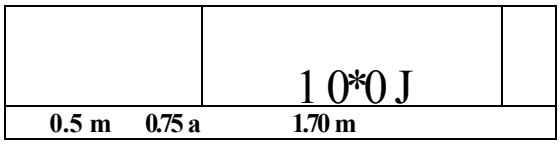
- Kent ekonomisi
- Kentsel Kalite
- Sosyal Refah olarak sıralanabilir (Yalçınkaya, 2007).

Yayalaştırma çalışmalan kapsamında, yaratılmak istenen mekanın kullanıcıları olacak insanların bazı ölçüleri, kentsel mekanlardaki hareketleri yaya alanının

ölçülendirilmesinde belirleyici olacaktır. Bu doğrultuda insanın fiziksel ölçüleri ve yaya olarak erişebilecekleri mesafeler konusunda bazı standart hesaplamalar geçerli olmaktadır. Bir insanın ayakta dururken, ortalama 50cm.x60cm. yani 0.3m2'lik bir alan kaplayan vücut alanına sahip olduğu kabul edilmektedir. Şekil 2.1'de Fruin'in elips kavrarnının yaklaşık metrik ölçekteki gösterimi verilmektedir . Şekil 2.2'de de çeşitli özellikte yaya ölçüleri verilmektedir. Yaya bölgelerinin ölçülendirilmesinde yayanın başka yayalarla yüz yüze ve yan yana geldiğinde ortaya çıkacak ölçülerin önemi vardır (Yıldırım 2007).



Şekil 2. 1: Ayakta duran yaya için kabul edilen yaya ölçüleri (Yıldırım 2007).



Şekil 2.2. farklı durumlarda yaya ölçütleri (Yıldırım 2007).

Kişiler arası mesafeler göz önünde bulundurulduğunda yayalar arası uzaklıklar aşağıdaki gibidir.

- ✓ Konuşan iki kişi arasındaki minimum uzaklık 2,1- 3,6m
- ✓ Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık 9,00m
- ✓ Yüzün anlamını kavramak için gerekli uzaklık 12,00m
- ✓ Yüzü tanıyabilmek için gerekli uzaklık 24,00m

- ✓ Herhangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli max. Uzaklık 135,00m

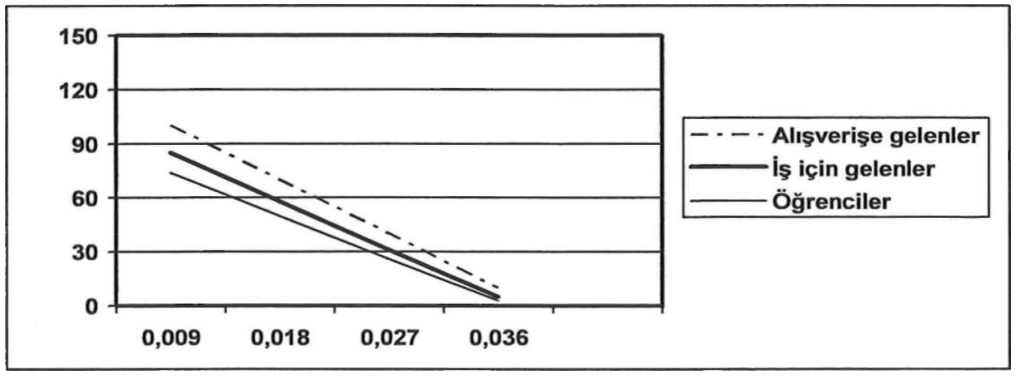
Yukarıda verilen boyutların ve ölçülerin yanında yayaların yürüyüş özellikleri de yaya mekanlarının oluşturulmasında önemli rakamlar ortaya koyar.

“YayaYürümeHızları” ,

- ✓ Konut işyeri arasında 1,2- l,6m/sn.
- ✓ İşyeri ve alışverişle ilgili yolculuklarda 1,0-l,4m/sn.
- ✓ Karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu alışveriş yerlerinde 0,8- l,2m/sn.

olarak farklılıklar göstermektedir. (Yıldırım 2007).

“Yaya Akımı”, ortalama yaya hızı ve ortalama yaya yoğunluğunun çarpımı ile oluşan eşitlik sonucu ortaya çıkan değer yaya akımı olarak kabul edilmektedir. Şekil 2.4 ve 2.5'te 2.6'da yaya hızı-yoğunluk, yaya hızı akım ve yaya hızı- alan ilişkileri verilmiştir (Yıldırım 2007).



Şekil 2.3. Yaya hızı- yoğunluk ilişkisi (Yıldırım

"Yaya Trafiği", akarsuyun akışı gibi en az dirençle karşılaştığı yolu izler ve bir noktadan diğerine en kısa mesafeyi takip etme eğilimi gösterir. Yaya trafiğinin su gibi "aşındırıcı" bir gücü vardır. İnsanlar da aynı akarsular gibi gereksinimlerine en iyi şekilde karşılık verecek olan yaya yolarını kendileri yaratırlar. Yaya yollarının yer, genişlik ve şekillerini insan kullanımları belirlemektedir. Yaya trafiğinde

kargaşanın ve düzensizliğin en fazla ortaya çıktığı noktalar; yaya kesişme noktalarıdır. Ancak, bu karmaşanın bazen yaya trafiğinde olumlu bir etkisi de vardır. Bu da bu kesişme noktalarında insanların ilgisini çekebilecek çeşitli etkinliklerin oluşturulabilmesidir. Bu oluşumlar planlı ya da plansız olarak ortaya çıkmaktadır (Yalçınkaya, 2007).

2.4. Kent Merkezlerinde Yaya-Taşıt İlişkileri

Yürümek insanoğlunun en belirgin özelliklerinden olup, yürüme yeteneği ilk insan ve kentleşmenin varolmasından beri vardır. Kentler yayaların rahat hareket etmesini hedefleyerek şekillendirilmektedir. Fakat makinelerle ulaşımın keşfi bu oluşumların yeniden şekillenmesine ve araçların kent tasarımlarına girmesine neden olmuştur. İnsan-araç uyumsuzluğu kent alanlarının tasarımında dengesiz bir rekabete neden olmuştur. Araçlar kentlerin her yerine girmiş ve insan çevresinin azalmasına neden olmuştur. Araçlar, gürültüye, toza ve kirliliğe neden olmuş, sosyoekonomik yapıyı bozmuş, kent yaşamının kalitesini ve sürdürülebilirliğini tehlikeye atmıştır. Ulaşım, yürüme veya diğer yollarla her zaman kentlerin yapılandırmalarında belirleyici olmuştur. İnsanlara tanıdığı hareket özgürlüğü avantajına rağmen motorlu araçların olumsuz etkileri olmuştur. İnsanlığın kendi yaşam alanında birçok unsurun yok olmasına neden olmuştur (Yalçınkaya, 2007).

Yayalar ve taşıtlar özellikleri bakımından birbirine göre çok büyük farklılıklar gösterir. Yayalar çok daha yavaş, yumuşak ve serbesttirler. Taşıtlar ise yayalara göre yaklaşık on kat daha hızlıdırlar ve daha keskin ve katı kurallara uyarak hareket etmek zorundadırlar. Yayaların taşıtlarla aynı seviyede hareket etmeleri fiziksel ve ruhsal yönden sakıncalar ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca taşıtların yarattığı gürültü ve çevre kirliliği yayalar için sorun olmaktadır. Bu yüzden de bugün kent içi ulaşımın bir parçası olarak motorlu taşıt yollarından ayrılmış sadece yayaya ait mekanlara gerek duyulmaktadır (Yıldırım 2007).

Yol, insanların ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan bir ağdır. Kentliler arasında kentin kendine ait dokusu içersinde yol, yani sirkülasyon sistemi birleştirirci etkiye sahiptir.

Bu sistem artan nüfus ve kentleşmeye bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. Kent insanının mekân değişimi de ancak yollar vasıtasıyla mümkün olmaktadır. Bu yüzden kent merkezinde ulaşımın planlanmasında taşıtların güvenli ve rahat bir şekilde hareketliliğinin sağlanması kadar, yayaların güvenliğinin ve rahat hareketliliğinin sağlanması da önemlidir (Yıldırım 2007).

Kent merkezleri, bir yerleşmenin genellikle merkezinde olan en önemli ve en yüksek dereceli idari, sosyal, kültürel ve ticari hizmet tesislerinin yer aldığı bölgelerdir. Kent merkezlerinde ulaşım açısından sorun yaşanmasının nedeni hem yayaların hem de taşıt trafiğinin en yoğun olarak bulunduğu alanlar olmalarıdır. Kent merkezi ulaşımı yeni gelişen merkezlerde merkez çevresinden bir ring yolu geçirilip, bu yol üzerinde otopark yerlerinin ayrılmasıyla çözülmeye çalışılmaktadır. Ring yolu merkeze akabilecek taşıt yoğunluğunu azaltarak merkeze hizmet etmektedir. Böylelikle, merkezde rahat dolaşma, alışveriş olanakları sağlanabilmektedir. Ancak, mevcut kent yapıları her zaman böyle bir müdahaleye olanak veremeyebilir. Bu durumda değişken seviyeli ulaşım çözümlerine gidilmiştir. Son yıllarda kent düzenlemelerinde yaya ve taşıt ulaşımının farklı kotlarda çözümlenmesine ilişkin birçok merkez etütleri geliştirilmiştir. Bu çözüm dört şekilde olmaktadır:

a) Trafik normal zeminde, yayalar üstte,

b) Yaya normal zeminde, trafik altta,

c) Yaya normal zeminde, trafik üstte,

d) Trafik normal zeminde, yaya altta.

Kent mekânlarında yaya yolunun yükseltilmesi her zaman iyi sonuçlar vermeyebilir. Yayaların zemini kullanması daha olumlu bir yaklaşımdır. Taşıtların zeminde kalması ve yaya yollarının yükseltilmesi ile yayalar için binaları birbirlerine bağlayan yaya güverteleri oluşturulabilir. Bu tür çözümlerde merkeze ulaşım en iyi şekilde sağlanır ve zeminin altı yeraltı treni ve diğer toplu taşım araçları güzergâhı olarak kullanılabilir. En az istenilen çözüm ise yayaların zeminde bırakılıp taşıtların yükseltilmesidir. Sonuç olarak; yaya ve taşıt ayrımının değişik seviyelerde çözümlenmesi yüksek maliyetli yatırımlar birlikte belli noktalar için uygun olabilir.

Özellikle trafiğin en yoğun olduğu kent merkezlerinde yaya ve taşıtların birbirinden ayrılabilmesinin sağlanması büyük bir şehircilik konusudur (Yalçınkaya, 2007).

2.5 Araçtan Arındırılmış Yerleşimlerin Özellikleri

Araçtan arındırılmış yerleşimi hazırlayan pek çok sebep bulunmaktadır. Her şeyden önce motorlu araca bağlı olarak kazaların önüne geçilememekte ve ölümlü kazalar her geçen gün artmaktadır. Özel araca bağlı ulaşım sistemi, yaşlı ve engellilerin sosyal yaşama katılmasına olanak tanımamaktadır. Otomobil emisyonlarının ve gürültünün insan sağlığına olumsuz etkileri bulunmaktadır. Gürültü önleyici tedbirler ise oldukça yüksek maliyetlidir. Küresel ısınma, asit yağmuru ve kirli hava yaşam ve çevre kalitesini sürekli düşürmektedir (Yıldız 2005).

Tüm bu sürece olumlu katkı sağlayacağı düşünülen ideal bir "araçtan arındırılmış" yerleşim projesinin şu özellikleri taşıması beklenmektedir:

- Bir toplu taşım (mümkünse raylı sistem) ağı üzerinde yer almak,
- Yerleşim sakinlerinin günlük alışveriş ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayabilmek,
- Bir bisiklet ağına bağlı olmak,
- Trafik gürültüsü ve kirliliğinden soyutlanmış olmak,
- Güvenli çocuk oyun alanlarına sahip olmak. Araçtan arındırılmış yerleşimlerin başarısı için göz önüne alacağımız en önemli göstergelerden biri; söz konusu yerleşimlerin kentten kopuk ve bağımsız mekanlar olarak gelişiminin engellenmesidir. Bu nedenle kent ile olan doğrudan bağlantısının sağlanması için bir toplu taşım ağı üzerinde yer alması zorunluluk olarak kabul edilmektedir. Ancak bu şekilde kent merkezine yürüme mesafesi dışındaki alanlar için optimal koşulların oluşacağı düşünülmektedir (Yıldız 2005).

Araçtan arındırılmış yerleşimlerin tasarlanmasında göz önüne alınması gereken bir başka kriter de günlük gereksinimlerin karşılanmasıdır. Bu anlamda ticari, kültürel ve rekreatif kullanımları içeren bütüncül bir sistem ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Söz konusu süreç, kentlerin sağlıklı gelişimi için öngörülen "karma kullanım" prensibinin sağlanması açısından önem taşımaktadır (Yıldız 2005).

Araçtan arındırılmış yerleşimlerin önemli bileşenlerinden biri de bisiklet kullanımıdır. En az enerji kullanarak en yüksek verimi ortaya koyan ulaşım türü olan bisikletin, araçtan arındırılmış mekanın diğer kentsel alanlarla bağlantısında önemli bir rol üstlenmelidir. Araçtan arındırılmış yerleşimin kendi içerisinde bisiklet için sağlanan olanakların yanı sıra yerleşimin diğer kentsel kullanımlarla bağlantılarında da bisiklet kullanımını özendirici tedbirler alınmalıdır (Yıldız 2005).



Şekil 2.4. Yaya bölgelerinde karma kullanım (www.djc.com).

Araçtan arındırılmış yerleşimlerin bir başka bileşeni de; çocuk oyun alanları, spor alanları ve rekreatif alanlar gibi "güvenli ortak kullanım alanları"dır. Bu tür alanların, özellikle araç trafiğinin olumsuz etkilerinden uzak tutulması amaç edinilmelidir (Yıldız 2005).

2.5.1 Araçtan arındırılmış cadde çeşitleri

Dünya örneklerine baktığımızda yayalaştırılmış caddeler üç farklı şekilde uygulanmaktadır:

- Geleneksel Yaya Caddeleri (Traditional Pedestrian Streets)
- Paylaşılan Yaya Caddeleri(Semi Malls)
- Transit Yaya Caddeleri(Transit Malls) (Yıldırım 2007).

2.5.1.1 Geleneksel yaya caddeleri (traditional pedestrian streets):

Yaya kullanımına yönelik olarak tasarlanan ve araç geçişinin yasak olduğu caddelerdir. Tasarımında döşeme malzemesi, bitkisel elemanlar, kent mobilyaları, heykel ve su öğesi gibi elemanlar kullanılmaktadır. Bu caddeler kent karakterinin görsel devamlılığını yansıtmaktadırlar (Yıldırım 2007).



Şekil 2.5. Stroget - Kopenhag (Yıldırım 2007).

2.5.1.2 Paylaşılan yaya caddeleri (semi malls)

Baskın olarak yayaya ait caddelerdir ancak sınırlı şekilde otomobillerin düşük hızda geçişine izin verilmektedir. Tasarımında geleneksel yaya caddelerinde kullanılan elemanlara yer verilmektedir. Kent merkezindeki ticaret alanlarına doğru uzanan caddelerde uygulanmaktadır (Yıldırım 2007).



Şekil 2.6. Paylaşılan Yaya Caddesi (ww.farm1.static.flickr.com).

2.5.1.3 Transit yaya caddeleri (transit malls)

Genellikle otobüslerin transit olarak geçişine izin verilen yaya caddeleridir. Özel araçların bu caddeyi kullanımına izin verilmemekte yalnızca bazı kentlerde taksilerin yolu kullanımına izin verilmektedir (Yıldırım 2007).



Şekil 2.7. Melbourne- Australia (www.citytransport.info)

2.6. Meydan Planlama İlkeleri

Meydanlar gibi açık-ortak kullanım mekanlarında istenen fonksiyonların gerçekleştirilebilmesi biçimsel kurgu ile ilgilidir. Biçimsel kurgunun ihtiyaçlara uygun gerçekleştirilebilmesinde bu mekanları belirleyen öğelerin nitelik ve ilişkilerinin seçimi ve yine plancının bu konulardaki bilgi birikimine bağlıdır. Meydanların düzenleme ve uygulamasında, en önemli öğe olan insan ihtiyaçları ve niteliklerinin

amaca ve fonksiyonlara uygun yorumu yapılabilmeli ve bu yorum mekansal düzene kavuşturulmalıdır ((Önder ve Aklanoğlu 2002).

Yeni çağdaş meydanlar kısa sürede ve tek hamlede yapıldığı için gerek yapım süreci gerekse sonrasında tarihi bir katmanlaşmaya sahip olamamışlardır. Yeni yapılan meydanlarda zamanın geçmesiyle kazanılacak birikime o anda sahip olunamayacağına göre tarihin yerini içeriğe dair yapılacak araştırmalar almalıdır. Bu araştırma semboller, heykeller, çeşmeler, ağaçlar, mimari öğeler gibi faktörlere dayalı olarak çeşitlenir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Türkiye, farklı kültürlerin üst üste çakışması ve bu çeşitlenmenin mekana yansıması ile çok zengin bir kültürel ve doğal mirası barındırmaktadır. Ülkemizde özellikle 1950'lerden sonra yaşanan hızlı kentleşme, kentlerimizin büyük bir bölümünün plansız gelişimine neden olurken, genellikle korunması gereken tarihi, doğal ve arkeolojik alanlar ile içice bulunan tarihi kent merkezleri planlama çalışmalarında öncelikli müdahale edilmesi gereken alanlar olarak görülmemiştir. Son yıllarda tarihsel çevre bilimcinin gelişimi ile birlikte tarihi, kültürel ve doğal mirasın kent bütününün ayrılmaz parçası olduğu fikrinin yaygınlaşması, bu alanların kent bütünü ile birlikte değerlendirilmesinin ve öncelikli alan olarak planlanmasının gerekliliğini ortaya koymuştur (Ter 2002).

Çoğu şehrin çekirdeğinde binaların arasında bulunan kamusal açık alan sayesinde insanların toplanmak ve rekreatif faaliyetlerini alışkanlık haline getirmesine yol açan parklar ve oyun alanlarının gelişmesine sebep olmuştur. Geçmişten günümüze kadar park olarak anılan alanların açık alanlar olduğu doğrudur.Eski Mısırlılar şehirlerini açık alanlar genellikle formal usulde heykel ve mimari objelerle süslenmiş olduğunu göstermektedir. Ancak birçok küçük bahçe formları da bulunmaktadır.Romalıların oluşturduğu parklar , bahçelerin, spor ve tedavi alanlarına formal parkların dahil olduğu kanallar, çeşmeler ve kaskatlar ile tedavi edici özelliktedir (Lewis 1948).

Meydanların planlaması bir kent bütünü içinde trafik planlaması ve kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilişkilidir. Kent meydanlarının ve yaya bölgelerinin planlamasında, gelişen kent merkezlerinde yer alan meydanların yeniden düzenlenmesinde, yapı-çevre ilişkilerinde proporsiyon önemli bir faktördür.

Düzensiz uygulamalar ve kentin gelişimi dikkate alınmadan yapılan planlama çalışmaları sonucunda meydan olarak ayrılmış alanların zaman içinde kentin gelişmesine göre yapılaşmaya dönüştüğü görülmüştür. Bu nedenle meydanların çevresinde planlanacak konstrüktif elemanların ve bitki materyalinin mekana olabilecek olumsuz müdahaleyi önleyici niteliği olmalıdır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Kentlerde açık mekan olarak meydanların, form ve fonksiyon yönünden özelliğini yitirmesi planlama hatalarından kaynaklanmaktadır. Her bir fonksiyonun belirli bölgelerde toplandığı kentsel yapılanma sürecinde, alanların kullanım amacına yönelik olarak gerçekleştirilen kentsel mekan planlamalarında ve trafik düzenlemelerinde, meydanlar için herhangi bir kullanım alanının ayrılmadığı görülmektedir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Tarihi süreç içinde oluşmuş meydanlar günümüzde, ortaya çıkan trafik, servis, yeni altyapı ve toplu ulaşım gibi çeşitli ihtiyaçları karşılamaktan uzaktır. Dikkatsiz ve uzun süreli olmayan planlamalar, bu meydanların temel fonksiyonlarının yitirilmesine ve meydanların bir trafik alanı ve otoparka dönüşmesine neden olmaktadır. 1960'li yıllar sonrasında, bu durumu değiştirmek suretiyle kent merkezlerini yeniden canlandırmak ve kent halkını bu mekanlara çekebilmek için bati toplumlarında yerel yönetimler ve ticaret odaları işbirliğiyle yeni düzenlemelere başlamışlardır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Kent planlarında, insan hareketliliğinin yoğun olduğu alanlar söz konusu olduğunda motorlu trafiğin; kaza, gürültü ve hava kirliliği riskinin insanları rahatsız etmeyecek seviyeye indirilmesi gerekmektedir. Bunun için en basit çözüm, bu tür yerlere en az sayıdaki aracın girmesine izin verilerek toplu taşıma hizmetlerinden yararlanarak sağlanabilir. Batı ülkelerinde pek çok kent merkezi, kısmen veya tamamen yayalaştırılmıştır (Yalçınkaya, 2007).

Bir ticaret yaya yolu için uygun uzunluk; 500-750 m. olarak belirlenebilir. Yapılan araştırmalardan çıkartılan bir sonuca göre; yayaların ticari ilgisi, taşıttan indikleri anda azalır, daha sonra alışverişe olan ilgi başlar, yolun ortalarına doğru bu ilgi şehir

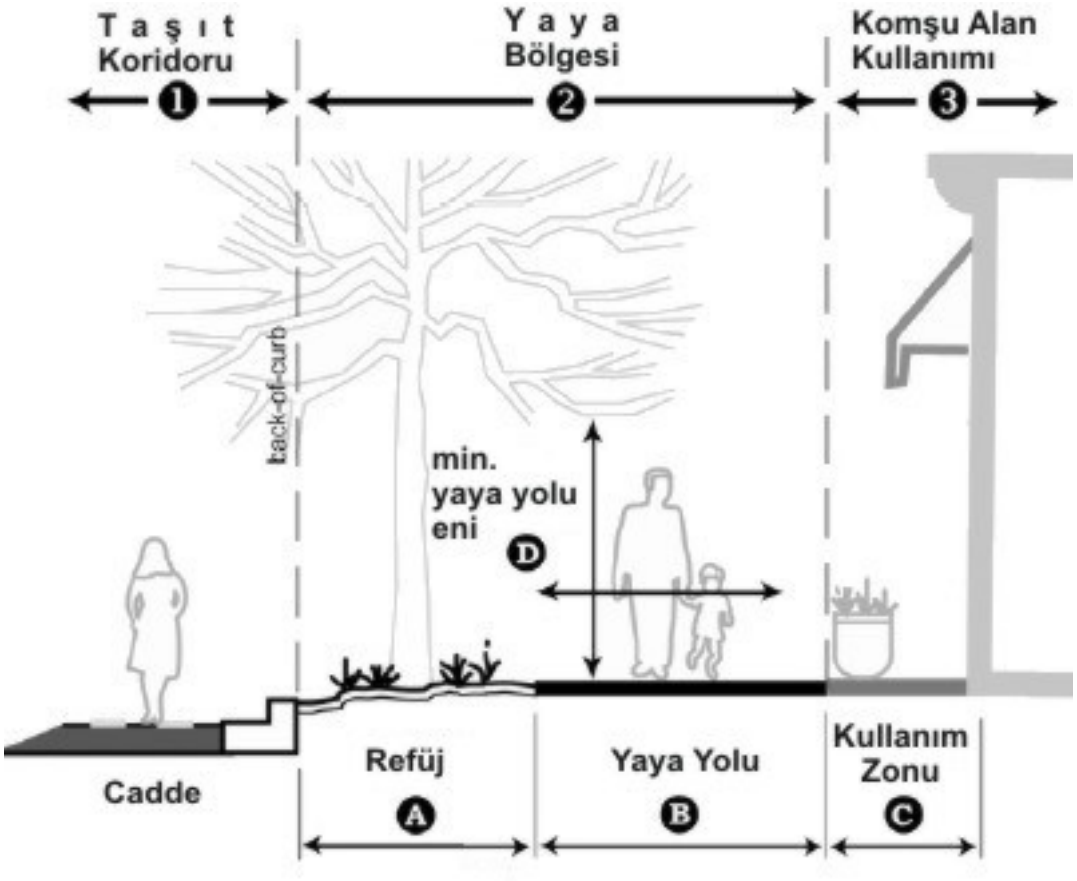
içi gezintisine dönüşür. Alışveriş yolunun sonuna ve durağa yaklaşıldıkça yayadaki ilgi azalır (Yalçınkaya, 2007).

2.7 Meydanların Tasarım Standartları

Bir şehir tasarımının en önemli öğelerinden biri meydan veya plazadır. Şehirlerdeki kamu ve özel binalar için iyi ayarlanmış bir tasarım en önemli yoldur. Bir meydan ya da plazada binalar ile çerçeveli bir alanda en büyük avantaj, binaları sergilemek için tasarlanmış olmasıdır (Moughtin 1999).

Meydanlardaki aktiviteler kentin canlılığı ve görsel çekim için önemlidir. Vitruvius, forumun tasarımı hakkında yazarken bunun halkın sayısıyla orantılı olması gerektiğini, bunu da bir boşluğun yararlı olabilmesi için, küçük olmayan veya eksikliğinde ıssız atık nüfus gibi görünmemesi gerekmektedir. Rönesans teorisyenler inin takip ettiği ve genişletilmiş bu tabloları Vitrivius bulmuştur (Moughtin 1999).

Kentte, iletişim ve bilgi alışverişini geliştirme, insanlar arası ilişkileri arttırma gibi amaçlar, yaya bölgelerinin tasarlanmasını gerektirmektedir (Yalçınkaya, 2007).



Şekil 2.8. Yaya Bölgesinin Çevresi ile İlişkisi (www.class.uidaho.edu)

Meydanlardaki aktiviteler, etrafındaki alışveriş mekanlarının olması ile hareketlilik kazanır.

Ticaret ağırlıklı arterler, trafik karmaşası gürültü ve hava kirliliğinden en çok etkilenen, açık alan eksikliği duyulan ancak çoğu zaman kentin tarih mirasının örneklerinin yer aldığı kent merkezlerine özel yararlar sağlamak amacıyla oluşturulmuşlardır. Bazı durumlarda bu merkezler kent dışındaki alış veriş merkezleri ile rekabet edebilmek üzere yenilenerek geliştirilebilir. Böylece yatırımcıların ilgisini çekmek ve perakende satışları artırmak amaçlanır. Ticaret ağırlıklı arterlerin yayalaştırılması aynı zamanda kent merkezlerine daha çok insan çekerek alış veriş olanağını, sosyalleştirmeyi, iş ve eğlenceyi artırmak için de yapılır. Yayalaştırılmış ticaret ağırlıklı arterlerin tasarımlarının hedefleri koşuldan koşula

değişir. Ancak, gerisinde yatan sorunlar birbiriyle bağlantılıdır ve tasarım yaklaşımları birbirleriyle benzerlik göstermektedir (Bayraktar 1998).

Yaya bölgelerinin genişliği yaya yoğunluğuna göre belirlenmelidir. En az genişlik 1.5 m. olmalıdır. Yaya kaldırımları yapıdan 2.50 m. mesafeden sonra ağaçlandırılabilmektedir. Kaldırımlar üzerinde aydınlatma elemanları ve trafik işaretleri, oturma bankları, çöp ve posta kutuları, telefon kabinleri gibi kent mobilyaları yer alır. Kaldırım yüksekliğinin rahat yürüyüşü sağlayabilmesi için 12 cm. olması gerekmektedir. Bu yükseklik, taşıt girişi olan parsellerin önünde alçaltılabilir.

Yaya bölgelerinde ağaçlar şu amaçlarla kullanılmaktadırlar:

a) Yayaları yönlendirmek,

b) Gölge sağlamak,

c) Yol boyunca estetik ve doğal bir doku oluşturmaktır.

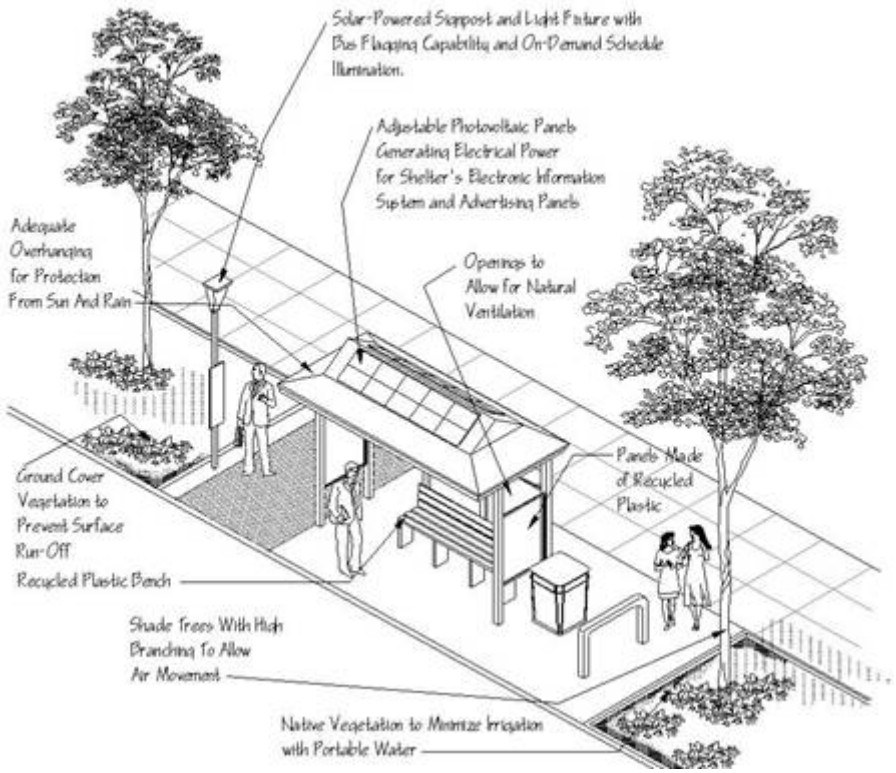
Yaya bölgelerini ağaçlandırırken dikkat edilmesi geren noktalar:

a) Ağaçlar, çevredeki diğer değişkenlere göre kaldırımın sağında, solunda ve ortasında yer alabilirler.

b) Otobüs durağı ve telefon kulübesi gibi bekleme gerektiren kullanımlar çevresinde gölge ihtiyacı olduğundan ağaçlandırma yapılmalıdır.

c) Ağaç türleri, kaldırım genişlikleri, yol istikameti ve gölge ihtiyacı göz önünde bulundurularak seçilmelidir.

d) Ağaçlar ve diğer bitkiler belli alanlarda sabit olarak gruplandırılabileceği gibi, saksılar içinde de kullanılabilirler (Özkal 1990).



Şekil 2.9. Yaya Bölgelerinde Kullanılan Kent Mobilyaları (www.class.uidaho.edu)

Yaya bölgelerini düzenlemede en çok kullanılan öğelerden biri de sudur. Durgun bir havuz ya da akan su ve fiskiyeli havuz olarak kullanılabilen su unsurları, insanlara ferahlama duygusu vermesi nedeniyle bir fizyolojik gereklilik olarak kullanılmaktadır. Özellikle ılıman iklim bölgelerinde yaya mekânı düzenlemesinde yer alacak su unsurları serinletici ve nemlendirici etki sağlar. Deniz, nehir veya göl kıyılarında yer alan yaya mekânları, dünyadaki birçok örneğinde görüleceği gibi insanları çok daha fazla kendine çekmektedir. İncelenen örneklerde şehirlerde insan başına en az 5 m² alanında yapay su yüzeyi önerilmektedir (Özkal 1990).

Yaya bölgesi tasarımında dikkat edilmesi gereken hususlar şunlardır:

- ✓ Yaya yollarındaki kesişme noktaları, çevresiyle birlikte geliştirilmeli ve çözümlenmelidir.
- ✓ Yaya bölgelerindeki uzak mesafeler veya güzergahlar için perdelemeler yapılabilir yada mekânlar yaratılarak uzaklık etkisi azaltılabilir.

- ✓ Yaya bölgelerinin planlanmasında hakim rüzgar faktörü hesaba katılmalıdır.
- ✓ Döşeme için uygun malzemeler seçilmeli, rahat yürümeyi engellememeli ve kaygan olmamalıdır.
- ✓ Yaya bölgelerinde toplu taşım araçlarının rahat bir şekilde ulaşımları sağlanmalıdır.
- ✓ Yaya bölgeleri kent bütünü içinde ele alınmalıdır.Yaya bölgeleri olabildiğince taşıt trafiği ile kesişmemelidir.
- ✓ Yaya bölgeleri kente işlevsel çeşitlilik katmalı; çeşitli işlevleri bünyesinde toplayabilmelidir.
- ✓ Yaya bölgesi boyunca bisiklet yolları, otoparklarla kesilmemelidir.
- ✓ Açık alanlarda minimum 100 m2'ye bir ağaç, 10 m2'ye bir oturma yeri ve 100 m2'ye iki bisikletlik park alanı düşmelidir.
- ✓ Yaya akışını sağlamak ve yaya alanlarındaki görsel devamlılığı sağlamak için, avlu ve plaza çevrelerinde arkadlar kullanılabilir.
- ✓ Yaya aksının olduğu cephelerden otoparklara taşıt girişine izin verilmez.
- ✓ Komşuluk ünitesi merkezlerinde ada içinde yaya girişleri, sokak köşelerinden ve ana yaya aksının olduğu yerlerde alanın ortasından verilebilir.
- ✓ Yaya bölgelerinde bulunan kent mobilyaları birbiriyle uyumlu olmalıdır.
- ✓ Ada içi otoparklar, tercihen yer altında olmalı, eğer teknik nedenlerle bu gerçekleştirilemiyorsa, otoparklar dükkânlar veya uygun peyzaj öğeleriyle gizlenmelidir.
- ✓ Yaya bölgelerini belirlemek ve merkezi bölge boyunca bina devamlılığını sağlamak için binaların taban oturma kütleleri, ana yol tarafında ada sınırından 10 m içeride olmalıdır. Yol ile bina arasındaki bu 10 m' lik bantlar özel peyzaj düzenlemeleri veya ticaret alanlarının promenad alanı ve terası

olarak kullanılabileceği gibi eğimli arazilerde kotlama payı olarak da bırakılabilirler (Özkal 1990).

- ✓ Dış mekanlarda kullanılan rampa, merdiven ve benzeri yerlerin gece aydınlatmalarının yapılanması gereklidir.
- ✓ Düşey elemanlar, bitkiler görüşü engellememelidir.
- ✓ Yaşama sokağının giriş ve çıkışı belirgin ve açık olarak tanımlanmalıdır.
- ✓ Motorlu araç sürücüleri giriş yolu üzerinde olduklarının farkına varmalıdırlar. Motorlu araç trafiğinin yaya trafiği ile kesiştiği durumlarda yaya yolu da alçaltılmalı ve bu durum tüm sokak boyunca devam etmelidir.
- ✓ Yolun otopark alanı olarak ayrılan kısımları açıkça belirlenmelidir. Bu işaretler ve P harfi döşemenin rengi üzerinde kolaylıkla belli olabilecek bir malzeme ve renkten seçilmelidir.
- ✓ Cadde sakinlerinin otomobillerine yetecek sayıda otopark alanı tesis edilmelidir. Cadde alanının yakın çevresinde istenenin üstünde otopark varsa sokak otopark alanı istenenin altında olabilir. Ancak bu hiçbir zaman sokak ve çevresinin otopark alanı sıkıntısı çekmesine neden olmamalıdır.
- ✓ Yolun motorlu araçlar tarafından da kullanılacağı kesimlerde hızı yavaşlatıcı tesisler kullanılmalıdır. Bu tesisler 50 m.'den uzak aralıklarda olmamalıdır. Bu tesisler yolu kullanan araçlara tehlike teşkil etmemeli ve araçların konutlara çok yakın geçmesine neden olmamalıdır.
- ✓ Sokak yeterli ölçüde aydınlatılmalıdır.

Özellikle oyun alanı olarak tasarlanan alanlar çok iyi tanımlanmalı, mümkünse fiziksel olarak araçların etki alanından ayrılmalıdır (Özkal 1990).

Günümüzde konut olarak daha çok site içinde bulunan yapılar seçilmektedir. Bunun en önemli nedenleri sitelerin içinde rekreasyon alanlarının çözümlenmiş olması, otopark sorunun bulunmaması, genel güvenliğin sağlanmış olması ve kentin içinde

ya da yakınında yeşil alanlarla iç içe olabilme olanağıdır. Bu nedenle kent içinde kalan yapı adaları da site gibi düşünülüp yönetilebilir (Özkal 1990).

2.8 Trafiğe Kapalı Bölgelerde Kentsel Donatı Mobilyaları

Kentlerdeki açık ve yeşil alanlar, yol ve meydanlar gibi toplu yaşamın gereği, gelişmişlik derecesi, kültür düzeyi ve yönetsel yaptırımların etkisi sonucu kentsel yapılanmada nitel ve nicel farklılaşmalar gösteren ve dış mekânda tasarım ve düzenlemeyi gerektiren hizmetler zaman ve mekâna bağlı olarak ortaya çıkar. Bir rekreasyon alanında sunulması gereken kaçınılmaz hizmetlerden biri de hiç kuşkusuz insanların gereksinim duyduğu "kent donatıları ve mobilyaları'dır (Yalçınkaya, 2007).

2.8.1 Kentsel donatı mobilyalarının tanımı

İnsanlar günlük yaşantılarının bir bölümünde yapılar dışında doğaya yakın olmak isterler. Doğaya kaçış olarak nitelendirebileceğimiz bu eğilim, çoğu zaman yakın çevremizde gerçekleşir. Doğal alanlar dışında insan çevreden alıştığı rahatlık ve güveni bekler; çamursuz ve dik olmayan yollarda yürümek, gölgeli, korunmuş yerlerde rahat biçimde oturmak, çevresini sınırlayarak güvence altına almak gibi. Bunların sağlanması için dış mekanda zemin, çevreleme, çatı strüktürleri ile bazı donatı elemanlarının bulundurulması gereklidir. Bu konstrüksiyonel elemanların tasarımı ve yapımında insan ölçütleri ve davranışları, malzeme nitelikleri, çevre koşulları, güvenlik, düzenleme amaçları ve estetik öngörüler dikkate alınır. Bitkisel tasarımla bütünlük içinde çizgi, biçim, renk, doku, ton gibi görsel estetik öğelerinde konstrüksiyonel tasarım koşullarından olduğu unutulmaması gereken bir husustur (Özdemir 1999).

Yaşadığımız çevrede; sokak, yol, cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında kullanılan, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi

durumundaki oturma, barınma, korunma, kuşatma, ulaşım, danışma, aydınlanma, iletişim, betimleme, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren, toplumsal yaşamı kolaylaştırıp kullanıcılarının beğenilerini kazanan peyzaj elemanları 'Kentsel Donatı' olarak adlandırılır (Yalçınkaya, 2007).

Konstrüksiyonda temel olan insan ölçüsü, insan için tasarım ve yapım kriterleri ile bir çok standartları da beraberinde getirir. Bu amaçla, tasarıma yardımcı olacak standartlar geliştirilmiş, mimar ve peyzaj mimarlarının kullanımına sunulmuştur (Özdemir 1999).

Kent mekânındaki açık alanlar olan ticaret yaya yolu ve odak noktaları yüklendikleri fonksiyonlar (ticaret, eğlenme, dinlenme vb.) nedeniyle bu mekânları tamamlayıcı elemanlar olan kent mobilyalarına ihtiyaç duyarlar. Bu elemanları şöyle sıralayabiliriz:

1. Oturma elemanları
2. Aydınlatma ve su elemanları (çeşme, havuz vs.)
3. Yeşil elemanlar
4. Diğer tamamlayıcı elemanlar (çöp kutusu, telefon kabini, gösteri alanı vs.gibi).

2.8.2 Kentsel donatı mobilyalarının sınıflandırılması

Kentsel dış mekânların insanın günlük yaşamına huzur ve kolaylık verici düzenlemeleri, insana yaşama gücü veren, uyumlu, sağlıklı bir moral ortamı doğurur. Kentsel dekorasyonun canlanmasında kentsel donatı elemanlarının önemli fonksiyonları vardır. Kentsel donatı elemanları, çok katlı binalarla veya ticaret merkezi, otopark gibi özel kullanımlara ayrılmış alanlarla çevrilmiş, üç boyutlu karakteri olan alanlarda mekânın rekreasyonel kullanımlar için zenginleştirilmesi, canlandırılması ve yapay çevrenin insanlar üzerindeki ruhsal

baskı etkilerinin azaltılmasında etkin bir kaynak olarak önem kazanır (Bulut, vd. 2007).

Yapay çevrenin oluşturulmasında önemli katkısı olan "Kent Mobilyaları" kent bünyesinde yer alan ürünlerin küçük bir kesitini yansıtır. Kent Mobilyaları alt yapıya bağlı olan ve olmayan elemanlar şeklinde iki grupta incelenebilir.

2.8.2.1 Alt yapıya bağlı kent mobilyaları

a) Alan aydınlatıcıları, yol aydınlatıcıları

b) Trafik lambaları,

c) Meydan saatleri,

d) Telefon kabinleri,

e) Parkmetreler,

f) Otobüs durakları,

g) Çeşmeler,

h) Izgaralar,

i) Altyapı tesisleri bakım kapakları,

j) Aydınlatmalı kolonlar,

k) Farklılaşan mimari tasarımlar, çevre güvenliği, gelişen teknoloji ve dekorasyona verilen önem, günümüzün prestijli yapılarının, alışveriş merkezlerinin, otel ve tatil köylerinin dış mekan aydınlatmalarının öneminin artmasına neden olmuştur (Yalçınkaya, 2007).

2.8.2.2 Alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları

a) Döşeme elemanları,

b) Sınır elemanları,

c) Trafik bariyerleri,

d) Geçici trafik lambaları,

e) Yönlendirici ve yer belirleyici elemanlar,

f) Geçici engelleyiciler, koniler, lambalar,

g) Ticari tabela ve numaraları,

h) Sokak levha ve numaraları,

i) Trafik işaretleri,

j) Gölgelikler, tenteler,

k) Oyun alanı elemanları,

l) Bayrak ve flama direkleri,

m) Çiçeklikler,

n) Oturma elemanları,

o) Çöp kutuları, (Yalçınkaya, 2007)

Banklar ve oturma elemanları insanın fiziksel rahatlamasını sağlayan ve onları dinlendirerek insan çevresini belirleyen unsurlardır. Bilinçli ve çevre ile uyumlu tasarlandıklarında gerekli olan moral ortamı ve kolaylıkları sağlayabilirler. Buna karşın bank ve oturma elemanlarının yaşam çevresiyle ergonomik yönden insan ölçüleri ile uyumsuzlukları rahatsız edici sonuçlar ortaya koyabilir. Dış mekânda oturma elemanı olarak düşünülebilecek çok değişik konstrüktif elemanlar bulunduğu gibi çok zengin bir malzeme çeşitliliği de söz konusudur. Tasarım ve materyaldeki geniş seçme olanağına karşın iyi yerleştirilmemiş ya da ölçülendirilmemiş bir oturma

elemanı, fonksiyonel olamayacağı gibi dayanıklılık da göstermez. Yeterli bir oturma elemanının gerek estetik gerekse fonksiyonel amaçları karşılayabilmesi, dört ana özelliği içermesine bağlıdır. Bunlar;

- ✓ Form ve detayların basitliği,
- ✓ Az parçadan yapılmış olması,
- ✓ Bakımının kolay ve uzun ömürlülüğü,
- ✓ Dış koşullara ve fiziki etmenlere dayanıklılığıdır (Yalçınkaya, 2007).

Daha çok yayaları yöneten ve yönlendiren bu konstrüksiyonel elemanlar,çok amaçlı planlamanın vazgeçilmez yapıtaşlarıdır. Unutulmamalıdır ki bu elemanlar, kentte yaşayan yediden yetmişe her yaşa hitap etmek durumundadır. Bu durum ise, her yaştan kişinin alışkanlıklarının ve yaşam biçiminin ön planda tutulması gerekliliğini ön plana çıkarır. Ancak kentte birlikte yaşam kurallarının iyi belirlenmesi gerekmektedir. Çünkü kullanılan her eleman, düşünülen her tasarım, toplu yaşamı devam ettirebilmelidir (Bulut, vd. 2007).

Donatı elemanlarının çoğu bireysel kullanıma yöneliktir. Renkleri ve formları ile estetik etkilere sahiptirler ve görsel zenginliği artırıcı öğeler niteliğindedirler. Donatı elemanları, bu estetik formları ve sağladıkları etkileri ile kent imajına katkılar sağlarlar. Ancak donatı elemanlarının ilk hizmet amaçları estetik değil işlevsel özelliğidir. Donatı elemanları, üstlendikleri işlevleriyle kent halkına hizmet veren araçlar olup işlevsel olabildikleri oranda kullanımları ve ihtiyaca cevap verme niteliği artar. Donatı elemanlarının kullanımlarını artıran ve işlevselliklerine yön veren ise bu elemanların ergonomik özellikleridir. (Bulut vd. 2007).

2.8.3 Kentsel donatı mobilyalarının yerleştirilmesi

Kent mobilyası deyimi, 1980 yılından günümüze kadar, ülkemizde tasarımcılar, peyzaj mimarları, mimarlar ve çevre bilimciler tarafından kullanılmaya başlanmıştır.

Açık alan düzenlemelerinde kullanılan elemanlar, çeşitli çalışmalarda farklı isimler altında tanımlanmıştır. Kent mobilyası yerine kent donatı elemanları, kent aksesuarları, çevre düzenleme öğeleri gibi deyimler de kullanılmakla birlikte bunların anlamları farklıdır. Kent donatı elemanları altyapıyla ilişkili iken, çevre düzenleme öğeleri daha çok peyzaj ağırlıklıdır, kent aksesuarları ise sadece dekoratif öğeleri kapsayan bir anlam taşımaktadır. Kentsel kamusal mekânlar her kentlinin serbestçe kullandığı, kent insanlarının birbirleriyle karşılaştıkları kamuya ait mekânlar olup bunlarda insanlara özel bazı objeler kullanılmaktadır. Bunlar kentsel mobilyaları oluşturur. Günümüzde yaşamımız için gerekli olan değişik nitelik ve nicelikteki işlevleri yerine getiren gereçler kent mobilyaları olarak tanımlanmaktadır. Yaşadığımız çevrede; sokak, yol, cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında yer verilen, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi durumundaki oturma, barınma, korunma, kuşatma, ulaşım, danışma, aydınlatma, iletişim, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren, toplumsal yaşamı kolaylaştırıp kullanıcıların beğenilerini kazanan peyzaj elemanları “kentsel donatı ” olarak adlandırılır. Kent mobilyalarının kullanımındaki amaç, görsel zenginlik, dayanıklılık, yüzeylerde dokusal zenginlik, plastik değerlerin kolayca sağlanmasıdır. Tasarımda önemli olan husus; ülkeler, bölgeler arası kültür, yaş ve cinsiyet farklılıklarını ortadan kaldırmak veya getirdikleri sorunları ortak çözüme ulaştırmaktır (Topçu ve Işıkdağ 2008).

Kent mobilyalarının pozitif sonuç vermeleri için sayılarının, sıklıklarının ve yerleştirildikleri yerlerin iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

Ticari alanları yaya hareketlerin karakterlerine göre çeşitli bölgelere ayrılırlar. Bunlar; yaya (hareket) dolaşma bölgesi, yaya duraklama bölgesi, yaya ve taşıtın karşılaştığı bölgelerdir. Kent mobilyaları yaya hareket veya duraklama noktalarında ve akslarında yayaların aktivite yoğunluğuna göre bu bölgelerde gruplanır veya dağılırlar. Bu bölgelerde içermesi gereken kent mobilyaları şöyle sıralanabilir:

a) Yaya Dolaşma Bölgesi (alışveriş yolu boyunca)

b) Çöp kutuları

c) Yeşil elemanlar

d) Reklâmlar, poster, tabelalar

e) Aydınlatma elemanları

f) Döşeme elemanları

g) Yaya Duraklama Bölgesi (alışveriş yolu boyunca düzenlenen orta alan veya odak noktası)

h) Oturma elemanları

i) Telefon kabinleri

j) Satış birimleri

k) Yeşil elemanlar

l) Aydınlatma elemanları

m) Döşeme elemanları

n) Yaya ve Taşıtın Karşılaştığı Bölgeler

o) Toplu taşım araçları durakları

p) Trafik işaretleri

q) Trafik bariyerleri

r) Aydınlatma elemanları

s) Döşeme elemanları

t) Trafiğe Kapalı Bölgelerde hizmet ve alışveriş eylemlerine yönelik kent donatı ve mobilyalar (Gökçen 2001).

Duraklar; otobüs, tramvay ve dolmuş gibi toplu taşıma araçlarına ait bekleme yerleri. Yayaların trafiğe kapalı ünitelerden sonra trafikle olan ilişkisinin sağlandığı ünitelerdir.

Sınırlayıcılar; trafiğe kapalı bölgeleri trafikten ayırmak amacı ile kullanılmaktadır. Ticaretin yoğun olduğu mekânlarda, özellikle trafiğe kapalı bölgelerde belirli

saatlerdeki servis saatlerinde uzaktan kumanda ile çalıştırılarak belli bir süre sonra eski düzenine dönmektedir.

Telefon Kabinleri; Trafiğe kapalı bölgelerde özel olarak haberleşme ihtiyacını karşılamak için mekânlara yerleştirilmiş birimlerdir. Kapalı ve yarı açık kabin şeklindedirler.

Kiosklar; Trafiğe kapalı bölgelerde ihtiyaç duyulabilecek ürünleri satış ve bilgilendirme fonksiyonunu gerçekleştirme üniteleridir. Bu gibi birimlere daha çok kent merkezlerinde ihtiyaç duyulur ve buralarda bilet, gazete, yiyecek, içecek ve ufak hediyelik eşyalar satılır.

Saatler; saatler ve saat kulelerinin trafiğe kapalı bölgelerde anıtsal özellikleri de vardır.

Tuvaletler; hem algılanması kolay hem de mahremiyetin korunması için nispeten gizli yerlerde olması gerekmektedir.

Park Otomatları; daha çok yol kenarları park yerleri olarak kullanılan, trafiğe kapalı bölgelere yerel yönetimlerce yerleştirilen, para veya kartlarla çalışan, park etme izni veren saatli birimlerdir. Kent merkezlerine şahsi girişi azaltmak için kullanılır.

Bisiklet Park Elemanları; bisiklet ve motosikletleri tekerlerinden ayakta tutan ve onları kilitleme olanağı taşıyan beton veya metal elemanlardır (Yalçınkaya, 2007).

2.9 Yayalaştırılacak Alana İlişkin Verilerin Belirlenmesi

Yayalaştırılacak alana ilişkin verilerin belirlenmesinde; yayalaştırılacak alanın, sokağın veya caddenin öncelikle bulunduğu ülke ve beraberinde kente bağımlı olarak değişkenlik gösteren ve bilinmesi gerekli olan özellikleri ve planlama sürecine katkısı olacak verileri söz konusudur.

Fiziksel Veriler; yayalaştırılacak bir yola ait fiziksel veriler, kentin ve dolayısıyla da yolun doğal çevresine, yapısal çevresine, çevresiyle olan bağlantısına ve alt yapısına ilişkin olmak üzere bir yolu tanımlayıcı bilgileri içerir.

Doğal çevresi: iklim, yağış, nem, rüzgâr, güneş etkileri gibi doğal çevre etkilerinin yanı sıra bulunduğu alandaki topografik durum, arazinin düz veya eğimli olması gibi özelliklerdir.

Mevcut olan bir kentsel dokuda özellikle de tarihi bir çevrede, alışveriş merkezi konumunda olan ve yayalaştırılacak bir cadde için bu özelliklerin değiştirilmesinin yanı sıra en uygun planlama-tasarım kararları ilişkisi dâhilinde çözüme gidilebilir (Yalçınkaya, 2007).

Yayalaştırılacak alanlar için iklimsel özellikler seçime bağlı bir etmen değildir. Bir ülkenin, bir kentin, bir yolun veya caddenin bulunduğu kentin mevcut bir iklimi söz konusudur. Ancak bu iklimsel özelliklerin olumlu ve olumsuz faktörleri tasarıma maksimum ve minimum ölçüde değerlendirilmelidir.

Ulaşım Modeli; yayalaştırma kararı alınan bir yol mevcut kentsel ulaşım sisteminin bir parçasıdır. Taşıt trafiğine kapanmış dahi olsa, çevre yollarla ve toplu taşın ile özel araçlardan oluşan ulaşım vasıtalarıyla ilişkisi önemlidir. Bu tür ulaşıma kapalı yolların içinde barındırdığı işyeri, konut ve hizmet sektörüne ait lokanta, kafeterya gibi birimlere yönelik servis sistemleri de ulaşıma ilişkin saptamalar içinde yer almaktadır (Yalçınkaya, 2007).

Sosyoekonomik Veriler; yayalaştırılacak bir yolun, içinde bulunduğu kent geneline bağımlı olmak üzere bu alanda yoğunluğu etkileyen nüfus, bu nüfus birikiminin etkinlikleri, kültürel yapısı ve ekonomik yapısına ilişkin olmak üzere bu yoldaki mülkiyet durumu ve ticari duruma ilişkin verilerdir.

Nüfus; planlama kararları için taşıttan arındırılacak bir gün içinde işyerlerinde çalışanların, konutlarda oturanlar ve bu alanı yaya olarak kullananların dahil olduğu kullanıcı potansiyelidir. Bir yaya yolunun planlamasında ve tasarımında, uygulamanın devamlılığında esas kullanıcı kitlenin oluşturduğu yoğunluğun etkisi oldukça önemlidir. Dikkate alınmadığı takdirde yapılacak uygulamanın kullanıcı çekmeyen bir hale dönüşmesi ihtimali de söz konusu olabilir (Yalçınkaya, 2007).

2.9.1 Meydana ilişkin yapılabilecek analizler

Yayalaştırılacak yolun, genel fiziksel özellikleri, yolun uzunluğu, bu yolu çevreleyen diğer yollarla ilişkisi, karakteri, işlerliği üzerinde araştırma ve tespitler yapılır. Bu tespitlerde yardımcı olarak bu alana ait haritalar, fotoğraflar, belli saatlerde yapılan incelemeler kullanılır. İçinde barındırdığı donatılar, kullanılabilirlik düzeyleri tespit edilir.

Trafiğin düzenlemesine ilişkin araştırmaya trafik hacmine kaza oranına, yaya, bisiklet hareketine, otopark ihtiyacının saptamaları dâhil edilir. Bu yolu kullanan araç türleri, belli aralıklarla hesaplanan yoğunluk, kamu taşımacılığının varlığı ve ne oranda etkin olduğu, bu alana ulaşımda kullanılan en önemli taşıma aracı yeraltı treni vb. raylı taşımacılık söz konusu ise potansiyeli araştırılmalıdır. Yaya yoğunluğunun hâkim olduğu ticaret ve alışveriş fonksiyonlarının varlığı beraberinde bu yayaların ihtiyaçlarına yönelik hizmet tesislerini de gerektirir. Bu tesislerin varlığı, ihtiyacı olan altyapı hizmetleri ve otopark ihtiyacına yönelik analizler de göz ardı edilmemelidir. Bu tip hizmet veren ve genel kullanıma açık yerlerin ihtiyaçları doğru saptanmalı, özellikle de caddenin genel kullanıma cevap verecek otopark yerleri, araç kapasiteleri doğru belirlenmelidir (Yalçınkaya, 2007).

Sosyoekonomik Analizler; Sosyal içerikli analizlerin temelini bu alanda barınan, çalışan ve ziyaretçi olarak kullanan insanların görüş ve düşünceleri oluşturmaktadır. Kullanıcılar olarak tanımlanan bu kesimlerin, isteklerini öğrenebilmek için yayalaştırılacak alanın sınırları içinde varolan, kalıcı ve gelip geçici kullanıcılara düzenlenen belli nitelikteki sorular yöneltilir. Alınan cevaplardan elde edilecek istatistik bilgiler planlama sürecine dâhil edilir.

Halkın katılımı iyi bir tasarım için mutlak gereklidir. Özellikle de kullanıcısının insan olduğu bir mekânın ihtiyaçları, düzenlemeyi kullanıcılar belirler. Aksi taktirde, veriler kapsamında bahsedilen toplumsal-kültürel yapı bir temele dayandırılmadan, gerçeklerle pekiştirilmeden tasarıma geçebilir. Bu da kullanılmayan ya da kötü kullanılan mekanların oluşumuna sebebiyet verir.

Ekonomik analizler, evler, oteller ve müesseselerde olduğu kadar, ticari alanlardaki mevcut iş hacmindeki değişimi araştırmaya yöneliktir (Yalçınkaya, 2007).

2.9.2 Kentsel tasarım yönüyle yayalaştırma

Kentsel tasarım yönüyle yayalaştırma; yayalaştırmanın genel amaç ve hedeflere uyumlu fiziksel ve sosyal çevre öğeleri, mekânın gelişimine ve kullanımına katkısı olacak öğeler (yayalaştırma araçları) ve mekânın kullanımını etkileyen, tasarım dışında gelişen koşul ve durumlar alt başlıklarında ele alınarak incelenmiştir.

Bu etkin kentsel mekân öğelerinin tüm kente olduğu kadar, birbirleri ile olan ilişkileri bağlamında, yola da katkıları söz konusudur. Bu sebeple kentsel tasarım yönüyle öncelikle belli bir amaca hizmet eden yaya yolunu sınırlayan, fiziksel ve sosyal çevre öğelere belirlenecektir.

Sınırlar; Kentsel mekânın öğeleri kapsamında sınırlar bir mekânı diğerinden ayıran doğrusal elemanlar olarak tanımlar. Bir kent için, farklı bölgeleri birbirinden ayıran yollar, binalar, duvarlar sınırları oluşturur.

Bir yol mekânı için diğer yollardan veya bölgelerden ayıran sınırlar ise yolun iki yanında yer alan binalardır. Yayalaştırılacak bir yol mekânı içindeki kullanıcı yayalar için, sınırlayıcı özellik gösteren yapıların, doluluk boşluk oranları, renk ve malzemeleri, girinti ve çıkıntıları, düşeydeki yükseklik ve alçalmaları, kullanım sıklıklarını ve mekânda bulunma süreleri üzerinde etkili olacaktır. Bu sınırlayıcı öğelerin bakış doğrultusundaki özelliklerine göre olduğundan daha uzun görülen bir yolun, yorgunluk ve isteksizlik, çok yüksek yapılarla çevreli bir yolun da daha sıkıcı ve kısa süreli kullanıma sebep olması mümkündür. Sınır öğe olarak yapı üzerinde görülen doluluk boşluk oranları, iç ile dış mekân arasındaki ilişkide etkilidir. Yapı yüzlerindeki ölçek, sınırlanan yol mekânında bireyin geçireceği zamanın belirleyicisidir. Özellikle de kullanıcılarını belirli bir süre barındıracak bir yaya yolunun tasarımında, bu sınırların üçüncü boyuttaki hareketleri gerek kullanıcıların

psikolojileri açısından, gerekse de bu mekânların yaşayabilirliği açısından önemlidir (Karabay 1993).

2.9.3 Yaya bölgesi oluşumunda aşamalar

Gerek kentsel ulaşım sistemi, gerekse kentsel sistem içerisindeki yayalar için çeşitli faydalar temin eden yaya alanları inşa edilirken, belirli aşamaların kat edilmesi ve belirli kıstasların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bunlar;

a) Tespit

b) Analiz

c) Planlama

d) Uygulama

e) İşletme'dir.

a) Tespit: Yaya alanları oluşumunda ilk safha, kent genelinde ortaya çıkan ve yayalarla ilgili olan sorunların tespit edilmesidir. Kentsel trafik tesislerinin inşasından sorumlu olan kuruluşların kendi bünyelerinde oluşturdukları ekipler tarafından kent genelinde ortaya çıkan ve çözüm gerektiren sorunlar öncelikle tespit edilir. Daha sonra ise belirlenen sorunun yayalar lehine çözümlenebilmesi için amaç ve ilkeler belirlenir (Aslan 1994).

b)Analiz: Belirlenen alanda yapılacak olan uygulama için baz teşkil edecek ve tüm detayları içerecek bir çalışma içerisine girilir. Analiz safhasında yapılması gereken çalışmaları sıralayacak olursak;

i. Mevcut koşulların araştırılması ve irdelenmesi

Arazi kullanım ve kat alanları kullanımı, arsa ve yapıların konumları, durumları ve değerleri, araçlı trafik için yolculuk deseni, yaya hareketleri,yolların park etme

durumlarının araştırılması, servis trafiği ve mal dağıtım güzergâhları, sorunların ve imkânların irdelenmesi.

ii. Yapılaşma analizi

Korunan yapılar, yerel ilgiye ve görsel öneme sahip yapılar, görsel yeterli yapılar, diğer yapılar.

iii. Kentsel açık mekânlar analizi

Ulaşım mekânları (yollar, meydanlar), yeşil alanlar ve yeşil bağlantılar, diğer açık mekânlar, kullanılmayan mekânların etkinlik alanları.

iv. Yapılaşma-açık alan ilişkisinin kurulması

Yapı girişleri ve çevreleri, yapı-açık mekân uygunluğu ve kullanımlarla ilişkisi, gün ışığı, aydınlatma ve mikro-klima etkileri, yapıların açık mekân kullanımı ile ve yaya-taşıt trafiği ile ilişkisi.

v. Düzenlenecek alana yaklaşımın analizi

Alanın önemli giriş noktaları (araçla ve yaya olarak önemli yaklaşım yönleri, görsel açı ve boyutlar), yaya olarak alana yaklaşım ve alan içi dolaşım arzu hatları, görsel kritik noktalar ve önemli görünümler.

vi. Kullanım ve aktivitelerin uyumu

Mekânsal uyum, zamansal uyum, yeni düzenleme ilkeleri ile olan uyum.

c) Planlama: Mevcut durum ve ihtiyaçlar belirlendikten sonra tüm kentsel fonksiyonlar, insan yaşamını kolaylaştıracak şekilde planlanırlar (Aslan 1994).

Tasarım İlkelerinin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi; Ulaşıma ilişkin kavramların belirlenmesi, kavramlar doğrultusunda ulaşım ilkelerinin oluşturulması, çevre faktörleri, ulaşım mekânları tasarım ilkeleri, kentsel tasarım ilkeleri, ekonomik durum değerlendirilmesi, fayda-maliyet analizleri

Gelecekteki Gereksinimlerin Tahmini; gelişme ve istihdama ilişkin tahminler, yolculuk deseni tahmini, ulaşım kapasitesi ile ilgili istemler, park etme gereksinimi.

Plan Girdilerinin Belirlenmesi;

a)Ulaşımla ilgili girdiler

Erişmeye göre ulaşım araçları ile ulaşım mekânları ilişkisinin kurulması, trafik sıkışıklığının azaltılması, park etmenin düzenlenmesi, servis trafiğinin düzenlenmesi, büyük kentlerde toplu taşım ağırlıklı düzenlemeler

b)Tasarımla ilgili girdiler

Mekâna uygun ve esnek tasarım, kaliteli yapılaşma, yürümenin olumlu algılanması, kentsel dış mekânların yayalar tarafından kullanılması için görsel ve işlevsel zenginlik, aktivitelerin zenginleştirilmesi, kültürel ve sosyal etkinliklerin teşvik edilmesi, tanıtım ve bilgilendirme.

c)Arazi kullanım girdileri

Karışık kullanımların düzenlenmesi, alanın canlılığı için gündüz ve gece aktivitelerinin düzenlenmesi, uygun olamayan aktivitelerin ve kullanımların kaldırılması.

d)Destek girdileri

Uygun zamanlama, katılım, programlı etkinlikler, turist çekimi, planın hazırlanması, ulaşım öğeleri, ulaşım mekânları öğeleri, kentsel tasarım öğeleri, gelişim ile ilgili ekonomik konular

d) Uygulama: Uygulama safhası, kentsel trafik tesislerinin oluşumu için ilk adımların atıldığı önemli bir safhadır. Düzenli bir gelişim için ihtiyacı karşılayacak şekilde hazırlanan planların düşünüldüğü gibi uygulanması gerekmektedir. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için uygulama kıstasları maddeler halinde incelenmiştir (Aslan 1994).

Altyapı Kriterleri ; altyapı tesislerinin planlanması, altyapı tesislerinin ihtiyacı karşılayacak yeterlilikte olması, kullanılan malzemenin kalitesi, uygulama

kadrolarının teknik yeterliliği ve tecrübeleri, tesislerin düzenli işletilmesinin sağlanması, alt yapıdan sorumlu kuruluşların hizmetlerinin koordinasyon içerisinde gerçekleştirilmesinin temin edilmesi (Aslan 1994).

Üstyapı Kriterleri ; alanı kullanacak olanların isteklerine uygun planlama, belirlenen ihtiyaçları belirli düzeyde karşılayacak nitelikte malzeme kullanılması, planlama-uygulama bütünlüğünün sağlanması, üstyapı uygulamalarında gerekli mühendislik tedbirlerine riayet edilmesi, uygulama yapılırken ve tesisler oluşturulurken yaya taşıt ölçütlerinin göz önünde bulundurulması, uygulama alanı içerisindeki döşeme kaplamasının niteliğinin araç veya yaya kullanımına göre belirlenmesi, alanın bedensel özürlü veya motorsuz taşıma araçları tarafından da kullanılmasını sağlayacak olan rampaların inşa edilmesi (Aslan 1994).

Taşıt Trafik Kriterleri ; motorlu taşıtların alana ulaşımının düzenlenmesi, alan girişinde gerekli olan araç park yerlerinin tahsis edilmesi, alan içersini belirli zamanlarda kullanmak üzere oluşturulan servis trafiği için gerekli düzenlemelerin yapılması, yaya bölgesindeki giriş ve çıkış noktalarında gerekli taşıt trafik bağlantılarının olmasına özen gösterilmesi, yaya Trafiği İçin Kriterler, yayalarla ilgili olarak yapılması gereken düzenlemelerin belirlenmesi, yaya-taşıt ayrımının mekânsal boyutta uygulanması ve çatışmaların önlenmesi, yaya kullanım alanlarında yaya isteklerini karşılayacak ve yayalara hizmet edecek gerekli ve yeterli tesislerin bulunmasının sağlanması, yaya tesisleri inşa edilirken gerekli analiz ve tespitler doğrultusunda gerekli mühendislik tedbirleri uygulanarak yaya tesislerinin inşa edilmesi, yaya bölgelerinde bulunması gereken özelliklerin belirlenmesi ve bu özelliklere mekânsal boyut kazandırılması, yaya tesisleri inşa edilirken yaya kullanım kapasitesinin dikkate alınması ve ölçütlerin kapasiteyi karşılayacak şekilde belirlenmesi, yaya mekânlarının durumuna bağlı olarak insan hareketlerinde ortaya çıkacak olan değişikliğin göz önünde bulundurulması ve tasarıma yansıtılması, yayalarla ve yaya kullanımlarıyla ilgili ergonomik özelliklerin, tesis tasarımında göz önünde bulundurulması, yaya kullanımında ortaya çıkabilecek tıkanıklıkların önlenebilmesi için alan içerisindeki fonksiyonel dağılımın planlı bir şekilde gerçekleştirilmesi, ticari, kültürel, sosyal ve rekreasyonel faaliyetlerin gerçekleştirildiği yaya bölgeleri tasarlanırken, toplum içerisindeki çeşitli yaş

gruplarına dâhil olan insanlar tarafından kullanılacağından göz önünde bulundurulması (Aslan 1994).

Alan Kullanım Kriterleri ; yaya bölgelerinin kent bütünü içerisinde yerine getirecekleri fonksiyonların belirlenmesi ve bu doğrultuda düzenlenmesi, yaya bölgelerinde yer verilecek fonksiyonların, alanın niteliğine göre belirlenmesi, insan ölçeğinden uzaklaşılmadan ve kentsel dokuya zarar verilmeden kentsel dokuyla bütünleşen bir yaya bölgesinin tasarlanması ve uygulanması, alanın tasarımı yapılırken gündüz kullanımıyla birlikte gece kullanımının da göz önünde bulundurulması ve gerekli düzenlemelerin bu doğrultuda oluşturulması, alan içerisindeki fonksiyonların hiyerarşik bir düzen içerisinde olacak şekilde tasarlanması ve birbirlerine olumsuz etkide bulunacak fonksiyonların birbirine yakın olmamasına özen gösterilmesi, tüm yönleriyle sade, basit ve işlevsel bir tasarımın yapılaması ve kargaşanın önlenmesi, planlama ve düzenlemelerin kullanılma yoğunluğuna göre yapılması, yaya bölgesini oluşturan ticari, kültürel, sosyal ve rekreasyonel tesislerin dengeli bir şekilde dağılımının sağlanması, alanın yaşamasını sağlayacak olan yaya tesisleri oluşturulurken iklim, yağış, güneşlenme, hâkim rüzgâr gibi kısıtlayıcıların de dikkate alınması, alan içerisindeki işlevlerin düzenli işleyebilmesi için gerekli denetimlerin yapılması, alan işletim düzeninde ortaya çıkacak aksaklıkların en kısa sürede tespit edilip gerekli tedbirlerin alınabilmesi için gerekli denetim kadrosunun oluşturulması, düzenli hizmet sunabilmesi ve düzenli kullanılabilmesi için alanın bakımının aksatılmadan yapılmasının sağlanması (Aslan 1994).

2.9.4. Türkiye'de kent merkezlerinin tarihsel gelişim süreci

Türkiye'de kent merkezlerinin mekansal yapısının oluşumu çok geniş bir tarihsel süreç içerisinde gelişim göstermiştir. Çoğu kent merkezlerinin geçmişi 4000 yıl öncesine kadar uzanan köklü yerleşme geleneğini, kent kültürünü ve sosyo-ekonomik yapıyı içermektedir. Anadolu'da Çayönü, Hacılar ve Çatalhöyük

yerleşmeleri Yeni Taş çağının (MÖ. 8000-5500) dünyadaki en eski köy kültürlerini yansıtan yerleşmelerdir. Konya ilinin 35 km. güneyinde bulunan Çatalhöyük (M.Ö. 6000) yerleşmesi tarımsal faaliyetlerin ve ticari işlevlerin olduğunu belirten arkeolojik bulgulara göre bu dönemin yeryüzündeki en önemli merkezlerinden biridir (Ter 2002).

Anadolu'nun siyasal yapısının daha çok dış etmenlerle bir çok kez değişmesi, yol sisteminin, ticaret ilişkilerinin ve bu etkenlere bağlı olarak da yerleşmelerin bölgesel kademelerime içindeki yerlerinin ve işlevlerinin farklılaşmasına neden olmuştur. Bizans'ın doğu ile olan yoğun ticaret ilişkileri nedeniyle Anadolu'da önemli ticaret yollarının üzerinde bulunan kentler 7. yüzyıldan başlayarak, askeri önemlerinin yanı sıra, ticaret kenti olmaları ile de büyük önem taşımışlardır. Bu nedenle de 7. yüzyıldan 10. yüzyıla kadar Anadolu Bizans dönemi kentlerinde para ekonomisi gelişmiş, örgütlü bir üretim yapısı ve ekonomik yaşantısı olan önemli nüfus merkezleri olmuşlardır.

Kale-kent kapsamına giren kentlerin ana özelliği, yerleşme alanının çok büyük bir bölümünün sur içinde olmasıdır. Surun çevrelediği alan küçüktür ve genellikle yönetimsel ve askeri bir işlev taşıyan içkalesi vardır. İç kalede yoğun yapılaşma gösteren bir yerleşme alanı ve serptirilmiş kiliseler bulunmaktadır. Çok parçalı kentlerin aksine, ticaret alanı kısıtlı bir alan içinde sıkışmış olması nedeniyle daha örgütlü bir niteliğe sahiptir. Ankara (Ankyra), Konya (İkonion), Amasya (Amaseia), İzmir (Smyrna), Trabzon, Bursa (Prusa), Antalya (Attaleia) ve Kayseri (Kaesareia) birer kale-kenttir (Ter 2002).

Yüzyılın son çeyreğinde Anadolu'da büyük bir hızla yayılan Selçuklu Devleti'nin yerleşim alanlarının eski Bizans kentinin yerinde mi yoksa yakınında mı geliştiği veri azlığı nedeniyle kesin olarak saptanamamışsa da bu kentlerin Türkler tarafından bütünüyle yeniden inşa edildiğine dair kesin görüşler bulunmaktadır. Anadolu'da Selçuklu kentlerini konu alan araştırmalar, doğu ile batı arasındaki transit ticaret nedeniyle ana ulaşım yollarının üzerinde bulunan Konya, Kayseri, Sivas gibi kentlerin bu sayede nüfus ve servet birikimi sağladığını, aynı zamanda da iç ve dış ticaret açısından önemli birer pazar yeri haline geldiklerini ortaya koymuştur (Ter 2002).

Yerleşim alanının büyük bir kesiminin surlarla çevrelendiği bir içkale bulunmaktadır. Merkez bu tür kentlerde de, sadece ticari bir işlev taşımaktadır. Genellikle iç kalenin çevresinde işlenmiş ürünlerin satışının yapıldığı esnaf çarşıları, cami, medrese, hamam gibi sosyo-kültürel yapılar yer almıştır. Sur içerisinde merkezde kalan bu ticaret alanı sur kapılarına yakın olarak konumlanmıştır. 13. ve 14. Yüzyıllarda kervan ticaretinin ve göçebelerle yapılan alışverişin etkisiyle kentin ticaret alanının bir kısmı sur dışına taşmıştır. Ticaret ve zanaatlarla ilgili faaliyetler kervan yoluna en kolay bağlantıyı sağlayan sur kapısının hemen dışında ve kaleyi kervan yoluna bağlayan yol üzerinde pazar yeri işlevi gören bir meydan çevresinde yoğunlaşmıştır. Bu meydan çevresinde ise Cuma camisi (Ulu Camii), çeşme, ticaretin gelişmesinin kanıtı olarak ortaya çıkan arastalar, hanlar ve hamamlar inşa edilmiştir. Surların dışında kente yeni gelenlerin oturduğu mahalleler oluşmuştur. İşlenmemiş tek bir mal türünün satıldığı yerler olan atpazarı, odunpazarı, samanpazarı gibi büyük alan gereksinimi gösteren yerler ile tabakhaneler (ham derilerin işlendiği yer) ve hanikahlar (merkezi tekke-dergah) ise işlevleri gereği sur dışında asıl kentin çevresinde yer almışlardır. Konya, Sivas, Kastamonu, Antalya, Alanya, Erzurum, Sinop ve Malatya kapalı kent modeline örnek verilebilecek kentlerdir (Ter 2002).

Açık kentleri ise, surlarla çevrili olmayan yerleşme alanları oluşturmaktadır. Tüm Selçuklu açık kentleri bir kaleye sahiptir. Kentsel işlevler açısından ağırlıklı kesim sur dışıdır. Ticaret alanının büyük bir bölümü sur dışına taşmış ya da tümüyle sur dışında örgütlenmiştir. Çarşılar merkezi bir nüve oluşturmayarak, kentin dışında bulunan göçebe grupların ve kervanların konaklama noktalarına doğru uzanan çizgisel yayılmalar göstermiştir. Sur kapılarından başlayan bu aks, zamanla ticari işlevlerle dolarak daha yoğun ve yaygın çarşı alanlarım oluşturmuştur (Ter 2002).

3.MATERYAL VE YÖNTEM

3.1 Materyal

Çalışmamızın ana materyalini meydan ve yaya bölgeleriyle ilgili tezler, kitaplar, dergiler ve diğer yayınlar oluşturmaktadır.

Çalışma alanını oluşturan Zafer meydanı ve yaya bölgesinde yıl içerisinde farklı zamanlarda gidilerek gözlemler yapılmış ve fotoğraflar çekilmiştir.

Araştırma kapsamında kullanıcıların yoğu olduğu ilkbahar, yaz ve sonbahar aylarında farklı zamanlarda Zafer Meydanı'nı ve yaya bölgesini kullanan kullanıcılar ve dükkan sahipleriyle anket ve sözlü görüşmeler yapılmıştır.

3.2 Yöntem

Araştırmanın ana yöntemini çalışma alanımızı kullanan kullanıcılar ve dükkan sahipleriyle yapılan anket çalışması oluşturmuştur. Araştırma alanına farklı kullanıcı profiline hizmet edebilmek için dört farklı mevsimde gidilerek anket uygulanmıştır. Konuya yardımcı olması açısından meydan ve yaya bölgeleriyle ilgili detaylı literatür taramasından da yararlanılmıştır.

Araştırma alanının tanımı yapılarak yapısal özellikleri incelenmiş yayalaştırmanın bu alan için olumlu ve olumsuz yönleri irdelenmiştir. Alanın ihtiyaç ve eksiklerinin tesbiti yapılmıştır. Alanda konut sakinleri, işyeri sahipleri ve alana dışarıdan gelen kullanıcıların alanı tercih etme nedenleri saptanırken araştırma alanının yayalaştırılması ile ilgi görüşlerini saptamak amacıyla 2 tip anket uygulanmış ve bu çalışmanın sentezine yer verilmiştir. Sonunda belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda alana ait öneriler saptanmış ve verilmiştir.

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1. Araştırma Alanının Özellikleri ve Yayalaştırma İhtiyacı

4.1.1. Çalışma alanının konumu ve özellikleri

Zafer Meydanı, Konya'nın Karatay ve Meram ilçelerini birleştiren, doğusunda Alaaddin Tepesi ve çevresinde Mevlana Türbesi, kuzeyinde İnce Minare Tarihi Camisi, fuar alanı ve eski Adliye Sarayı, batısında Kent Sineması, güneyinde Anıt Meydanı bulunmaktadır. Zafer Meydanı Konya için önemli toplanma merkezlerinden biridir. Bu nedenle, minibüs, tramvay, otobüs gibi toplu taşım araçlarıyla ulaşımı kolaydır. Şekil 4.1. de Zafer Meydanı 'nın konumu gösterilmektedir.



Şekil 4.1. Zafer Meydanı'nın konumu (Google Earth 2008)

Alaeddin Tepesinden batı, doğu ve güneye uzanan koridorlar şu anda kentin en çok kullanılan ulaşım akslarım oluşturmaktadır. 1966 imar Planı plan kararlarına göre

kentin gelişme yönü kuzeydir. Günümüzde kuzeyde Ankara Caddesi ve kuzey-batıda kampüse ulaşan Yeni İstanbul Caddesi kentin en önemli koridorları olmuştur (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Alaeddin Tepesinden kuzeye yönlenmiş bu kentsel gelişim aksı üzerinde yer alan açık ve yeşil alanlar bir dizi halinde kentin en önemli aksını oluşturmaktadır. Araştırma alanının doğusundan başlayan bu dizin Üçler Mezarlığı-Gül Bahçesi-Mevlana Türbesi Parkı-Hükümet Meydanı-Kayalıpark-Alaeddin Tepesi-Zafer Meydanı-Kültürpark-Büyükşehir Belediyesi Dinlenme Parkı-Necmettin Erbakan Parkı-Nalçacı Caddesi-Musalla Mezarlığı-Eski Otogar Ağaçlık Alanı-Yeni İstanbul Caddesinin her iki tarafında yer alan Karatay Sanayi Parkı-Mihrimah Sultan Parkı-Muhammed İkbal Parkı-Şehitler Parkı-Yeni Otogar Ağaçlık Alam-Kampüs yerleşmesi olarak sıralanabilir (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Alaeddin Tepesi'nden batıya yönelen açık ve yeşil alanlar ise; Üçler Mezarlığı-Gül Bahçesi-Mevlana Türbesi Parkı-Hükümet Meydanı-Kayalıpark-Alaeddin Tepesi-Nutuk Parkı-Gedavet Parkı-Anıt Meydanı-İl Gençlik ve Spor Müdürlüğü-Trafik Parkı-Evliya Çelebi Parkı-Meram Son Durak Dinlenme Parkı-Meram Çayının her iki yakasında yer alan aile çay bahçeleri-Aydın Çavuş koruluğu-Meram Deresi Doğal Ağaçlık Alanı-Altınapa Barajı dizinim oluşturmaktadır.

Işınsal olarak hem kuzeye, hem de batıya yönelen koridorların oluşmasında önemi büyük olan Alaeddin Tepesi ve Mevlana Külliyesi arasında kalan Zafer Meydanı tarihi kent merkezi, kent içerisindeki açık ve yeşil alanlar dizinin en önemli parçasıdır (Önder ve Aklanoğlu 2002).

Çalışma alanındaki yapılar genel olarak konut, ticari ve resmi kurum yapılarından oluşmaktadır. Ulaşımın kolay olmasının yanında ticari faaliyetin fazla olması, kafeterya-lokanta ve müzikli eğlence yerleri gibi insanların birçok isteklerini karşılayabilmeleri Zafer Meydanı ‘nı popüler ve merkezi bir yer haline getirmiştir. Cadde üzerinde yaklaşık olarak 58 ticari işyeri bulunmaktadır. İşyerlerinin %22,2'si giyim, %40,7'si yemek (kafeterya, lokanta, pastane), %11,1 ‘i seyahat acentesi diğerleri ise; beyaz eşya, döviz büroları, kuyumcu, optik, ev tekstili, kozmetik&parfümeri, güzellik salonları, eczane, çeyizlik&hediyelik eşya gibi

dükkânlarından oluşmaktadır. Bu kullanımlar canlandırıcı, destekleyicidir; çünkü caddenin kullanıcıları yakın çevredeki devlet memurları ve diğer mevkilerde çalışanlar, özel şirket çalışanları ve özellikle öğrencilerdir.

4.1.2. Demografik yapı

Geçmiş yıllarda kent daha çok Konya ili ve yakın çevresindeki illerin kasaba ve köylerinden göç almıştır. Kent ölçeğinde göç rakamları olmamakla birlikte kente göç veren iller önem derecelerine göre Karaman, Ankara, Aksaray, Erzurum, Artvin, Afyon, Kayseri, Adana, İçel, İstanbul ve Isparta'dır. Kentteki hızlı sanayi büyümesinin sonucu olarak gelecekte de göç almaya devam edecektir (Ter 2002).

Türkiye İstatistik Kurumu, adrese kayıtlı nüfus sistemine göre 2008 yılı Konya il/ ilçe merkezlerinin toplam nüfusu 1.423.546, erkek nüfusu 706.893, kadın nüfusu 716.653'dir. Aşağıdaki çizelge 4.1. de Konya merkez ilçelerinin nüfus dağılımları verilmiştir.

İlçesi	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu	Toplam
Karatay	231.909	21.836	253.745
Meram	289.143	15.427	304.570
Selçuklu	459.921	12.515	472.436

Çizelge 4.1. Konya merkez - merkez ilçelerinin ve köy- beldelerin nüfusu (www. tuik.gov. tr)

Zafer Meydanı, Trafiğe kapatılan eski Kazım Karabekir Caddesi sınır alınarak caddenin kuzeyinde kalan kısım Selçuklu Belediyesi güneyinde kalan kısım ise Meram Belediyesi sınırları içerisinde kalmaktadır.

4.1.3. Çalışma alanındaki mevcut açık yeşil alan durumu

Çalışma alanının çevresinde açık yeşil alan olarak Alaaddin Tepesi bulunmaktadır.. Bunun yanında alanın yeşil dokusunu yol ağaçları ve parsellerdeki ağaçlar ve çalılar oluşturmaktadır. Meydan da eski Gedavet Parkı'nın yeri korunmuş olup yeni bir park düzenlemesi yapılmıştır. Meydan için iyi bir görünüm oluşturan parkın içinde ağaçlıklı oturma yerleri, süslü havuzlu, su perdesi tasarlanmıştır. Meydan anketlerden de anlaşılacağı üzere popüler bir buluşmak mekanı olarak kullanılmaktadır. Meydanın yeşilinden ve oturma birimlerinden yeterince faydalanılamamaktadır.

Çalışma alanı içinde bulunan bitkiler; ardıç (*Juniperus chinensis*), berberis (*Berberis thunbergii atropurpurea),* sütun mazı (*Thuja orientalis pyramidalis),* dişbudak *(Fraxinus excelsior),* ıhlamur *(Tilia cordata),* bodur ateş dikeni *(Pyracantha coccinea nana),* arizona servi *(Cupressus arizonica),* Cennet ağacı *(Ailanthus altisima),* süs eriği *(Prunus ceracifera psiardi nigra),* mor salkım *(Wisteria chinensis)*, Sedir *(Cedrus deodora),* konik ladin (*Picea conica*), çoban püskülü (*İlex aquifolium*), alev ağacı (*Photinia sp.*), çınar ağacı (*Platanus orientalis*), keçi söğüdü (*Salix caprea*), kekik (*Thymus sp.),* şimşir (*Buxus baleorica*), lale (Tulipa). Ancak laleler soğanlı bitkiler olmasına karşın Büyükşehir belediyesi tarafından mevsimlik çiçek olarak dikilmiştir.

4.1.4. Çalışma alanının iklim durumu

Konya ili ve çevresinde karasal iklim hüküm sürmektedir. Bu iklimin tipik özelliği olarak kışlar soğuk ve yağışlı, yazlar sıcak ve kurak geçmektedir. Konya'da yıllık ortalama sıcaklık lar 11˚C dir. Yılın en düşük sıcaklığı -28,2 ˚C, en yüksek sıcaklığı ise 40,5 ˚C dir (Ün 2000).

Yıllık ortalama yağış miktan 436,6 mm'dir. Nem oranı oldukça düşük olan Konya'da yıllık ortalama nisbi nem %61'dir. Yıllık ortalama rüzgar hızı 2,3 m/sn'dir. Bölgede hakim rüzgar yönü genellikle güney ve güneybatıdandır (Ün 2000).

Bölgede bir yıl içerisinde; 14,1 gün kar yağışı, 2,0 gün dolu yağışı, 14,6 gün sis görülmektedir (Ün 2000).

Kentin batısında yer alan volkanik Takkeli Dağ ve çevresindeki florada %32.4 Irano-Tırranien, %3.7 Akdeniz türleri, %3.8 Doğu Akdeniz ve %60 diğer türler görülmüştür (Önder 1997).

4.1.5. Çalışma alanında otopark durumu

Çalışma alanının ortasından geçen taşıt yolu 2005 yılında kapatılıp alan yaya mekanı olarak tasarlanmıştır. Çalışma alanının konumu gereği yapıların bir bölümü konut olarak kullanılırken, büyük bir bölümü de iş yeri olarak kullanılmaktadır. Bundan dolayı meydanın yan tarafındaki Alaaddin Caddesi ve Atatürk Caddesi'nde yoğun yaya ve araç trafiği olduğundan dolayı yoğun otopark ihtiyacını gündeme getirmiştir. Meydan araç trafiğine kapalı olduğundan ve meydanı kesen sokaklar otopark olarak kullanıldığından sokaktan geçen araçlar zorlandığından otopark ihtiyacı çalışma alanında fazlasıyla hissedilmektedir.

Nitekim yapılan anketlerde de gerek yaya kullanıcılar gerekse iş yeri sahiplerinin büyük bir bölümü otopark ihtiyacının acil olduğunu önemle belirtmişlerdir. Şekil 4.2. de otopark olarak kullanılan ara sokaktan bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 4.2. Zindankale Sokak'tan bir görünüm (Orijinal 2009)

4.1.6. Zafer Meydanı 'nı biçimlendiren özellikler

Yaya açısından fiziksel çevreyi iki gruba ayırabilmekteyiz. Bunlar ;

- ✓ Doğal çevre : taş, toprak, ağaç vb. insanın doğada tanıdığı temel malzemelerdir.
- ✓ Yapay çevre ; yayanın yapay çevresini; döşeme, bina, ağaç vb.nin dış kabuğu, boşluk ve uzak çevre oluşturmaktadır.

Yapay çevreye isteklere göre biçim verilebilmektedir (Kuntay 1994).

Ağaç, çalı ve çiçek saksıları gibi doğal öğeler; döşeme kaplamaları, aydınlatma öğeleri, bilgi iletişim panoları, satış büfeleri, telefon kabinleri, yapıtlar, yontular, kent mobilyaları; önemle ele alınması gerekli öğeler olarak görülmektedir.

Yol boyunca oturma elemanı, çöp kutusu, telefon kabinleri, çiçek ve çalı kasaları gibi donatı elemanları bulunmaktadır. Şekil 4.3.- 4.4.-4.5 de görüldüğü üzere meydandaki donatı elemanları gösterilmektedir.



Şekil 4.3. Meydandaki çöp kutuları (Orijinal 2009)



Şekil 4.4. Meydandaki ağaç etrafı oturma birimleri (Orijinal 2008)



Şekil 4.5. Meydandaki çeşme (Orijinal 2008)

Tarihi ve kültürel kaynaklar yönünden Konya kentinin, İstanbul ve Bursa'dan sonra Türkiye'nin en zengin kenti olduğunu söylemek olasıdır. Selçuklu döneminin en önemli başkenti olan Konya, o dönemin ve kültürel sürekliliğini sağlayan diğer dönemlerin bütün özelliklerini taşıyan önemli kültürel varlıklara sahiptir. Çalışmada örnek alan olarak seçilen Konya Zafer Meydanı, tarihi süreç içerisinde ticari aktivitelerin başladığı ve yoğunlaştığı , kent merkezi kimliğini günümüzde de koruyan niteliğe sahiptir. Mekan organizasyonu Selçuklu dönemine kadar uzanan tarihi kent merkezi, özellikle Cumhuriyet'in ilanından sonra hızlanan kentleşmenin ve koruma kaygısı taşımayan planlama çalışmalarının etkisi ile fiziksel ve işlevsel dönüşüm süreci geçirmiş, yeni yaşam koşullarının tarihi doku ile entegrasyonunun sağlanamaması neticesinde özgün niteliğini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. (Ter 2002).

Meydanın odak noktasında bulunan Camlı Köşk Kafe uzun yıllardan beridir Konya halkının uğrak yerlerindendir. Şekil 4.6. da Camlı köşkten bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 4.6. Camlı köşkten bir görünüm (Orijinal 2009)

Şato Form Yolu olarak adlandırılan yolda XII. Yüzyıldan kalma Hoca Hasan Camii bulunmaktadır. Cami bahçesi yayalaştırma çalışması kapsamında revize edilmiştir. Şekil 4.7. – 4.8.de Hoca Hasan Cami ve bahçesine yer verilmiştir.



Şekil 4.7. Hoca Hasan Camii (Orijinal 2009)



Şekil 4.8. Hoca Hasan Camii Bahçesi (Orijinal 2009)

Fiziksel özellikler; Yayanın fiziksel ölçüleri, hareketi vb. özellikleri mekânı düzenlemede sınırlar ortaya koymaktadır. Meydan konumu itibariyle de yaya geçirgenliğine izin veren ve caddeyi dik kesen birçok sokak ile kesişmektedir. Bu nedenle meydanın ikiden çok daha fazla girişi olmaktadır. Şekil 4.9.- 4.10. da meydanı kesen sokaklardan görünümlere yer verilmiştir.

Günlük yaşam bazı süreler, sınırlar getirmektedir. Örneğin yaya olarak işyerine en fazla 30 dakika, günlük hizmetlere 20 dakika yaya erişme süresi ayrılmaktadır. Hafta sonu, tatil, bayram günleri dolaşmak için daha uzun süre ayrılabilmektedir. Yayanın hareket edebilmek için belirli alana ihtiyacı bulunmaktadır. Hareketi, yayanın hızı, dolaşılan yerdeki yaya yoğunluğu ve yaya sayısı belirlemektedir(Kuntay 1994).



Şekil 4.9. Meydanı kesen Kaleönü Sokak (Orijinal 2009)



Şekil 4.10. Meydanı kesen Zindankale Sokak (Orijinal 2009)

Duygusal özellikler; Yayanın çeşitli duyuları özellikle görme ve işitme yaya yolunun biçimlenişinde önemle ele alınması gerekmektedir. Yaya çevresini her yönde gözlemektedir. Yaya, gün boyunca, normal olarak, dikeyde 30°, yatayda 60° açı içinde kalan alanı görmektedir. Görme özelliklerinde, işitme ve algılamanın da göz önüne alındığı, yayalar için aşağıdaki uzaklık sınırları bulunmuştur:

Konuşan iki kişi arasındaki maksimum uzaklık: 2.10-3.60 m.

Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık: 9.00 m.

Yüzün anlamını kavrayabilmek için maksimum uzaklık: 12.00 m.

Yüzü tanıyabilmek için maksimum uzaklık: 24.00 m.

Herhangi bir eylemi ayırabilmek için maksimum uzaklık:135,00 m.

İnsanın konforunu bozan gürültü yanında, kuş sesi, ağaç sesi, su sesi, müzik tüm yaşamı etkilemektedir. Özellikle yayaları taşıtlardan ayırmada, taşıtların yaptığı gürültü etkili olmuştur. Bu nedenle, gürültü denetimi yaya yolu düzenlenerek

yayaları taşıtlardan ayırarak sağlanmaktadır. Yaya alanlarında sessizliği sağlamak amacıyla gürültüyü emici ağaçlıklı alanlar düzenlenmekte, yankılanmayı önleyici, ses emici malzemelerden de yararlanılmaktadır (Kuntay 1994).

Zafer Meydanı araç trafiğinden arındırılmıştır. Böylece yaya ulaşmak istediği alana rahatça ulaşabilmektedir.

İklim özellikleri; Zafer Meydanı, üzerinde bulunan kullanımlar nedeniyle yaz-kış insanların tercihi haline gelmiş Konya'nın merkezi ve popüler yerlerinden biridir. Caddeye yürüyüş, gezinti ve alışveriş amaçlı gelen yayalar güneş, yağmur, kar gibi iklim faktörlerinden koruyacak yeterli donatı elemanlarına sahip değildir. Yağmurlu havalarda yayayı etkileyecek drenaj problemi bulunmamaktadır.

Konfor, yaya mekânının kullanımını etkileyen önemli özelliklerden biri olmaktadır. Aşağıdaki önlemler, yaya yolunun konforunu arttırıcı görülmektedir:

Soğuk/sıcak, yağmur/kar, rüzgâr vb. kötü iklim koşullarından korunmak için arkadlar, kapalı avlular, kapalı çarşılar yapılması.

Yolun hâkim rüzgârlara kapalı olması ve hava akım koridoru oluşturmaması,

Güneşin hareketine bağlı olarak, yönlenmenin de uygun seçilmesi,

Yol kaplamasının kaymayı önleyici, dolaşmayı kolaylaştırıcı olması.

Psikolojik özellikler; Fiziksel mekân psikolojik açıdan süzgeçten geçtikten sonra algılanmaktadır. Fiziksel psikoloji açısından yaya mekânının kullanış, konfor, güvenlik ve estetik olarak 4 özelliğini belirleyebiliriz. Yayanın hareketini kolaylaştıran yollar aranmaktadır. Dik kesen köşeli olmayan yollar yaya hareketini kolaylaştırmaktadır. Yolun aynı yükseltide olması, enerji kullanımını en aza indirmektedir. %7-8 eğimi aşmayan yollarda dolaşmak gerekmektedir. Merdivenler ise dolaşmayı güçleştiren, engelleyen bir öğe olmaktadır. Özellikle çocukların, yaşlıların, güçsüzlerin de yaya mekânını paylaştığı düşünülürse, yükseltiler arasında geçişlerin rampalarla sağlanması gerekmektedir. Zafer Meydanı'nın bu özellikleri taşıdığını belirtmek mümkündür. Ancak imalat sırasında gerekli titizlik gösterilmediğinden zemin kaplamalarında oluşan hasarlar bakımın da geç yapılması

dolayısıyla kullanıcıların geçiş mekanında engel teşkil etmektedir. Şekil 4.11. de zemin kaplama revizyonundan bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 4. 11.Meydanda yapılan zemin kaplama revizyonu (Orijinal 2009)

4.1.7. Turizm

Konya ve çevresi Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden biri olduğu gibi aynı zamanda insanlık tarihi için de çok önemli dokümanların ele geçtiği nadir merkezlerden biridir. Son yıllarda yapılan arkeolojik araştırmaların ortaya koyduğu sonuçlara göre insanların mağaralardan çıkıp, basit köy tipi yerleşmelerde bir araya geldikleri, sığınmak için konutlar yaptıkları ve tarım yapmaya başladıkları yeni taş çağından itibaren Konya ve çevresi uygarlık tarihinde önemli bir yere sahiptir.

Osmanlılar döneminde de pek çok eserin inşa edildiği Konya ve yakın çevresinde, tarihin ilk çağlarından bu güne, her dönemden kalma pek çok arkeolojik değerlerin ve tarihi eserlerin bulunması kentte kültür turizminin gelişmesine neden olmuştur.

Büyük Türk mutasavvıfı ve din adamı Mevlana Celaleddin-i Rumi'nin Konya'da yaşamış olması ve türbesinin burada bulunması, kentte inanç turizminin gelişmesinde en önemli etken olmuştur. Hz. Mevlana'nın inanç ve düşüncesi, geniş kitleleri Konya'ya çekmektedir. Özellikle Hac mevsiminde, hacca gitmek için hazırlık yapan bölge hacı adayları önce tarihi kent merkezinin doğusunda bulunan Mevlana Türbesini ziyaret etmektedirler. Ayrıca her yıl 10-17 Aralık tarihleri arasında uluslararası nitelikte yapılan "Hz. Mevlana'yı Anma Törenleri (Şeb-i Aruz)" ile binlerce yerli ve yabancı turist Konya'ya gelmektedir. Kente gelen turist sayısının ortaya konması için 1995-2000 yılları arasında müzeleri ziyaret eden yerli-yabancı turist sayısı çizelge 5.1'de verilmiştir.

Çizelge 4.2 2008 YILI MÜZE VE ÖRENYERİ ZİYARETÇİ SAYILARI (Anonim 2009)

KONYA	**1.862.146**
AKŞEHİR MÜZESİ	5.885
ARKEOLOJİ MÜZESİ	95.581
ATATÜRK MÜZESİ	23.091
BATI CEPHESİ KARARGAHI	8.172
EREĞLİ MÜZESİ	5.966
ETNOĞRAFYA MÜZESİ	5.041
İNCE MİNARE MED.TAŞ VE AH.ES. MÜZ.	124.356
KARATAY MÜZESİ	8.389
MEVLANA MÜZESİ	1.584.170
SIRÇALI MEDRESESİ MEZAR ANIT MÜZ.	1.495
KONYA	**4.543**
ÇATALHÖYÜK ÖRENYERİ	4.543

Tarihi kaynak yönünden ülkemizin en zengin illerinden biri olan Konya'da kent merkezinde bulunan tarihi eserler, yapım tarihleri, bulundukları yer ve yaptıran kişiler çizelge 5.2. de görülmektedir.

Çizelge 4.3. Kent merkezindeki tarihi eserlerin yapım tarihi yeri ve yaptıran kişi (Ter 2002).

TARİHİ ESERİN ADI	BULUNDUĞU YER	YAPIM TARİHİ
Bizans Devri Eserleri		
Aya-Elena Manastırı	Sille Mahallesi	400
Selçuklu Devri Eserleri		
Alaeddin Carnii	Alaeddin Tepesi	1156-1221
Selçuklu Sultanları Türbesi	Alaeddin Tepesi	1156-1192
Selçuklu Köşkü	Alaeddin Tepesi	1156-1192
İplikçi Camii	Mevlana Caddesi	1201
Beşarebey Mescidi	Femuniye Mahallesi	1219
Sırçalı Medrese (Mezar AnitianMüz)	Sırçalı Medrese Caddesi	1242
Karatay Medresesi (Çini Eserler Müzesi)	Alaeddin Tepesinin Kuzey Yönünde	1251
Küçük Karatay Medresesi	Karatay Medresesi Doğu Yönünde	1253
İnce Minare Medresesi (Taş ve Ahşap Eserler Müzesi)	Alaeddin Tepesinin Ban Yönünde	1258-1279
Mevlana Türbesi	Pürçükçü Mahalleleri	1273
Sadrettin Konevi Camii ve Türbesi	Saddetün Mahallesi	1274
Sahip Ala Camii	Sahip Ata Caddesi	1258

Sahip Ala Türbesi	Sahip Ata Caddesi	1282

Çizelge 4.4. Kent merkezindeki tarihi eserlerin yapım tarihi yeri ve yaptıran kişi (Ter 2002).

Karamanoğullan Devri Eserleri		
Hasbey Dar'ül Huflazı	Alemşah Mahallesi	1421
Hasbey Hamamı	Meram Köprüsü	1424
Mahkeme Hamamı	Şerafeddin Caddesi	1426
Osmanlı Devri Eserleri		
Piri Mehmet Paşa Camii	Sahip Ata Caddesi	1523
Selimiye Cmm	Mevlana Türbesi Batta	1558-1567
Şerafeddin Camii	Mevlana Caddesi	1636
Kapı Camii	Tarihi Çarşı îçi	1658
AziriyeCami	Tarihi Çarşı İçi	1676
Nakıpoğlu Camii	Nakıpoğlu Mahallesi	1763
Ovaloğlu Camii	Ovaloğlu Mahallesi	1764
Tabir Paşa Camii	Abdülaziz Mahallesi	1899
Cumhuriyet Dönemi Eserleri		
Atatürk Heykeli	Ferit Paşa Caddesi	1926
Şehitler Anıtı	Alaeddin Tepesi	1936
Arkeoloji Müzesi	Sahip-Ağa Caddesi	1962
Atatürk Evi	Atatürk Caddesi	1972

4.1.8. Kentin ve araştırma alanının tarihi ve mekansal gelişim süreci

Konya, Orta Anadolu Bölgesinin en eski yerleşim merkezlerinden biridir. Son kazılar M.Ö. 2000'lere kadar uzanan yerleşmelerin izlerini ortaya koymuştur. Anadolu'nun doğu ve batıyı birbirine bağlayan konumu, yörede sürekli, değişken ve üst üste gelişen bir kültür süreci hazırlamıştır (Ter 2002).

Konya adını binlerce yıl sürdüren nadir şehirlerden biridir. Konya'nın klasik eski çağ kaynaklarında "ikonion" olarak geçen adı, Deukahon tufanından sonra Prometeus'un yaptığı insan şekilli kalıplara dayandırılarak tasvir anlamına gelen "ikon" aslına bağlanmaktadır. Mitolojiye göre ise şehre musallat olan Danaia adlı ejderin kafasını keserek öldüren Perseus'a şükran ifadesi olarak anıtının dikilmesi ile şehre ikon ülkesi anlamına gelen "ikonium" adı verilmiştir. Şehirde basılan paraların üzerinde Perseus'un ve ejderin resimlerinin bulunması bu rivayeti kuvvetlendirmektedir likitlerden önce Konya bölgesine hakim olan Luvüer, buraya kendi isimlerini vermişlerdir. Hititler zamanında ise buraya "Lugga" denilmiştir. Bundan sonraki devirlerde "Lycaonya" ismiyle anılan bu bölgenin merkezi olan Konya şehrine Frigler zamanında "Kavvania" adı verilmiştir. Yunan ve Roma çağlarında ise "Eikonieon" ve "İkonium" olarak anılmıştır. Türkler "Konya" şeklini geç Bizans dönemindeki "İkonium" dan türkçeleştirmişlerdir (Ter 2002).

Aynı asrın Latin kaynaklarında ise Konya, "Iconium" veya "Yconium" şeklinde geçmektedir. Batı kaynaklarında da Como, Cunnyo, Çoigno, Coine, Coyne, Kon şeklinde ifade edilmiştir (Ter 2002).

Konya yöresinde bulunan Çatalhöyük'te yapılan kazılardan anlaşıldığına göre iskan M.Ö. 7000yılına kadar inmektedir. Paleolitik yani Taş Devrine ait eserlere şimdilik rastlanmamıştır. Neolitik, yani Cilalı Taş Devri, diğer devirlere nisbetle daha yaygındır. Hem Beyşehir- Çukurkent köyü höyüğünde hem de Konya Alaeddin Tepesinde ve diğer sınır höyüklerinde bu devre ait kalıntılara rastlanmamıştır (Atçeken 1998).

MÖ. 1400-1200'lere kadar Hititlerin egemenliğinde kalan şehre daha sonra Frigler hükmetmişler ve M.Ö. 8. ve 7. yüzyıllarda Konya'yı önemli bir Frig şehri yapmışlardır. Kent merkezinde bulunan ve bir höyük olan Alaeddin Tepesi'nde yapılan arkeolojik kazılarda çok miktarda Frig seramiklerine ve Frig iskanına rastlanmıştır. 1944 yılında yapılan bu kazılar Konya'da ilk yerleşimin MÖ. 7.yy'da Frigler döneminde başladığım göstermektedir (Önder 1999).

Friglerin önemli bir şehri olan Konya, Kimmerler'in Frig uygarlığına son vermesinden sonra Lidyalıların eline geçmiştir. Bir süre Lidya hakimiyetinde kalan kent, Lidya Kralı Kreusos (M-Ö. 561-554) zamanında Anadolu'nun büyük bir kısmı ile beraber Perelerin eline geçmiştir. M.Ö. 333'de Büyük İskender'in Anadolu'yu istila etmesiyle birlikte şehir el değiştirmiştir.

Büyük İskender'in Doğu Avrupa ile Batı Asya ve kuzeydoğu Afrika'yı bileştirmesinden sonra gelişmeye başladı. Çünkü Konya bu üç istikameti birleştiren en önemli yol üzerinde bulunuyordu. İskender'in ölümüyle (M.Ö. 323) Konya, Lysimachos'un kurduğu topraklar içerisinde kaldı. Selefkoslar bu yolu daha da geliştirdiler. Daha sonra sık sık el değiştiren Konya, M.Ö. 223'te Bergama Kralı I. Attalos tarafından ele geçirilmiştir. I. Attalos'un ölümünden sonra M. Ö. 133'de Orta Anadolu'daki Likaonya Bölgesi'nin merkezi oldu. Daha sonra Konya vasiyet icabı Roma İmparatorluğu'na devredilmiştir (Atçeken 1998).

Roma dönemi , M.Ö. 133'te Attalos'un ölümünden sonra Konya, Orta Anadolu'daki Likaonya bölgesinin merkezi olmuş ve daha sonra vasiyet gereği Roma İmparatorluğuna devredilmiştir. Roma döneminde adı ikonium olarak değiştirilen Konya, bu dönemde çağının önemli şehirlerinden biri olmuştur. M.S. 41'de şehrin adı Roma İmparatoru Claudius'un adına izafetle "Claudiconium" olarak anılmıştır. II. yüzyılda Hadrianus'un Konya'yı bir Roma kolonisi yapmasıyla birlikte şehrin adı sikke ve kitabelerde "Colonia Aeila Hadriana Augusta Iconiensium" şeklinde geçmiştir (Ter 2002).

Konya bir Roma koloni kentidir. Alaeddin Tepesi'nin karargah olarak kullanıldığı Roma döneminde Alaeddin Tepe'si ve tepenin güneyi, kentin ilk yerleşim alanı

olmuştur. Günümüzdeki çarşı kesimi bu dönemin özelliklerini taşımaktadır (Ter 2002).

Konya, Hıristiyanlığın ilk yıllarında da önemli bir yere sahiptir. İncil'de de belirtildiği gibi Hz. İsa'nın havarilerinden St. Paul, dinini yaymak üzere Attalia (Antalya)'dan Anadolu'ya çıkmıştır. Önceleri bir Psidia antik kenti olan Antiokheia (Isparta-Yalvaç) 'da bir havrada vaaz vermekte iken burada barınamayınca M.S. 47 yıllarında Iconium (Konya)'a gelerek vaazlarına devam etmiştir. Konya'da yerli halk tarafından hiç de hoş karşılanmayan St. Paul, şehirden kovulmuştur (Ter 2002).

Bizans dönemi, Roma İmparatoru Büyük Theodosius, memleketi iki oğluna verdiğinden, onun 395 yılında ölümüyle devlet ikiye bölündü. Merkezi İstanbul olan Bizans İmparatorluğu, Licaonya bölgesi ile Konya'ya da hakim oldu. İstanbul'un Doğu Roma merkezi olmasıyla M.Ö. 3. yüzyıldan beri Anadolu'da ticarette görülen canlılık bozulmaya başlamıştır. Batıda, Efesos'a yönelen ve üzerlerindeki şehirleri canlandıran yollar önemini tamamen kaybederek adi köy yolları derecesine indiler. Fakat Konya, sadece Efesos'a giden değil İstanbul'a giden yolların da üzerinde olduğu için varlığını sürdürdü (Atçeken 1998).

Altunaba Vakfiyesinde kentte bazı yapıların sur (birunda) ile çevrili alan dışında, bazılarının ise kent içinde olduğu belirtilmektedir. Dolayısıyla 13. yy. başında Alaeddin Keykubat'ın yaptırdığı surdan önce kentin bir suru olduğu anlaşılmaktadır.

I. Kılıçarslan'ın 1107 tarihinde ölmesi üzerine, 1110 yılında Kılıçarslan'ın oğlu Şehinşah tahta geçmiş ancak kardeşi I. Mesud Danışmendoğulları'nın da yardımıyla şehrin idaresini ondan devralmıştır. Haçlı seferlerinin neden olduğu tahribat yapılan alanlar I. Mesud ve oğlu II. Kılıçarslan (1155-1192) döneminde onarılmıştır. Selçuklular bu dönemde kuvvetlenerek diğer Türk beyliklerini özellikle de Danışmentoğulları'nı komutaları altına almışlardır (Ter 2002).

Bu dönemde şehirdeki en önemli imar faaliyeti I. Mesud'un Alaeddin Tepesi üzerinde yaptırdığı Ulu Camii (Alaeddin Camii)'dir.Selçuklu döneminde Konya, kapalı-kent olarak gelişmiştir. Dolayısıyla kentin mekansal gelişmesinde, "surlar" önemli bir yer tutmaktadır. Bizans döneminde sur içindeki yerleşim, kentin Türkler tarafından alınmasından sonra surların dışına taşmıştır (Baykara 1998).

I.Alaeddin Keykubad Konya'nın dış surları olmadığı için korunmasının güç olması nedeniyle ve şehrin sel sularına karşı korunması amacıyla 1221 yılında şehri kuşatan dış kaleyi yaptırmıştır. Böylelikle Alaeddin Tepesi'ndeki tahkimat iç kale haline gelmiş ve günümüzde Zindankale olarak anılan yerde, sura bitişik olarak karargah amacıyla laulamlan ahmedek yapılmıştır. Dış surlar kesme taşlardan yapılmış, iç kısımları molozla doldurulmuştur. Surların yapımında Roma ve Bizans devletlerinin artık inşaat malzemeleri, kabartmaları, kitabeleri, burç ve bedenlerin inşasında kullanılmıştır. Surun etrafı, kenti dış tehlikelerden ve selden korumak amacıyla derin bir hendekle çevrilmiştir. Temel kazalarında bulunan sur kalıntılarına ve eski kaynaklara göre kentin dış surları ; Aziziye Camisinin doğusundan başlamakta, Kapı Camii'ni dışarıda bırakarak, İstanbul Caddesi'ne, oradan İmam Hatip Lisesinin önünden geçerek Numune Hastanesine ulaşmakta, Belediye binası ile Ticaret Odası binasının arasından Zindankale'ye, oradan da Sadreddin Konevi Türbesi'nin doğusundaki kapı çeşmesine uzanarak, Sahip Ata Külliyesinin kuzeyinden geçip yine Aztöye Camiinin doğusunda sonlanmaktadır (Ter 2002).

Kapılarda ticari faaliyetlerin yoğunlaşması ve bu kapıların alış-veriş mahalleleri haline gelmesi Selçuklular döneminin karakteristiğidir. Sur kapılarında ticaretin gelişmesinin iki nedeni vardır. İlki ; civar köylerden gelenlerin ve yabancı tüccarların buralara kolaylıkla uğrayabilmeleri, ikincisi ise, buraların yeniçeriler tarafından korunması nedeniyle güvenilir yerler olmasıdır. Kapıların bu özelliği Osmanlılar döneminde de devam etmiştir.

Ortaçağın diğer şehirlerinde de okluğu gibi Konya'da da çarşının belli bir düzeni vardır. Bu çarşıda aynı işi yapan esnaflar "saflar halinde bulunmaktadır. 13. yüzyılın başında varlığı bilinen Yeni ve Eski çarşıdan başka, 1248'e kadar şehirde Buğday Pazarı, Kasaplar Çarşısı, Kavaflar Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı, Pamukçular Çarşısı, Şekerciler Çarşısı, Ayakkabıcılar (Haffaflar) Çarşısı ve Garipler Çarşısı oluşmuştur. Aynı yüzyılın sonlarında ise Odun Pazan, Külahçılar ve Cami Çarşıları ile At Pazarı ve Attarlar Çarşısı da bu çarşılara eklenmiştir (Ter 2002).

Pazar ile çarşı farklı işlevleri olan iki ticari bölge olarak ayrışmıştır. Pazarlar işlenmemiş tek bir mal türünün satıldığı alanlardır ve genellikle kentin dışında yer almışlardır, örneğin, At Pazarı kentin güneydoğusunda At Pazarı Kapısının dışında,

Buğday Pazarı ise batıdadır. Çarşılar ise daima işlenmiş ürünlerin satıldığı yerlerdir Kentin ticaret alanında görülen bu ikili düzen varlığım 20.yy'a kadar sürdürmüştür. Surlar içinde kalan şehir ikamet alanı ve ticaret alanı olmak üzere İki bölüme ayrılmıştır. ikamet edilen alan çarşıdan ayrıdır. Kesin olarak birbirinden ayrılan bu üç alan, birçok yerde yan yana olmasına rağmen, hiç bir zaman iç içe gitmemiştir. Ticaret alanı ise sınırları belirgin olmamakla birlikte oldukça büyük bir alandır (Ter 2002).

Osmanlı İmparatorluğu dönemi, 1467 yılında Fatih Sultan Mehmet, Karamanoğulları ile Konya kalesi önünde yaptığı savaşta Karaman Beyliği'ne son vererek Konya'yı Osmanlı Devleti sınırları içine katmış ve Karamanoğulları 'nın topraklarını Karaman eyaleti olarak idare etmeye başlamıştır. Değişik tarihlerde Osmanlı şehzadeleri Konya'ya vali tayin edilmişlerdir. Yavuz Sultan Selim de 1512-1516 yılları arasında Konya'ya birkaç kez gelmiştir. Mısır seferi sırasında uğradığı kentte Hz.Mevlana'nın dergahında onarımlar yaptırmış, dervişlere sadaka dağıtmış, Dullu'dan içme suyu getirtmiştir. Ayrıca arazi ve nüfus sayımı yaptırmıştır (Ter 2002).

Konya'da mekan organizasyonunun temeli Selçuklular dönemine dayanmaktadır. O dönemde ticaret ve sanat faaliyetlerinin gerçekleştiği çarşılar ve hanların bir kısmı Osmanlılara kadar ulaşmış, bir kısmı fonksiyonunu yitirdiğinden ortadan kalkmış, yeri boş kalmış veya yerlerine yeni binalar inşa edilmişti. Osmanlılar döneminde kentin ticaret alanının şekillenmesinde bedestenin ve uzun çarşının büyük rolü vardır. Bedesten, günümüzde İl Özel İdare Müdürlüğü binasının bulunduğu yerde, kitabesine göre 1538'de Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılan dokuz kubbeli bir yapıdır. En yoğun ticari faaliyetlerin geçtiği bedesteni Evliya Çelebi, kagir, büyük demir kapıları olan ve kurşun örtülü kubbeleri bulunan bir yapı olarak tariflemekte, burada zengin tüccarların çok kıymetli mallarının bulunduğunu belirtmektedir (Ter 2002).

Uzun çarşı ise bedestenden başlayan ve çevresi dükkanlar ile çevrili bir alandır. Atpazarına (Piri Mehmed Paşa Külliyesi civar) kadar uzandığı sanılan uzun çarşının hemen yakınında Şerafeddin Camii'nin ve karşısında İplikçi Camii'nin bulunması, bu bölgeyi her yönden şehrin merkezi haline getirmiştir. Evliya Çelebinin bildirdiğine

göre 17.yy'ın ortalarında Konya'nın bedesteni ile birlikte 1900 dükkanı vardır (Ter 2002).

Kentin ticaret alanı incelendiği zaman bedesten ve çevresinin, uzun çarşı vasıtasıyla At pazarı ve Piri Mehmed Paşa Külliyesi'ne açıldığı görülmektedir. Uzun çarşıya açılan esnaf çarşıları, şehir içi trafiğin dağılma yollarıdır. Karaman-Adana karayolu Larende kapısından başlayan düz bir cadde ile Bedestene ulaşmaktadır. Hafiaflar çarşısı ise bugünkü postahanenin arkasından Hükümet konağına kadar uzanan ve Uzun çarşıya açılan bir sokaktır. Evliya Çelebi, İç Menin Alaeddin Camii ile birlikte şehir trafiğinin dışında kaldığını belirtmektedir. Bu çarşılardan başka, üretimde bulunan her iş kolu mensuplarının şehirde ayrı bir yerde konumlandıkları anlaşılmaktadır. Belgelerde Muytablar (çul dokuyucuları), Çancılar, İğneciler, Çilingirler, Takkeciler (külahçılar), Çullablar, Hallaçlar, Bakırcılar,Demirciler, Kazancılar v.s. gibi sanat erbaplarının ayrı çarşılarına kavıtlara rastlanmıştır (Ter 2002).

Bütün bu veriler, sur kapılarının her birinin bir ticaret yeri olduğunu göstermektedir. Buradan yola çıkarak, Konya'nın yoğun ticaret bölgesinin, At pazarı kapısı ve Mevlana Külliyesinden Bedestene kadar uzanan kısım olduğu, bu alanda esnaf çarşıları ve pazar yerlerinin bulunduğu, tüccarların konakladıkları ve mallarım depoladıkları hanların da bu kesimde yer aldığı söylenebilir.

Bedesten güneyindeki İplikçi Camii (Ebul Fazl Camii) ve batısındaki Şerafeddin Camii ile Kuzey-doğusunda bulunan İbrahim Bey İmareti, Un kapanı ve hanı ile bunların çevresinde bulunan Karatay Medreseleri ayrı bir grup oluşturmaktadır. Güneydoğuda ise Mevlana Külliyesi, Selimiye Camii, Yeni İmaret, diğer önemli sosyal odak noktasıdır. Bu sosyal ve ticari merkezin güney-batısında Piri Mehmed Paşa Külliyesi vardır. Şehrin batısında ise İnce Minare diye andan Darü'l hadis ve Beyhekim Camii yer almaktadır (Ter 2002).

Osmanlı döneminde kentin gelişimi 15. ve 18. yy arasında Alaeddin Tepesi doğusuna, 18. ve 19. yy arasında ise Alaeddin Tepesi'nin güney ve güneydoğusuna doğru olmuştur. Sanatsal ve ticaret faaliyetleri ile sosyal ve dinsel işlevlerin

bütünleşmesi nedeniyle büyük cemaat toplayan camiiler de bu kesimde yer almıştır (Ter 2002).

İplikçi Camii, Şerafeddin Camii, Kapı camii ve Aziziye Camii'nin ticaret alanlarının içinde bulunması, sosyal hareketliliğin bu alanlardaki canlılığını göstermektedir. I. Dünya Savaşı sırasında cepheden uzakta kalmasına rağmen, uzun süren savaşlardan sonra yurdun tüm şehirleri gibi Konya'da zarar görmüştür. Kent, 1919 yılında İtalyanlar tarafından işgal edilmiş ve 1920 yılına kadar işgal altında kalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında "Osmanlıya karşı" anlayış, Konya'da tarihi ve mimari mirasa sahip çıkmamak hatta yıkmak şeklinde mekana yansımıştır. Bu dönemin koruma anlayışına göre tarihi doku içerisinde yeni caddeler açılmış, anıtsal yapıların algılanabildiğini arttırmak adına çevrelerindeki doku yıkılarak, yeşil alana dönüştürülmüştür.

Cumhuriyet Dönemi Planlama Çalışmalarının Araştırma Alanına Etkileri, 19. yy başlarına kadar imar faaliyeti sırasında önemli bir değişimin yaşanmadığı kent, manevi bir merkez olarak sahip olduğu kültürel ve fiziki yapıyı koruyan 35-40 bin nüfuslu bir şehirdir. 1867'de başlayıp üç gün boyunca devam eden yangın, bu dönemde kentin fiziki yapısını etkileyen en önemli olaydır. Yangının ardından kentte yavaş fakat sürekli imar faaliyetleri görülmüştür. Bu faaliyetler 1898-1902 yıllarında hız kazanmış, kent merkezinde birbirini dik olarak kesen cadde ve sokaklar açılmıştır. Bu caddelerden en önemlisi günümüzde de önemini devam ettiren Alaeddin Tepesi ve Mevlana Külliyesi arasında uzanan Mevlana Caddesi'dir (Ter 2002).

Mevlana Külliyesi ve çevresi 15. ve 16. yüzyıllarda kentin prestij yerleşme alanı olmaya başlamıştır. Kentin zengin tüccar ve memurlarının konutlarının bulunduğu Mevlana Caddesi'nde 2-3 katlı apartmanlar oluşmuştur. 1900-1925 döneminde kentin ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayalıdır. Cumhuriyet sonrası, ülke genelinde sanayi, ticaret ve ekonomik alanda yaşanan hareketlenmeler Konya'da da görülmeye başlanmış, nüfus artışı ve ekonomik hayattaki değişimler kentin yerleşim alanının büyümesine neden olmuştur. İşyerleri ile konut arasındaki mesafenin artması, toplu taşıma araçlarına olan gereksinimi de arttırmıştır. Kentin ulaşım sorunlarını çözmek için toplu taşım aracı olarak atlı, tramvay sisteminin kurulması öngörülmüştür.

İstasyondan geleneksel çarşının yer aldığı kent merkezine gelmek için kullanılan atlı tramvay sistemi, 20.yy'ın başlarında Selanik'ten sökülen sistemin hemen kurulması ile faaliyete geçmiştir (Ter 2002).

1930'dan sonra ülke genelinde imar çalışmaları başlamış, kent için ilk etüdler ve proje 1933 yılında Mimar Şebabettin tarafından yapılmıştır. Plana göre kent dört bölümde değerlendirilmişti. Planın birinci kısmını Alaeddin Tepesi ve çevresi oluşturmaktadır. Merkez fonksiyonunun devamının önerildiği bu projede, tepenin çevresinde dairesel bir ring yerine, keskin hatlı dörtgen bir yol tercih edilmiştir. Tepenin ise teraslı ve tamamının yeşil doku haline getirilmesi öngörülmüştür. Planın ikinci kısmının ise stadyum ve çevresi, üçüncü kısmında halkevi önerisinde bulunulmuş, dördüncü kısmında ise istasyon ve çevresine yeni düzenleme getirilmiştir (Ter 2002).

Konya için yapılan bu etüt proje hiçbir zaman uygulanmamıştır.

4.1.9. Uygulanmış yaya alanının başarı ve eksiklikleri

Pek çok şehirlerde yirmi yıllık denemeden sonra yayalaştırma; şehir trafiğinin kontrol ve idare edilmesinde, köhneleşen şehir merkezlerinin yeniden canlandırılmasında, tarihsel bölgelerin korunma altına alınmasında, yörenin çevresel kalitesinin ve niteliklerinin artırılmasında ve çok çeşitli gereksinimlere yanıt verebilecek şekilde sosyal olanakların yaratılmasında etkin bir yöntem olarak ortaya çıkmıştır.

Erişebilirlik; Yapısal alan projelerinin başarı veya başarısızlığı, özel araçlarla ulaşılabilirlik derecesine bağlıdır. Önder (1997)'in araştırmasında meydan olarak belirttiği Alaeddin Tepesi'nin batısında bulunan Zafer alanı, kentin çeşitli yönlerindeki yerleşme alanlarına ulaşımı sağlayan toplu taşım araçlarının durak yerlerinin burada olması ve yaya potansiyeli yüksek bir alan olarak sirkülasyonunun rahat bir şekilde sağlanması nedeniyle meydan kimliğinden çok kent merkezinde bir yaya bölgesi özelliği taşımaktadır.

Zafer Meydanı konumu ve çevresi itibariyle erişilebilirliği kolaydır. Tramvay, otobüs ve dolmuş durakları alan içinde veya yakınında bulunmaktadır. Şekil 4.12-4.13.-4.14 de meydanda bulunan otobüs dolmuş ve tramvay duraklarında görüntülere yer verilmiştir.



Şekil 4. 12. Zafer Meydanı'nda tramvay durağı (Orijinal 2009)



Şekil 4.13. Atatürk Caddesi'ndeki otobüs ve dolmuş durağı (Orijinal

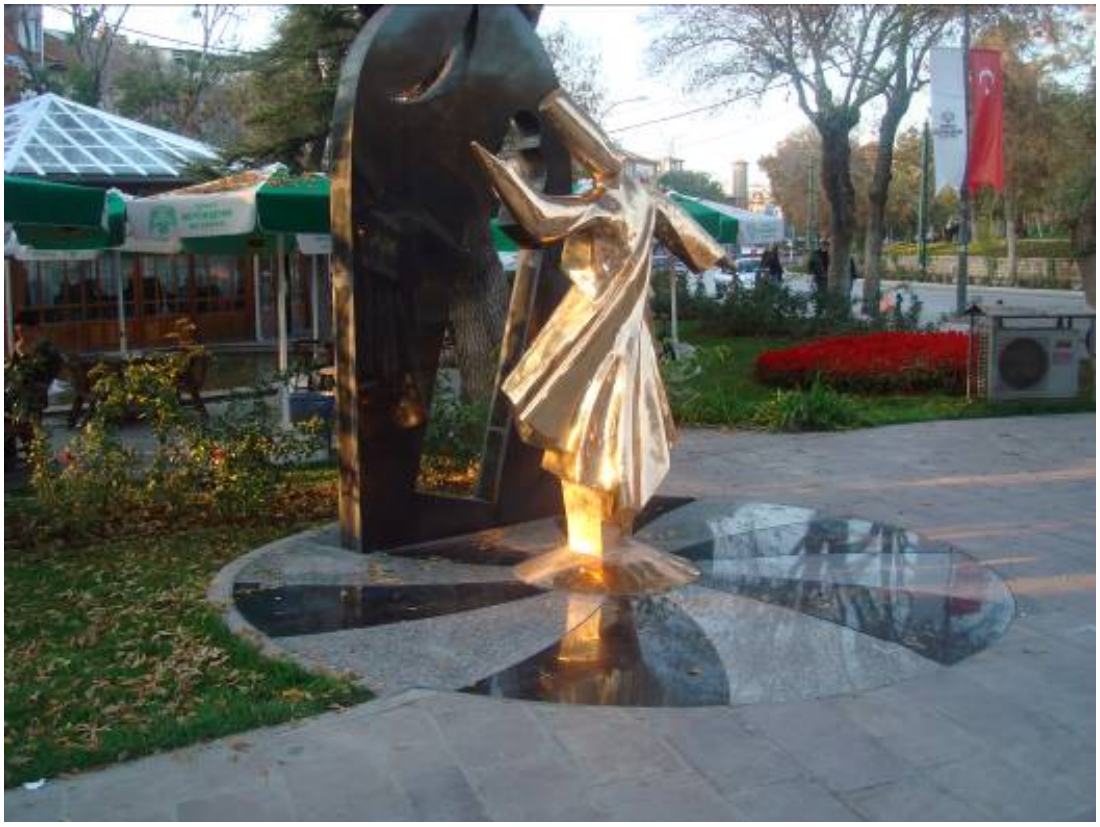
2009)



Şekil 4.14. Alaaddin Keykubat Caddesi'ndeki Dolmuş Durağı (Orijinal 2009)

Tramvay ve dolmuşların yaptığı ring seferleri dışarıdan gelen kullanıcıların tercih sebeplerinden biridir. Özel otomobili ile gelen kullanıcılar mekanda otopark sorunu yaşadığından tercih sebebi olma özelliğini kısmen kaybetmiştir. Bu durum yapılan kullanıcı anketlerinde ortaya çıkmıştır.

Zafer Meydanı da kullanıcılar için havuzlar, fıskiyeli çeşmeler, oturma grupları, bitki kasaları, heykeller, meydan saati gibi öğelerle yürüyüş ve gezinti için cazip hale getirilmeye çalışılmıştır. Ancak yapılan anketlerin sonucuna ve kullanıcıların alandaki davranışlarının gözlenmesi sonucu bu çalışmaların yetersiz olduğu görülmüştür. Şekil 4.15-4.16.-4.17-4.18. de meydanda bulunan heykel, saat, bitki kasası ve havuz görüntülerine yer verilmiştir.



Şekil 4.15. Meydandaki Semazen Heykeli (Orijinal 2008)



Şekil 4.16. Meydan saati (Orijinal

2009)



Şekil 4.17. Meydanda bulunan fıskiyeli havuz (Orijinal

2009)



Şekil 4. 18. Meydanda bulunan bitki kasaları (Orijinal 2009)

Anket sonuçlarına göre kullanıcılarının görüşleri Zafer Meydanı'nın yayalaştırılması olumlu yönündedir. Yayalaştırılmasıyla rantını ve popülaritesini kaybetmemesine rağmen, esnafın %70'i müşterilerini kaybettiğini belirtmiştir. Bu durumdan giyim mağazaları , ayakkabı mağazaları, ev tekstil mağazaları, optik, eczane vb. yerler olumsuz etkilenirken; internet kafe, kafe- restoran tarzı yerler işlerinde artış olduğunu belirtmişlerdir. Şekil 4.19-4.20 de meydanda bulunan işletmelerden görüntülere yer verilmiştir.



Şekil 4.19. Zafer Meydanı'nda bulunan bir ayakkabı mağazası (Orijinal 2009)



Şekil 4. 20. Zafer Meydanı'nda bulunan bir internet kafe (Orijinal 2009)

Pek çok şehir, toplu taşım kullanımını özendirici tedbirler öne sürmüştür. Toplu taşım pahalı olmamalı, hızlı, konforlu, güvenli ve eğlenceli olmalıdır. (şekil 5.10).



Şekil 4.21. Zafer Meydanı' na tramvay ile erişim(Orijinal 2009)

Zafer Meydanı 'nın yayalaştırması toplu taşım kullanımını artırmış olmasıyla beraber, toplu taşımı tercih etmeyenler için uğrak yeri olma özelliğini yitirmiştir.

Düzenlenmiş Etkinlikler; Özel olaylar, örneğin sokaklar üzerindeki müzik veya tiyatro etkinlikleri, oyunlar, çeşitli aktiviteler, yarışmalar ve ödül törenleri gibi etkinlikler; Avrupa şehirlerinde insanları şehir merkezlerine çekmek amacıyla periodik olarak düzenlenmektedir. Değişik aktiviteler, değişik tipteki kullanıcıları çekmektedir. Bunun yanı sıra özenle seçilen, programlanan etkinlikler, yaya alanlarının akşam kullanımını da teşvik etmektedir.

Zafer Meydanı'nın yayalaştırılması tarihi günlerde Mehter Takımı'nın yürüyüşü, gençlerin kendi aralarında yaptıkları müzikli ve danslı gösterileri, Konyaspor

maçlarının olduğu zamanlarda taraftarın meydandaki Konyaspor bayrağı altında toplanması gibi kullanımlara olanak tanımış olup halkın sosyal faaliyetlere katılmasına olanak sağlamıştır.



Şekil 4.22. Meydandaki dans gösterisi (Orijinal 2008)

Meydanı kullanan grubun büyük bir kısmını üniversite öğrencileri oluşturmaktadır. Bu sebeple meydanda bulunan bilet gişeleri kullanıcılar açısından avantaj sağlamaktadır. Şekil 4.22 de gençlerin meydanda yaptıkları dans gösterilerinden bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 4.23. Meydandaki bilet gişeleri (Orijinal 2009)

Belirli aralıklarla yerleştirilen telefon kabinleri, servis mekanı, bankamatikler meydanın kullanılabilirliği açısından önem taşımaktadır. Şekil 4.23. de meydanda bulunan bilet gişeleri, bankamatikler, sıhhi servis mekanları ve telefon kabinlerinden görüntülere yer verilmiştir.



Şekil 4.24. Meydanda bulunan bankamatikler (Orijinal 2009)



Şekil 4.25.Meydanda sıhhi servis mekanı (Orijinal 2009)



Şekil 4.26. Meydanda bulunan telefon kabinlerinden bir görünüm (Orijinal 2009)

4.2 Anket Sonuçları

Meydanı kullanıcılarının özellikleri ve isteklerinin değerlendirilmesi amacıyla 2 tip anket uygulanmıştır. Bu anketler değişik grup kullanıcıyı 2 hedef alarak düzenlenmiştir.

Ticaret yapan kullanıcılar (esnaf) ve Zafer Meydanı'na dışarıdan gelen kullanıcılardır. Anket soruları Ek 1, Ek 2 de sunulmuştur.

Anket çalışması yapılacak kişi sayısı mevcut kişi sayısının min %10'u olacak şekilde baz alınarak belirlenmiştir. Örneğin 400 hane bulunan caddede ikamet edenlere yapılacak kişi sayısı bu sayının %10'u yani 40 min. Sayı olarak belirlenerek yapılmıştır.

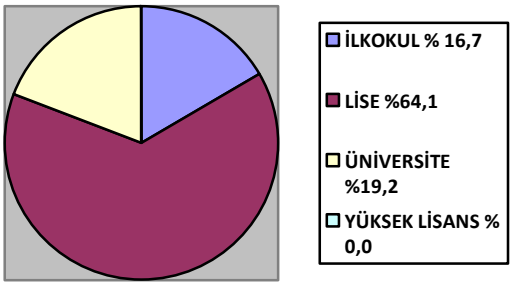
4.2.1 Zafer Meydanı'nda Ticaret yapan kullanıcıların (esnafın) istek ve özelliklerinin belirlenmesi

Anket çalışması yapılan esnafların en küçüğü 19, en büyüğü 67 yaşında olup, kişilerin yaş ortalaması 36'dır. Çalışma yapılan kişilerin %8'ini kadınlar oluşturmaktadır. Anket yapılırken çeşitli türden ticaret yapan esnafa dikkat edilmiştir (kuyumcu, eczacı, ayakkabıcı, restoran sahibi, kafeterya işletmecileri, fotoğrafçı, hazır giyim sahibi, çeyiz evi, gözlükçü, döviz bürosu, kozmetik, kırtasiye, parfümeri vs.).

Zafer Meydanı'nda anket çalışması yapılan esnaflardan en uzun süreli iş yapan 33 yıl, en kısa süreli iş yapan ise 1 yıldır çalışmaktadır. Çünkü zaman içinde kullanım tipi değişmiş; esnaf farklı yerlere kaymak durumunda kalmış ve yerini fastfood-müzikli eğlence yerleri, internet kafelere bırakmıştır.

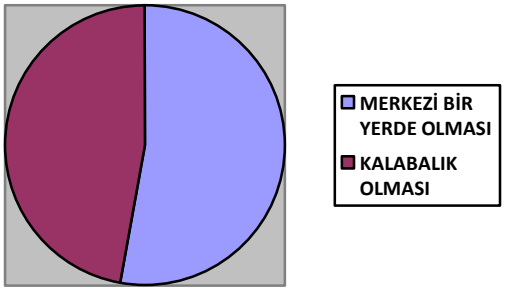
Esnafın eğitim durumu aşağıdaki Şekil 4.27. 'deki gibidir;

Şekil 4.27. Zafer Meydanı esnafının eğitim durumu



Esnafın Zafer Meydanı'nı işyeri olarak tercih etmesinin nedenleri olarak;

Birinci Derecede ;

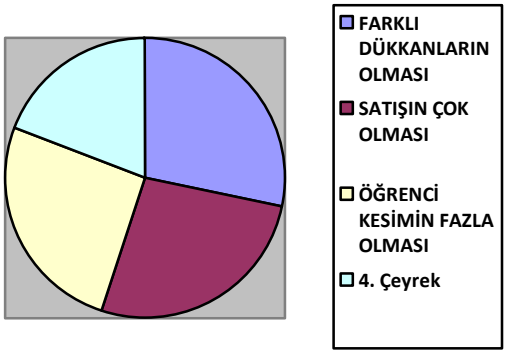


Şekil 4.28. Zafer Meydanının iş yeri olarak birinci derece tercih edilmesi

% 77,7 'si Merkezi bir yerde olması,

% 69,2'si Kalabalık olması,

İkinci Derecede ;



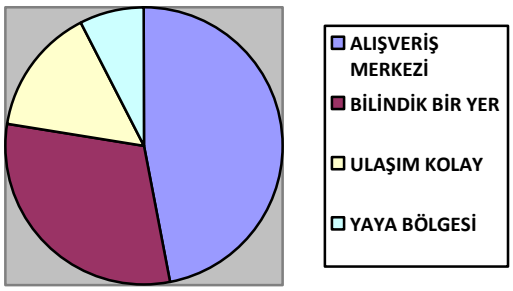
Şekil 4.29. Zafer Meydanının iş yeri olarak ikinci derece tercih edilmesi

% 30,5 'i Farklı dükkânların olması,

%28,4 'ü Satışın çok olması,

% 27,9 'u Faaliyetin ve öğrenci kesiminin fazla olması,

Üçüncü Derecede ;



Şekil 4.30 Zafer Meydanının iş yeri olarak üçüncü derece tercih edilmesi

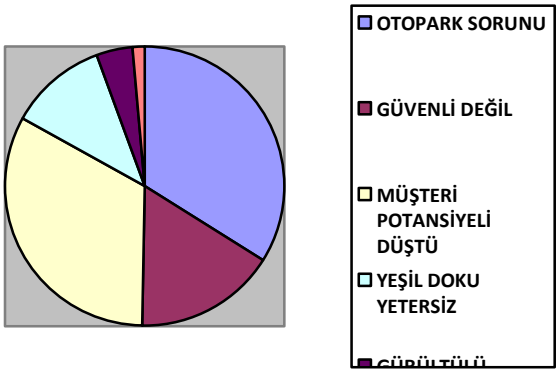
% 17,1 ‘i Mekanın alışveriş merkezi olması,

% 11,1 ‘i Herkesin bildiği bir yer olmasını gösterirken esnafın % 67,4'ü alanın artık olumlu bir özelliği kalmadığı,

% 5,5’ i Ulaşımın kolay olması,

%2,7 ‘s, Yaya bölgesi olması görüşündedir.

Esnaf meydanın olumsuz özellikleri olarak aşağıdakileri sıralamıştır:



Şekil 4.31 Zafer Meydanının olumsuz özellikleri

% 66,7 ‘si Otopark sıkıntısı yaşanması,

%32,4’ü Güvenli bir mekan olmaktan çıkması,

%65 ‘i Müşteri potansiyelinin düşmesi,

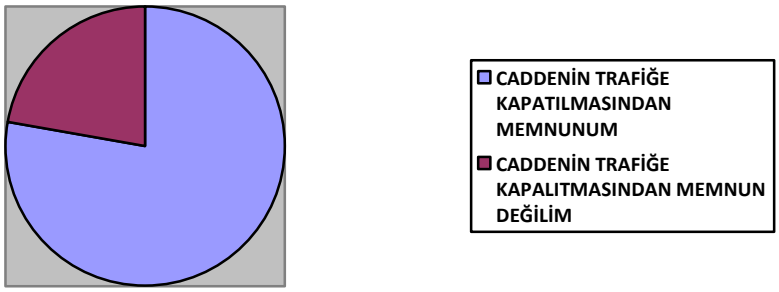
% 22,2 ‘si Yeşil dokusunun yetersiz olması,

%8,3 ‘ü Gürültülü bir mekan olması (az bir kesim),

% 2,7’si Kalabalık olması.

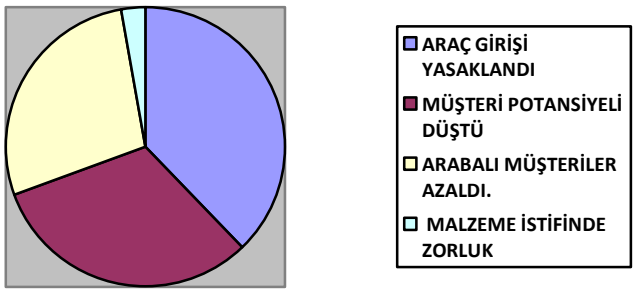
Genel anlamda kullanıcı sınıfının değiştiği, işi olmayan çok sayıda insanın burada vakit geçirmesi ve etrafa rahatsızlık vermesi bundan dolayı da sık sık kavgalara seyirci kalmak zorunda kalmaları.

Esnafın %77,8'i meydanın trafiğe kapatılmasının olumsuz olduğunu belirtirken %22,2'si trafiğe kapatılmasının olumlu olduğu görüşündedir. Caddenin yayalaştırmasından memnun olan kafeterya-lokanta tarzı ve internet kafe işletmecileridir.



Şekil 4.32 Zafer Meydanının trafiğe kapatılması görüşü

Meydanın trafiğe kapatılmasıyla popülaritesini kaybetti mi? Sorusuna esnafın % 50’si kaybetti yanıtını veren esnaf şu sorunlarını dile getirmiştir:



Şekil 4.33 ‘Zafer Meydanı trafiğe kapatılınca popülaritesini kaybetti mi?’ sorusuna verilen cevaplar

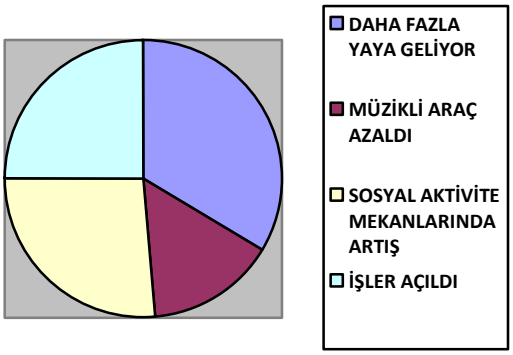
% 73,2 ‘si Meydana araç girişinin yasaklandığı,

% 61,4’ü Daha fazla kişinin amaçsız olarak (müşteri potansiyeli teşkil etmediğini) geldiğini,

% 53,6 ‘sı Arabalı müşterilerinin büyük oranda azaldığı,

% 5,6 ‘sı İşletmelere malzeme temininde zorluk çektiklerini (çok az bir kesim) belirtmişlerdir.

Meydanın trafiğe kapatılmasıyla popülaritesini kaybetti mi? Sorusuna esnafın % 50’si kaybetmediği yanıtını veren esnaf ise:



Şekil 4.34 ‘Zafer Meydanı trafiğe kapatılınca popülaritesini kaybetti mi?’ sorusuna hayır yanıtını veren esnafın sebepleri

% 23,5 ‘i Müzikli arabaların azaldığı,

% 52,7 ‘si Daha fazla yayanın geldiği,

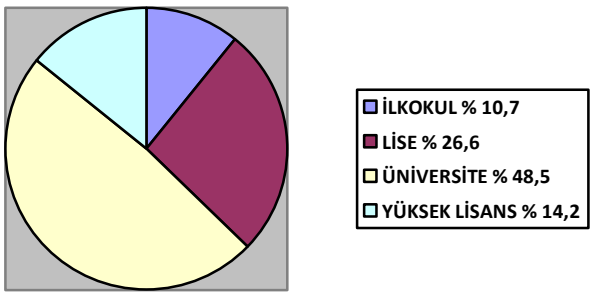
%41,2 ‘siİnsanların boş vakitlerini geçirecekleri yerlerin sayısının arttığı,

% 39,3 ‘ü İşlerinin açıldığını

Esnafın %68 ‘i belediyenin yeterli çalışmadığından ve çöp sorunu olduğundan şikayet etmektedir.

5.2.2 Zafer Meydanı’ na dışarıdan gelen kullanıcıların istek ve özelliklerinin belirlenmesi

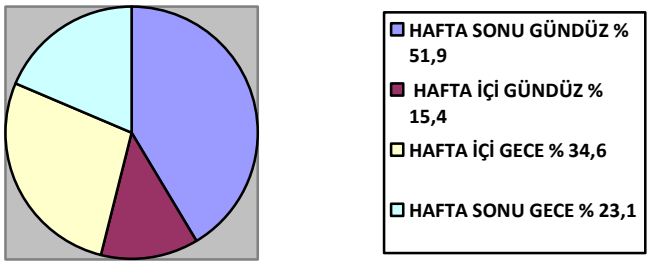
Anket çalışması yapılan kişilerin en küçüğü 17, en büyüğü 55 yaşında olup kişilerin yaş ortalaması 34,5’dir. Çalışma yapılan kişilerin %56,6’ini kadınlar oluşturmaktadır. Meydana dışarıdan gelen ve anket çalışması yapılan kişilerin eğitim durumu aşağıdaki Şekil 4.35’deki gibidir.



Şekil 4.35 Zafer Meydanı’na dışarıdan gelen kullanıcıların eğitim durumu

Zafer Meydanı ulaşım açısından çok kolay ulaşılabilecek merkezi bir yerde olup hemen hemen her yerden toplu taşın aracı ile gidilebilmektedir.

Kullanıcıların %64,8'i toplu taşım araçlarıyla alana ulaşmaktadır. Özel otomobil ile alana gelen %36,7'lik kesimin %85,7'si otopark problemi yaşadığını belirtmiştir. Kullanıcıların % 13,4'ü meydana yürüyüş yapmak amacıyla, % 11,5'i dinlenmek için, %74,8'i alışveriş yapmak için, %45,7'si yemek yemek için, %11,5'i müzikli eğlence yerleri için alana gelmektedirler. Kullanıcıların Zafer Meydanı'na en çok geldiği zaman aralıkları çizelge 4.13'de gösterilmiştir;



Şekil 4.36 Zafer Meydanı 'na dışarıdan gelen kullanıcıların alana en çok geldiği saatler

Çizelge 5,7'de görüldüğü gibi Zafer Meydanı en çok hafta sonu gündüz yoğunluk yaşanmaktadır. Otopark sıkıntısı hemen her vakit yaşanmaktadır. En fazla gündüz saatlerinde kullanılmakta yani hem esnafın hem de ikamet edenlerin rahatsız olduğu gece müzikli eğlence mekânları için gelenler azınlıkta kalmaktadır.

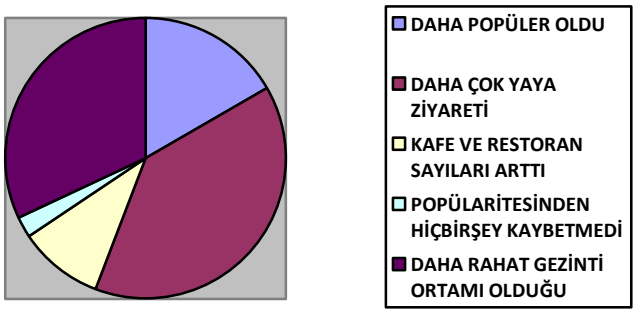
Kullanıcıların %63,5'i Zafer Meydanı'na yaya kaldırımlarını gezinti ve yürüyüş için yeterli bulurken, %36,5 'lik bölümü yetersiz bulmaktadır. Kullanıcıların % 34,6 'sı donatı elemanlarını yeterli bulmaktadır. Oturmak için kafeteryaların yeterli sayıda olduğu gösterilmektedir. Kullanıcıların % 65,4 'ü donatı elemanlarını yeterli bulmayıp, alışverişten sonra açık havada gölge mekanlarda dinlenmek istediklerini ancak gölgelikli bankların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

Dışarıdan gelen kullanıcıların %30,7'si caddenin trafiğe kapatılınca popülaritesini kaybettiği görüşündedir. Bunun nedenleri de;

% 43,4' ü Çoğu kişinin caddeyi özellikle arabasıyla görülmek için geçtiği,

% 37,6 ' sı Arabayla geçerken alışveriş yapılmasını öne sürmüştür.

Anket sonuçlarına göre, caddenin trafiğe kapatıldığında popülaritesini kaybetmediğini düşünen %69,3'lük kesimin düşünceleri;



Şekil 4.37 Zafer Meydanının trafiğe kapatılmasıyla popülaritesini kaybetmediğini düşünen kesimin yüzdesel oranı

%33,3 'ü Caddenin daha popüler olduğu,

% 77,6 'sı Çoğunlukla yayalara hizmet eden bir mekân olduğundan araçların yayalara sıkıntı oluşturduğu dolayısıyla yayalaştırıldıktan sonra caddeye daha çok sayıda yaya geldiği,

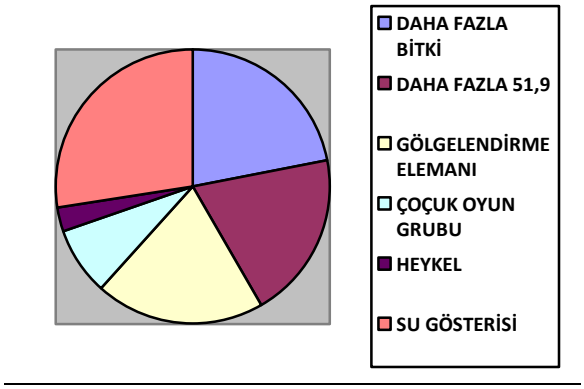
%19, 4'ü Kafeterya – lokanta ve müzikli eğlence yerlerinin ve internet kafelerin arttığı,

%5,1 !i Zaten bilinen bir mekân olmasından dolayı popülaritesinden hiçbir şey kaybetmedi,

%63,4 ‘ü Daha rahat gezinti ortamı olduğu, yönündedir.

Kullanıcıların % 38,5’i peyzaj düzenleme çalışmasını yeterli bulurken; % 5,8 ‘i bu halinden memnun olduğunu dile getirmiştir.

Peyzaj düzenleme çalışmasını yeterli bulmayan % 61,5’ini oluşturan kullanıcıların;



Şekil 4.38 peyzaj düzenleme çalışmasını yeterli bulmayan kesimin yüzdesel oranı

%57,7 ‘si daha fazla bitki, %51,9’u daha fazla oturma grupları, %51,8’i pergole gibi gölgelendirme elemanları, %21,1’i çocuk parkı, %7,6’sı heykel, %72,1 ‘i de akvaryum ya da su gösterilerinin olmasını istediklerini belirtmişlerdir.

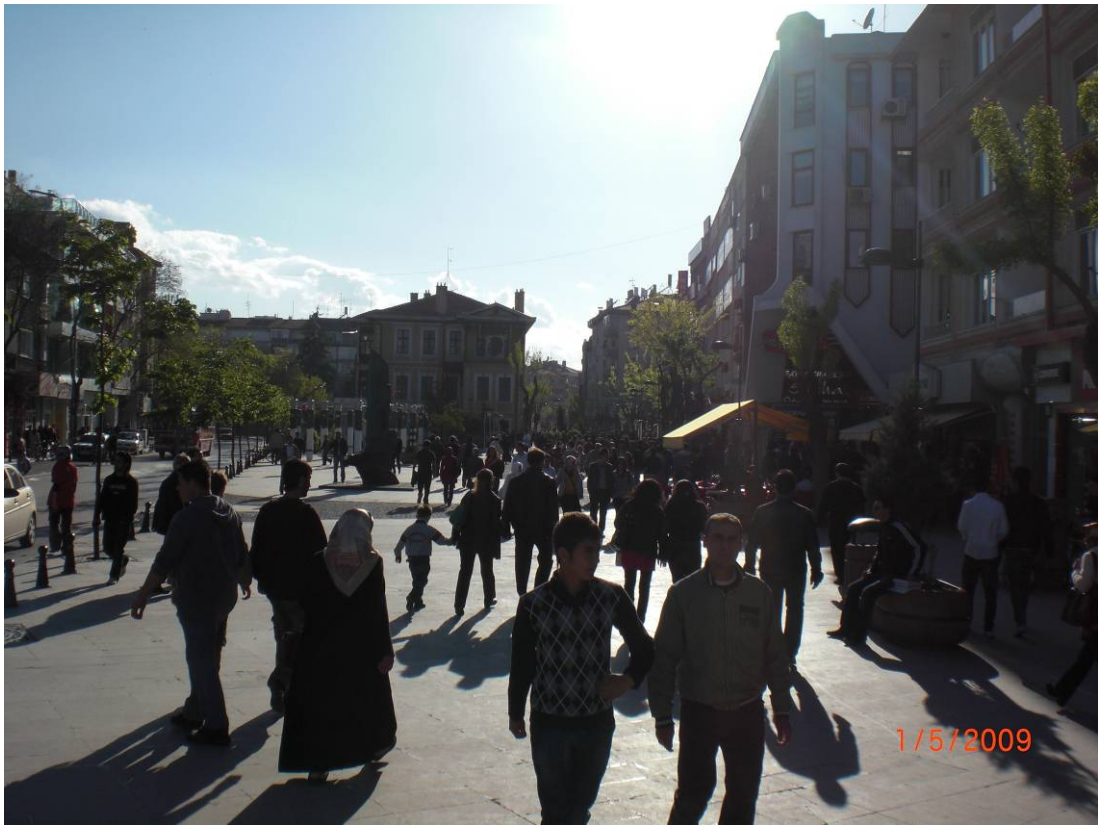
5. TARTIŞMA VE SONUÇ

5.1 Öneriler

Ticaret yolları, trafik yolu boyunca uzanan ticaret alanları dükkânlardır. Bu alanlar özelikle otomobilin gelişmekte olduğu dönemlerde hem satıcı hem de alıcı tarafından tercih edilmiştir. Ticaret yolları tek veya çift taraflı olarak alışveriş aktivitesine sahip kaldırımlı yollardır. Bu ticaret yollarındaki dükkânlar servis hizmetini genellikle ortadaki yoldan almaktadır. Fakat servisi arka yoldan alan ticaret yolları da vardır (Yalçınkaya, 2007).

Şehir merkezlerinde bulunan bu alanlar fiziksel yıpranmanın yanı sıra ekonomik yatırımların merkezden uzaklaşması sonucu sosyal çekiciliklerini kaybetmişlerdir. Bunun önlenmesi için taşıtlı ticaret yolları kısmen trafiğe kapatılarak kazanılan alanlar yayalara ayrılmıştır. Önceleri yaya ticaret yollarının uzunlukları kısa iken uzunluk gittikçe artmıştır ve böylece yaya ticaret (aksları) yolları zaman içerisinde gelişmeye başlamıştır. Yaya ticaret yollarında servis genellikle dükkânların arka kısmındaki servis yollarından verilmektedir. Yani kısaca yaya ticaret yolu ticaret yolunun taşıta kapatılıp yayaya ayrılmış şeklidir (Yalçınkaya, 2007).

Zafer Meydanı, etrafı dükkânlarla çevrili ticaret yolu niteliğindedir. Yaya- taşıt karmaşası olan Zafer Meydanı ’nın, yeni düzenlemesi ile yaya ticaret yolu niteliği kazanması, sorunu da ortadan kalkmıştır. Yayalar bu alanda rahatça hiçbir engelleme ile karşılaşmadan güvenlik içinde gezinmekte, zemin katında olan dükkânların vitrinlerine bakabilmektedirler.



Şekil 5.1. Zafer Meydanı'nda yaya trafiği (Orijinal 2009)

Yaya yolunun genişliğine, ticaret kapasitesine ve yaya yoğunluğuna göre yayalara alternatif aktivite alanları ortaya çıkmaktadır. Duraklama bölgeleri (yol üstü kafeterya, lokanta, büfe, fastfood vb.), rekreasyon bölgeleri (açık oturma elemanları ve oturma grupları vb.) gibi alanlar mekana aktivite zenginliği ve çeşitliliği getirmektedir. Ancak açık oturma grupları kullanıcılar tarafından yetersiz görülmekte daha fazla bank, çöp kovası, pergole gibi gölgelendirme elemanları istenmektedir. Şekil 5.1 de meydandaki yaya sirkülasyonundan bir görüntüye yer verilmiştir.



Şekil 5.2. Meydandaki Camlı Köşk ‘ten bir görünüm (Orijinal 2009)



Şekil 5.3. Yaya mekanı üzerinde Çamlıca Pastanesi (Orijinal 2009)

Şekil 5.3. de görüldüğü üzere Zafer Meydanı 'nda bulunan işletme alanın trafikten arındırılmış bir yaya mekanı olmasından faydalanarak yer bulamadığı gerekçesiyle yayaların geçiş güzergahını işgal etmektedir. Belediyenin bu hususta herhangi bir yaptırım uygulaması gerekmektedir.



Şekil 5.4. Ağaç altı oturma grupları (Orijinal 2009)

Yaya ticaret yolu, tamamen trafikten ayrılmış yol demek değildir. Bu ticaret alanlarındaki aktiviteleri beslemek, desteklemek için servis hizmetlerine ihtiyaç vardır.

Zafer Meydanı'nın bir alışveriş mekânı olma özelliği nedeni ile yayaların dinlenme, güneşten-yağmurdan korunma gibi ihtiyaçları kent mobilyası eksikliği karşılanmalıdır. Nitekim bu eksiklik yapılan anketlerin sonuçlarına bakılarak

kullanıcıların talebi olarak da karşımıza çıkmaktadır. Şekil 5.4.- 5.5. de kent mobilyalarından görünümlere yer verilmiştir.



Şekil 5.5. Meydanda bulunan gölgeleyici elemanları olmayan oturma grupları (Orijinal 2009)

Şekil 5.6. da görüldüğü üzere meydanda çeşitli su gösterili ses efektinin etkileyeceği havuzlar yapılmış olmasına rağmen gerekli bakım yapılmadığından kullanıcılar tarafından hoş karşılanmamakta ve talepleri üzerine akvaryum tarzı izlenebilecek su elemanlarının kullanımıyla meydan içinde kullanıcının dinlenerek vakit geçirmesi sağlanmalıdır. Yapılan anket çalışmasından da kullanıcıların hareketli su yüzeyleri ve akvaryum tarzı su gösterili elemanlarının alana yapılması istenildiği sonucu çıkmaktadır.



Şekil 5.6. Meydandaki Su perdeli ve fıskiyeli havuz (Orijinal 2008)

Şekil 5.7. de görüldüğü üzere meydandaki yapı sıklığının oluşturduğu boğucu ve sıkıcı görüntü yoğun kullanılacak bitki materyali ile yumuşatılabilirdi. Özellikle kokusu ile dikkat çeken ve rahatlık veren çiçek ve çalıların kullanımına önem vermek daha yerinde olurdu.

Yapılan anket çalışması, kullanıcıların bitki materyalini yetersiz bulduğu daha fazla bitkilendirme çalışmasının istendiği ortaya çıkmıştır.



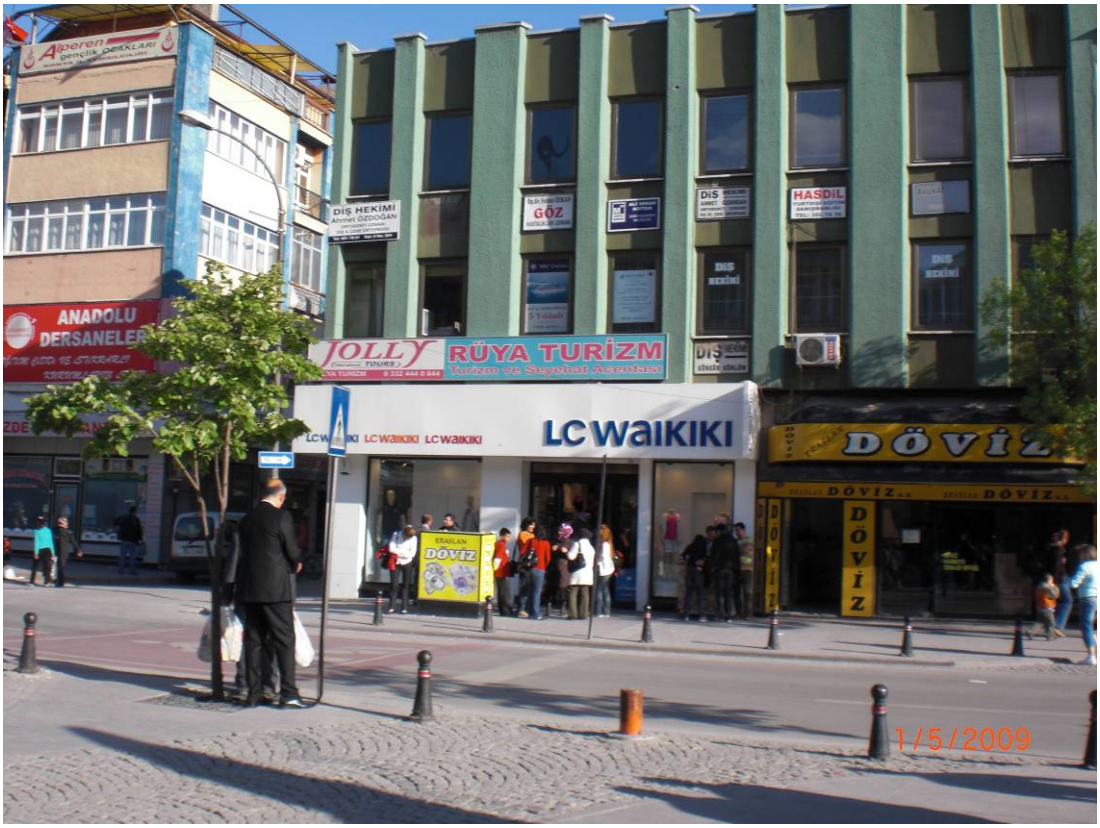
Şekil 5.7. Meydandaki yapı sıklığı (Orijinal 2009)

Şekil 5.8. de görüldüğü üzere meydanda kullanılan çeşitli aydınlatma elemanları, görsel efekti artırmakla beraber hoş bir dikkat çekici unsur olmakta ve mekana farklı bir boyut getirmektedir.



Şekil 5.8. Meydanda Kullanılan Döşeme aydınlatmaları (Orijinal 2008)

Motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak düzenlenmiş yaya bölgelerinde girişler farklı döşeme ile vurgulanmalı ve taşıt girişini engelleyici sınır elemanları kullanılmadır. Bireylerin, yoğun gürültülü ve baskı altındaki kent ortamından uzaklaşarak, dinlenebilecekleri, serbestçe hareket edebilecekleri mekanlara yer verilebilir (Yalçınkaya, 2007). Şekil 5.9 da meydanda kullanılan sınır elemanlarının görünümlerine yer verilmiştir.



Şekil 5.9. Meydandaki sınır elemanları (Orijinal 2009)

Belediyenin meydanın bakımına ve temizliğine özen göstermesi gerekmektedir. Zira meydanda bulunan çeşme, baba, meydan saati gibi donatı elemanlarında ve sert zemin döşemelerinde oluşan hasarlar ilerleyen zamanlarda önemli zararlanmalara sebep olabilir.

Yapılan anket çalışmasında kullanıcılar, belediyenin gerekli bakımı yapmadığından şikayet etmektedirler.



Şekil 5.10. Camlı Köşk'ün önündeki çeşmeden bir görünüm (Orijinal 2008)



Şekil 5.11. Gedavet Parkı'ndaki çeşmeden bir görünüm (Orijinal 2008)

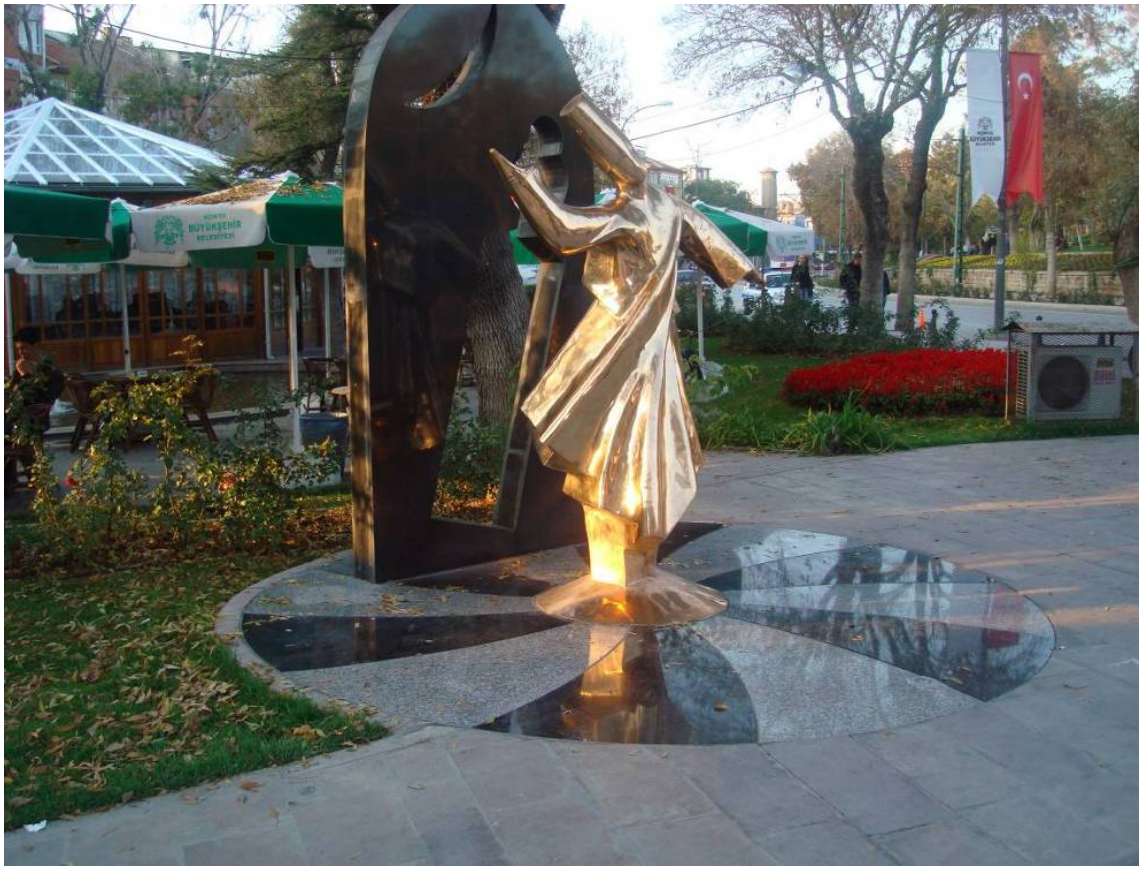


Şekil 5.12. Meydan Saati (Orijinal 2009)

Şekil 5.13- 5.14. de görüldüğü üzere meydanda kullanılan Semazen Heykeli, Maveraünnehir Anıtı, tarihi bir görünüm verilen çeşmeler meydanın etrafındaki tarihi yapılarla bütünlük sağlamada yetersiz kalmıştır. Meydan tasarımı yapılırken çevresindeki tarihi eserlerin vurgulanması isteniyorsa yapılacak tasarımın kentin bütünüyle ilişkisi olmalıdır.



Şekil 5.13. Maveraünnehir Anıtı (Orijinal 2008)



Şekil 5.14. Semazen Heykeli (Orijinal 2008)

Şekil 5.15 de görüldüğü üzere meydan yakınındaki okulun bahçesi otopark olarak kullanılmaktadır. Ancak, otopark yetersizliği nedeni ile meydanı kesen sokaklar otopark olarak kullanılmaktadır. Bu sebeple sokağı kullanan araçlar geçişlerde zorlanmaktadır.

Yapılan anket çalışmasında kullanıcı kesimden en yoğun gelen talep, Zafer Meydanı'nda muhakkak ki bir otoparkın olması gerektiği yönündedir.



Şekil 5.15. Otopark olarak kullanılan okul bahçesi (Orijinal 2009)



Şekil 5.16. Kaleönü Sokak (Orijinal 2008)

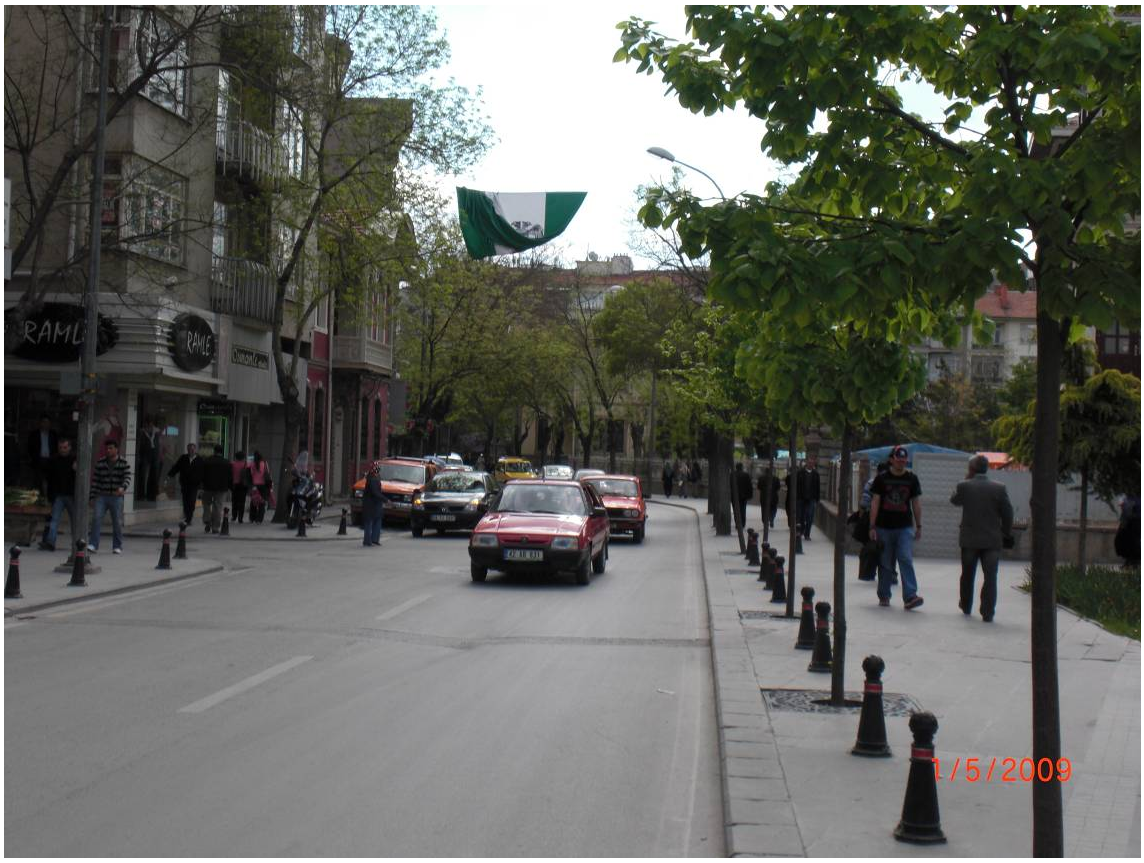
Meydanda Polis Emeklileri Derneği Lokali bulunmaktadır. Gündüz, lokalin etrafında ve meydanda dolaşan polisler güvenliği sağlarken, akşam ve gece saatlerinde meydanın güvenli olmadığı yapılan anketlerde belirlenmiştir. Bu sebeple, meydanda güvenlik birimlerinin olması yerinde bir karar olacaktır.

Nitekim yapılan anket çalışmasında da meydanın güvenliğinin yeteri kadar sağlanamadığı, insanların akşam saatlerinde burayı kullanmaktan çekindikleri, çok mecbur kalmadıkça meydandan geçmedikleri, akşam saatlerinde genellikle tinerci-yan kesici kesimin mekana geldiklerini belirtmişlerdir. Şekil 5.17. de Polis Emeklileri Derneği Lokalinden bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 5.17. Polis Emeklileri Derneği Lokali (Orijinal 2009)

Şekil 5.18 de meydanda bulunan Konyaspor bayrağı altında maç zamanlarında yapılan etkinliklerden diğer kullanıcılar rahatsız olduğundan meydanda güvenlik birimi kurulması gerekmektedir.



Şekil 5.18. Konyaspor Bayrağı (Orijinal 2009)

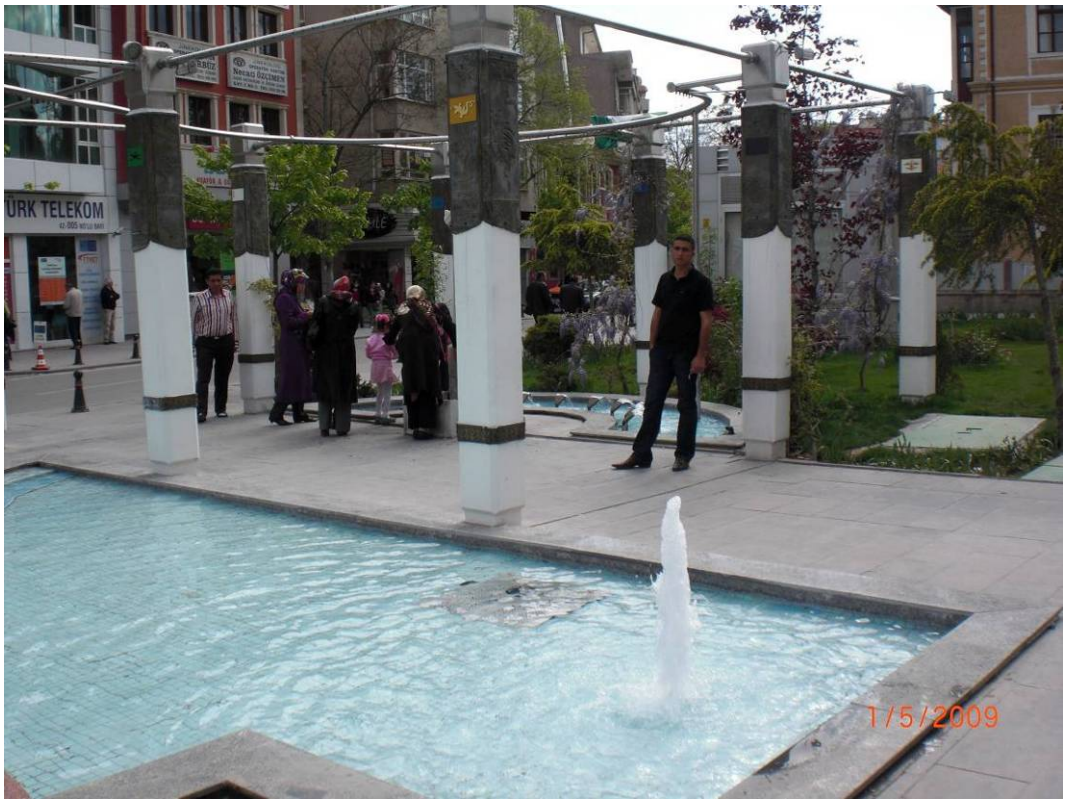
Yapılan yayalaştırma çalışmasından sonra işletmeler, servis hizmetini yeterince alamadıklarından şikayetçi olmaktadırlar. İşletmelerin yapacağı malzeme temini için belirli saatlerde meydanın bir kısmı trafiğe açılırken, diğer kısmı bu hizmetten yararlanamadığından şikayetçidir.

Meydanda kullanıcılar için ve bedensel engelliler için bilgilendirme levhalarına, reklam panolarına yer verilerek alanın işlevselliği arttırılabilirdi.

Şekil 5.19- 5.20 de görüldüğü üzere Kibrit Kuyumcusu'nun ve LCW mağazasının yerine halkın buluşma noktası olarak kullanılabileceği yağışlı havalardan ve güneşten korunabileceği, oturma birimlerinin olduğu bir alan eski Gedavet Parkı 'nın yerinde oluşturulabilirdi. Şekil 5.20 de Gedavet parkından bir görünüme yer verilmiştir.



Şekil 5. 19. Meydandaki Kibrit Kuyumcusu (Orijinal 2009)



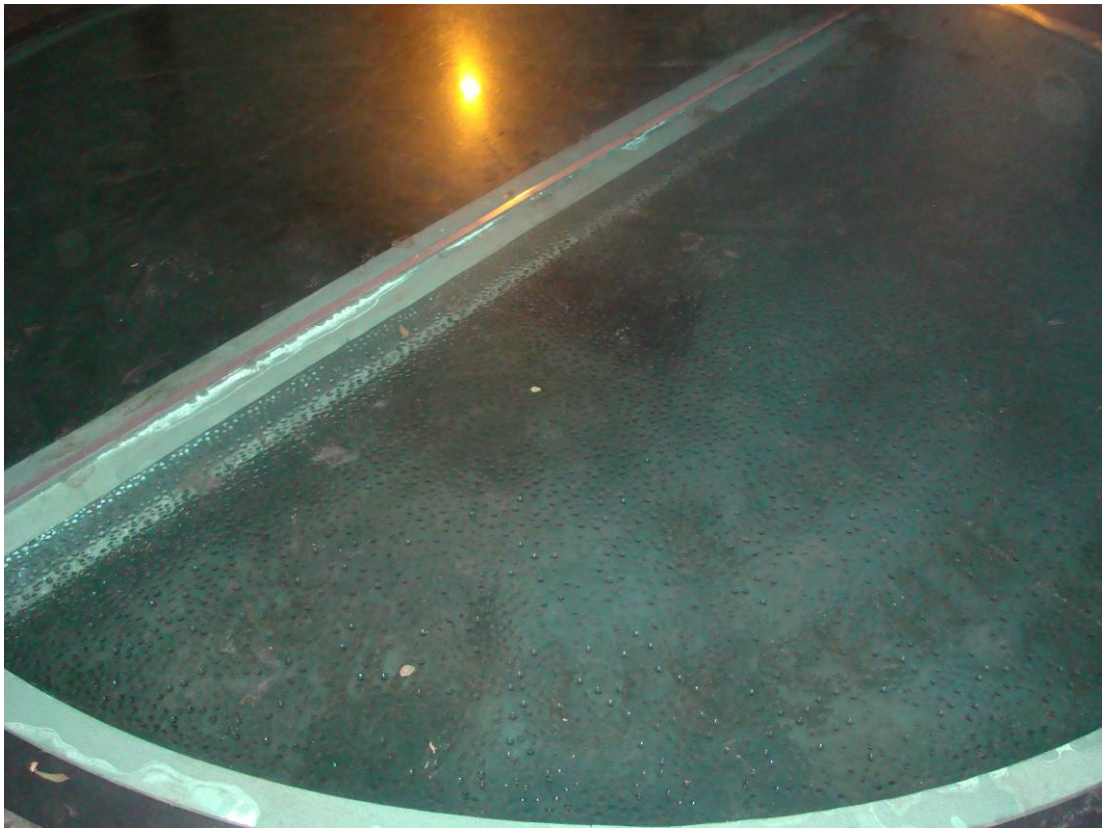
Şekil 5. 20. Eski Gedavet Parkı (Orijinal 2009)

Trafiğe kapatılma işleminden sonra meydanda yapılan uygulama sırasında zemin etüdü ve uygulamasında kontrolünün yetersiz yapılmasından dolayı imalatlar kullanıma açıldıktan sonra problemler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu problemlerin önlenebilmesi için ve gerekli bakımının yapılması hususunda titizlik gösterilmediğinden sert zemin kaplamalarının revizyon çalışması kullanıcı üzerinde olumsuz etki oluşturmaktadır.

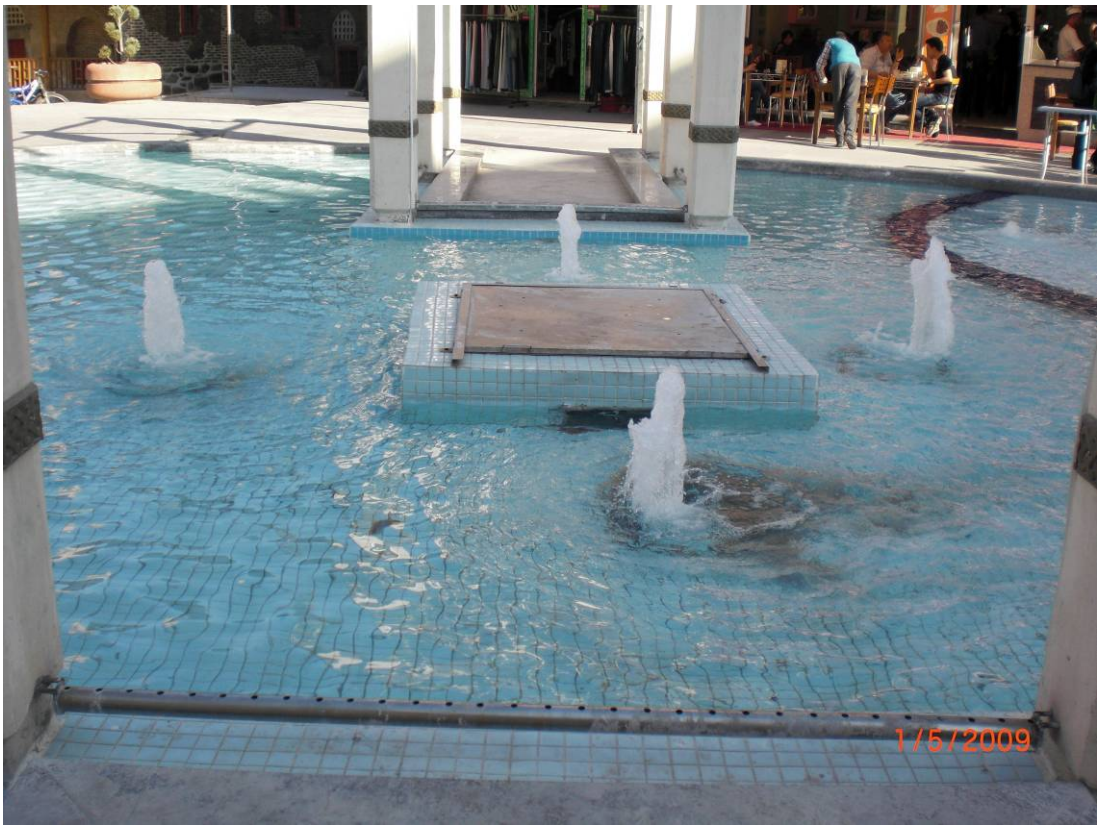


Şekil 5. 21. Meydanda yapılan sert zemin revizyonu (Orijinal 2009)

Yine meydandaki yıpranmış kent mobilyalarının, su sızdıran ve çalışmayan meydan saatinin, görsel etkisini yitirmiş su elemanlarının bakımsızlığının giderilmesi gerekmektedir. Şekil 5.21- 5.22.- 5.23. de yıpranmış elemanlardan görünümlere yer verilmiştir.



Şekil 5.22. Su sızdıran meydan saati (Orijinal 2008)



Şekil 5.23. Bakımsızlıktan işlevini yitiren su perdesi (Orijinal 2008)

Sert zeminin içinde bulunan ağaçların köklerini korumak için kullanılan mazgallar özensiz yerleştirildiğinden işlevselliği bulunmamakla birlikte estetik bir görünüşe sahip değildir. Ayrıca bedensel engelli kullanıcılar için tehlike arz etmektedir. Alanda bu tarz hasarların giderilmesi gerekmektedir.



Şekil 5. 24. Sert zeminde bulunan ağaçlar (Orijinal 2009)

Meydanda yetersiz olan çöp kutusu nedeniyle ağaç altı oturma birimlerindeki çiçek parterleri ve çiçek saksıları çöp kutusu olarak, yetersiz olan oturma birimleri nedeniyle ise yürüme yolundaki bitki kasaları oturma elemanı olarak kullanılmaktadır. Meydanda daha fazla kullanılacak kent mobilyası ile halkın ihtiyacı karşılanabilecektir. Nitekim yapılan anketlerde de halkın daha fazla oturma birimi istediği göze çarpmaktadır. Şekil 5.25-5.26 da oturma birimleri, ve oturma birimi olarak kullanılan alanlardan görünümlere yer verilmiştir.



Şekil 5.25. Ağaç altı oturma birimleri (Orijinal 2009)



Şekil 5.26. Oturma birimi olarak kullanılan bitki kasaları (Orijinal 2009)

Şekil 5.27-5.28 de görüldüğü üzere meydana bisikletli-motorsikletli kullanıcıların park yerlerinin olmaması araçların meydanda rastgele durması sorun teşkil etmektedir. Bu sorunun giderilebilmesi için bu tarz araçlar için park yerleri yapılması gerekmektedir.



Şekil 5. 27. Meydanda park yeri bulamayan bir motorsiklet (Orijinal 2009)



Şekil 5. 28. Meydanda park yeri bulamayan bir motorsiklet ve bisiklet (Orijinal 2009)

KAYNAKLAR

Anonim 2009. 2008 YILI MÜZE VE ÖRENYERİ ZİYARETÇİ SAYILARI. Web adresi:

http://dosim.kulturturizm.gov.tr/TR/Genel/dosyagoster.aspx?DIL=1&BELGEANAH=874&DOSYAISIM=2008_muze_orenyeri_ziyaretci_sayilari.xls. Erişim Tarihi: 01.06.2009

Aslan, A. 1994. Kentsel Ulaşım Sisteminde Yaya Bölgesi Uygulamaları. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Atçeken, Z. 1998. Konyadaki Selçuklu yapılarının Osmanlı devrinde bakımı ve kullanılması. Türk tarih kurumu basım evi. Ankara.

Barkul, Ö., Tönük, S., 1999. Piazza, Plaza, Square, Platz, Praça, Meidan, Meydan. Ege Mimarlik De r-gisi, Sayi:2, 34-38, İzmir.

Bayraktar, U. 1998. Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj Tasarımında Yeni Boyutlar Ve Tunalı Hilmi Caddesinde Yorumlanması, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Bulut, Y. Atabeyoğlu, **Ö. VE Yeşil, P. 2008.** Erzurum Kent Merkezi Donatı Elemanlarının Ergonomik Özelliklerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. TARIM Bilimleri Dergisi 2008, 14 (2) 131-138 ANKARA Üniversitesi Ziraat Fakültesi , Ankara.

Ergüvenç,Y.2009.http://www.kenthaber.com/Arsiv/Haberler/2007/Ocak/09/Haber_197228.aspx

Gökçen, B. 2001. Trafiğe Kapalı Bölgelerde Kent Donatı ve Mobilyalarına Çevre

Tasarımı Açısından Bir Yaklaşım. Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Karabay, H. 1993. Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Kaymaklı, G. 1990. Ülkemizde Açık Ve Yeşil Alan Standartlarının Uygulanmasında Peyzaj Mimarlığı Açısından Karşılaşılan Sorunlar Ve Çözüm Yolları Üzerinde Bir Araştırma, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. Ankara

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

Lewis, H. M. 1948. Planıng The Modern City . John Wiley &Sons, New York.

Moughtin, C. 1999. Urban Design: Street and Square. Architectural pres, Oxford.

Oktay, D. 2007. Kentsel Kimlik ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: KUZEY KIBRIS'TA BİR MEYDANA BAKIŞ. Mimarlık Dergisi, 334. sayı. Ankara.

Önder, S. Ve Aklanoğlu, F. 2002. Konya Kenti Meydanlarının Planlama Ve Tasarım Yönünden Değerlendirilmesi üzerine bir araştırma. Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi. Konya

Önder, M 1999. Gez Dünyayı Gör Konya'yı. Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür , Yayınları, No:29, Merhaba Ofset, Konya.

Özdemir, A. 1999. Donatı Elemanları – İnsan Standartları İlişkisinin İrdelenmesi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Ödevi. Ankara.

Özdemir, A. 2001. Ankara Kent Meydanlarında Yayalaştırma Olanaklarının Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Özkal, A. 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Pamay, B. 1978. Kentsel Peyzaj Planlaması. İ.Ü. Orman Fakültesi Yayınlan, İstanbul.

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

Topçu, İ. B. Ve Işıkdağ, B. 2008. Beton Kent Mobilyalarının Özelikleri. http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=46 (Şubat 2009)

Türel, G.D. 1988. Ankara Kenti Yeşil Alanlarının Kullanım Etkinliklerinin Bugünkü Durumu Ve Yeterliliği İçin Alınması Gereken Önlemler. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Ün, Y. 2000. Thornwaite yöntemine göre Konya iklimi. Başbakanlık devlet meteoroloji işler genel müdürlüğü yayınları. Yayın no: 2000/04 DMİ genel müdürlüğü matbaası. Ankara.

Yalçınkaya, F. 2007. Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi .Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Yıldırım, A. 2007. İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi, Yıldız Teknik Üni. Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Ana bil i m Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Yıldız, E. 2005. Araçtan Arındırılmış Yerleşimler: Viyana-Florıdsdorf (Avusturya) Örneği. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi. Ankara

http://www.tuik.gov.tr/jsp/duyuru/upload/vt/vt.htm Erişim: (Mart 2009)

http://www.class.uidaho.edu/communityresearch/Pedestrian%20Design/pedestrian_circulation_requireme.htm Erişim: (Mart 2009)

http://www.fhwa.dot.gov/environment/sidewalks/chap4a.htm Erişim: (Mart 2009)

www.djc.com Erişim: (Mart 2009)

www.ci.salisbury.nc.bus Erişim: (Mart 2009)

www.farm1.static.flickr.com Erişim: (Mart 2009)

www.citytransport.info Erişim: (Mart 2009)

Ek 1 SELÇUK ÜNİVERSİTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI ANA BİLİM DALINDA YAPILMAKTA OLAN "KONYA ZAFER MEYDANI YAYALAŞTIRMA ÇALIŞMASININ PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ" ADLI YLİSANS TEZİ İÇİN ZAFER MEYDANI'NDA İŞ YAPAN KİŞİLERİN ÖZELLİKLERİ VE İSTEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Görüşülen Kişinin Cinsiyeti Erkek ( ) Kadın()

Yaşı :

a)15 den küçük b)15-25 c)26-35 d)36-45 e)46 ve üzeri

Eğitim Durumu

İlkokul ( ) Ortaokul ( ) Lise ( ) Üniversite ( ) Yüksek Lisans ve doktora( )

Ne İş İle Meşgulsünüz?

a)Memur( ) b)Esnaf( ) c)İşçi( ) d)Emekli( ) e)Serbest( ) f)Öğrenci ( )

Kaç Yıldan Beri Zafer Meydanı'nda Çalışıyorsunuz?

a) 4 yıl ve daha fazla ( )

b) 1-3 Yıldan Az İse; ( )

Zafer Meydanı 'nı Tercih Etmenizin Nedeni Nedir?

( )Yaya bölgesi olması ( )Dükkân fiyatlarının makul olması ( )Merkezi yerde olması

( )Ulaşımın kolay olması ( )Popüler bir buluşma noktası olması

( )Konya da başka bir meydan olmaması

Zafer Meydanı'nın Olumlu Özellikleri Sizce Nelerdir?

( ) Çeşitli işletmelerin olması

( ) Popüler Olması

( ) Ulaşımın Kolay Olması

( ) Alaaddin Tepesi, İnce Minare vb. gibi tarihi mekânların yakınında bulunması

( ) Açık hava halk gösterilerinin yapılması

( ) Fastfood lokantaların bulunması

Zafer Meydanının Olumsuz Özellikleri Sizce Nelerdir?

( ) Kalabalık olması

( ) Gürültülü Olması

( ) Otopark Sıkıntısı

( ) Altyapı sorunu

( ) Akşam saatlerinde güvenli olmaması

( ) Yeşil dokunun olmaması

(Kent mobilyalarının (Bank-çöp-pergola-vb.) yeterli olmaması

Zafer Meydanı'nın Trafiğe Kapatılmasından memnun musunuz?

Evet ( ) Hayır ( )

Memnun iseniz sebebi nedir?

( ) Meydana gelen kişi sayısının artması

( ) Fast food tarzı işletmelere açık hava mekânı oluşturması ve iş imkanını arttırması

( ) Mekanın gün boyu hareketli olması

( ) Trafik gürültü ve hava kirliliğinin azalması

10) Zafer Meydanı Trafiğe Kapatılınca Popülaritesini Kaybetti mi? Evet ( ) Hayır ( )

11) a- Evet ise; ( ) Araç girişi yasaklandı

( ) İşletmelere malzeme temini sorunu

b- Hayır ise; ( ) Meydana gelen kişi sayısı arttı

( ) Sosyal aktivite alanlarının sayısı arttı

12) Zafer Meydanı'nda neler olmasını isterdiniz?

( ) Heykel ( ) Çocuk parkı ( ) Kent mobilyası ( ) Daha fazla bitki

( ) Akvaryum , su gösterili havuzlar vb. su elemanlarının olması

Ek 2 SELÇUK ÜNİVERSİTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI ANA BİLİM DALINDA YAPILMAKTA OLAN KONYA ZAFER MEYDANI YAYALAŞTIRMA ÇALIŞMASININ PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ ADLI TEZ İÇİN KONYA ZAFER MEYDANI'NIN DIŞARIDAN GELEN KULLANICILARININ ÖZELLİKLERİ VE İSTEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1) Görüşülen Kişinin Cinsiyeti Erkek ( ) Kadın ( )

Yaşı

a)15 den küçük b)15-25 c)26-35 d)36-45 e)46 ve üzeri

Eğitim Durumu

İlkokul ( ) Ortaokul ( ) Lise ( ) Üniversite ( ) Yüksek Lisans ve doktora( )

4) Zafer Meydanı'nda Nasıl Geliyorsunuz?
( ) Yaya Olarak

( ) Özel Otomobil İle

( ) Ticari Taksi İle

( ) Tramvay İle

( ) Minibüs İle

( ) Otobüs ile

5) Otomobiliniz ile geliyorsanız otopark sorunu yaşıyor musunuz?
Evet ( ) Hayır ( )

6) Zafer Meydanı'na en çok hangi amaçla geliyorsunuz?
( ) Yürüyüş Yapmak

( ) Dinlenmek

( ) Alış-Veriş Yapmak

( ) Yemek Yemek İçin

( ) Müzikli Eğlence Yerleri İçin

6.A) Zafer Meydanı'nın Yaya Kaldırımlarını Gezinti İçin Yeterli Buluyor musunuz?
Evet ( ) Hayır ( )

6.B) Dinlenme Amaçlı Zafer Meydanı'na Geldiğinizde Bank Vs. Gibi Donatı Elemanları Sizce Yeterli midir?
Evet ( ) Hayır ( )

7) Zafer Meydanı Trafiğe Kapatılınca Popülaritesini Kaybetti mi? Evet ( )
Hayır ( )

7) a- Hayır ise; ( ) Daha popüler oldu ( ) Meydana gelen kişi sayısı arttı ( ) Sosyal aktivite alanlarının sayısı arttı

8) Zafer Meydanı'na En çok Hangi Saatlerde Geliyorsunuz?

( ) Hafta İçi Gündüz ( ) Hafta İçi Akşam ( ) Hafta Sonu Gündüz ( ) Hafta Sonu Gece

9)Zafer Meydanı'nda peyzaj düzenleme çalışması sizce yeterli mi?

Evet ( ) Hayır( )

Zafer Meydanı'nda neler olmasını isterdiniz?

( ) Heykel ( ) Çocuk parkı ( ) Daha fazla bitki ( ) Daha fazla oturma banklarının olması

( ) Pergola gibi gölgelendirme elemanlarının olması

( ) Akvaryum , su gösterili havuzlar vb. su elemanlarının olması

( ) Bu halinden memnunum

ÖZGEÇMİŞ

SEÇİL SÖZERİ

DOĞUM YERİ TARİHİ : ANKARA 1983

EĞİTİM DURUMU :

- 2006-2009: Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, KONYA- Yüksek Lisans Öğrencisi (Tezli).

SEMİNER KONUSU :

-Güneşevler Engelliler Parkı'nın Peyzaj Tasarım Kriterlerine Göre Değerlendirilmesi

PROJELER:

-Afyon Karahisar, Fuar Alanı Tasarımı.

-Kuğulu Park Projesi.

2001-2005 :Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, ANKARA (Mezuniyet Derecesi : 75.27)

PROJELER:

-Haziran-2005, Bitirme Tezi : Konya Havzası İçerisinde Yer Alan Kulu Gölü' Nün Yönetim Planı Kapsamında İncelenmesi

-Haziran-2005, Atatürk Orman Çiftliği Dönüşüm projesi

1997-2001 ;Fatih Sultan Mehmet Lisesi (Yabancı Dil Ağırlıklı), Ankara.

(Mezuniyet Derecesi ; 4,33)

İŞ DENEYİMLERİ:

ANFA Altinpark İşletmeleri Ltd. Şti. (Kasım 2006-…….)

BAĞLI OLDUĞU KURUM & KURULUŞ :

- Peyzaj Mimarları Odası