

**T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL ÖLÇEKTE KULLANIM SÜRECİNDE BİR
YAYALAŞTIRMA PROJESİ DEĞERLENDİRMESİ: ANTALYA
ŞARAMPOL – ABDİ İPEKÇİ YAYALAŞTIRMA BÖLGESİ**

Gülçin BORUCU

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Berna GÜÇ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
ISPARTA - 2019**



© 2019 [Gülçin BORUCU]

TEZ ONAYI

Gülçin BORUCU tarafından hazırlanan "Kentsel Ölçekte Kullanım Sürecinde Bir Yayalaştırma Projesi Değerlendirmesi: Antalya Şarmpol - Abdi İpekçi Yayalaştırma Bölgesi" adlı tez çalışması aşağıda ismi olan jüri üyeleri önünde Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Mimarlık Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak başarı ile savunulmuştur.

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Berna GÜÇ
Süleyman Demirel Üniversitesi



Jüri Üyesi

Prof. Dr. Ali TÜRK
Süleyman Demirel Üniversitesi



Jüri Üyesi

Doç. Dr. Hacer MUTLU DANACI
Akdeniz Üniversitesi



Enstitü Müdürü

Doç. Dr. Şule Sultan UĞUR

.....

TAAHHÜTNAME

Bu tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını ve kullanılan tüm literatür bilgilerinin referansları gösterilerek tezde yer aldığını beyan ederim.

Gülçin BORUCU



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
ŞEKİLLER DİZİNİ	vi
ÇİZELGELER DİZİ	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	x
1. GİRİŞ	01
1.1. Problemin Tanımı	01
1.2. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı	02
2. KAYNAK ÖZETLERİ	04
3. KENT VE YAYALAŞTIRMALAR	08
3.1. Kent ve Kentsel Mekan Kavramı	08
3.2. Kentsel Mekanların Sınıflandırılması	09
3.2.1. Özel mekanlar	09
3.2.2. Kamusal mekanlar	10
3.3. Kentsel Mekanda Algı	11
3.4. Yayalaştırma Kavramı ve Tarihsel Gelişimi	11
3.5. Yayalaştırmanın Hedefleri ve Faydaları	13
3.6. Yayalaştırılmış Cadde Örneklerinin İncelenmesi	14
3.6.1. Avrupa yayalaştırma örnekleri	14
3.6.2. Türkiye yayalaştırma örnekleri	22
3.6.3. Bölüm sonucu	30
4. ANTALYA KENTİ VE KENT MERKEZİNDEKİ YAYALAŞTIRMALAR	33
4.1. Antalya İli Genel Bilgileri	33
4.2. Şarmpol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi	34
4.2.1. Şarmpol'ün tarihçesi	34
4.2.2. İncelenen alanın Antalya ilindeki konumu	39
4.2.3. Şarmpol bölgesi yayalaştırılan alanın tanımı	40
4.2.4. Yakındaki yoğun kullanımlı binalar	42
4.2.5. Yakındaki yaya alanları Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi, Şarmpol Kapalı Yolu, Kazım Özalp Caddesi, Ali Çetinkaya Caddesi	46
4.3. Şarmpol Caddesi Yayalaştırma Kararının Alınma Aşaması	53
4.3.1. Çevresel sorunların tespiti için yapılan anket çalışması	54
4.3.2. Halk referandumu değerlendirmesi	59
4.4. Değerlendirme Alanı Çevre Analizleri	60
4.4.1. 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planı	61
4.4.2. Yeşil alanlar	63
4.4.3. Otoparklar	65
4.4.4. Ulaşım Analizi ve Şarmpol Caddesi UKOME Kararı	66
5. MATERYAL VE YÖNTEM	72
5.1. Gözlem Yöntemiyle Şarmpol Caddesi Analizi	72
5.1.1. Şarmpol-Abdi İpekçi Caddeleri bina cepheleri	74
5.1.2. Şarmpol-Abdi İpekçi Caddeleri ve kent elemanları	76
5.2. Mekan Dizim (Space Syntax) Yöntemiyle Şarmpol Caddesi ve Çevresi	79
5.2.1. Bütünleşme (integration) analizleri	81
5.2.2. Bağlantılılık (connectivity) analizleri	83
5.2.3. Görünürlük (visibility) analizi	85
5.3. Şarmpol Caddesi'nde Anket Yöntemi Uygulanması	87
5.3.1. Kentsel mekanda kullanım sürecinde değerlendirmeler	87
5.3.2. Anket çalışmasının amacı	88
5.3.3. Anket sonuçlarının değerlendirmesi	89

6. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA	114
6.1. Gözlem Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma	114
6.2. Mekan Dizim Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma	114
6.3. Anket Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma	115
7. SONUÇ VE ÖNERİLER	119
KAYNAKLAR	121
EKLER	128
EK A. Anket	126
ÖZGEÇMİŞ	128



ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KENTSEL ÖLÇEKTE KULLANIM SÜRECİNDE BİR YAYALAŞTIRMA PROJESİ DEĞERLENDİRMESİ: ANTALYA ŞARAMPOL – ABDİ İPEKÇİ YAYALAŞTIRMA BÖLGESİ

Gülçin BORUCU

Süleyman Demirel Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Berna GÜÇ

Kentlerin gelişmesi, nüfusun artması, araç sayısı ve trafiğinin artması ile zamanla meydana gelen değişimler kentlerde yetersizliklere ve sorunlara yol açmaktadır. Yerel yönetimler bu gibi sorunlara çözüm bulmak amacıyla bazı trafiğe açık alanlarda yayalaştırma uygulamaları yapmışlardır.

Kentlerde oluşan yayalaştırma gibi değişimler şehir planını ve ulaşım ağını etkilemektedir. Yayalaştırma kentler içerisindeki trafiğe açık bazı yolların ve kavşakların araç trafiğine kapatılarak yalnız yayalar için yürünebilir alanlar, yollar, meydanlar oluşturmaktır. Yayalaştırma çalışmaları kent merkezlerinde kentlinin yaşam kalitesini artıran yayalar için rahat, güvenli dolaşım sağlayan, çevresinde ekonomik hareketliliği artıran ve kamu yararı gözetilen düzenlemelerdir. Dünyada ve Türkiye’de önem arz eden bazı yayalaştırılmış alanlar tez kapsamında incelenmiş olup, yayalaştırma yapılan caddelerin öncesine göre daha sağlıklı, güvenli, cazip, erişilebilir, sürdürülebilir, yaşanılabilir olduğu ve çevresindeki ticari faaliyetlerin de arttığı görülmüştür.

2017 yılında yayalaştırılmış olan Antalya Şarampol ve Abdi İpekçi Caddeleri bu tez kapsamında ele alınmıştır. Bir ucu alışveriş merkezi meydanıyla bağlantılı olan, Antalya’nın eski, merkezi, önemli caddelerinden olan Şarampol Caddesi’nde uygulanmış yayalaştırmayı konu alan tezde gözlem, anket çalışmaları yapılmış ve mekan dizim yöntemiyle analizler yapılarak değerlendirilmiştir. Trafik, gürültü, otopark sorunu olan, çevresinin ihtiyaçlarını karşılayamayan, sorunlu bir kent parçası Şarampol için yayayı tekrar kent yaşamına kazandırmaya yönelik yapılan ‘yayalaştırma’nın kentte meydana getirdiği değişimler ve kentliye olan etkileri üzerinde çalışılmıştır. Tamamen taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılan Şarampol Caddesi’nde hava ve gürültü kirliliği azalmıştır, yayalaştırılan cadde kentli için gerekli olan güvenli, sağlıklı, cazip, erişilebilir alanlar haline gelerek sürdürülebilir ve daha yaşanabilir duruma gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Yayalaştırma, Şarampol Caddesi, Abdi İpekçi Caddesi, Mekan Dizim Yöntemi.

2019, 128 sayfa

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

EVALUATION OF A PEDESTRIANIZATION PROJECT IN THE URBAN SCALE USAGE PROCESS: ANTALYA SARAMPOL – ABDI IPEKCI PEDESTRIANIZATION ZONE

Gülçin BORUCU

**Süleyman Demirel University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture**

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Berna GÜÇ

The development of the cities, the increase in the population, the increase in the number of vehicles and the traffic, and the changes that have occurred over time, lead to insufficiencies and problems in the cities. Local governments have implemented pedestrianization in some open areas to find solutions to such problems.

Changes in urban areas such as pedestrianization affect the city plan and transportation network. Pedestrianization is the closure of some of the roads and intersections that are open to the traffic in the cities to the vehicle traffic and creating walkable areas, roads and squares for pedestrians. Pedestrianization studies are the regulations that provide comfortable, safe circulation for the pedestrians who increase the quality of life of the urban people in urban centers, increase the economic mobility in the vicinity and take care of the public interest.

It is observed that some pedestrianized areas, important in the world and Turkey, are healthier, safer, more attractive, accessible, sustainable, livable and has more commercial activities around it than before pedestrianization.

Antalya Sarampol and Abdi Ipekci Street which were pedestrianized in 2017 were studied within the scope of this thesis. In the thesis on pedestrianization, which is one of the most important streets of Antalya, which is connected to the square, observation, survey and space syntax methods and its surroundings were examined. For Sarampol which is a problematic part of the city with problems such as traffic, noise, parking and not meeting the needs of its surroundings, the effects of the pedestrianization works were studied aimed at bringing the pedestrian to the city life and on the city population. Air and noise pollution has been reduced in Sarampol Street, which has been completely pedestrianized and closed down to motor traffic. The pedestrianized street has become a safe, healthy, attractive and accessible area for the city population and has become sustainable and more livable.

Keywords: Antalya, Pedestrianization, Sarampol Street, Abdi Ipekci Street, Space Syntax Method.

2019, 128 pages

TEŞEKKÜR

Bu tez için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi, tecrübe, anlayış ve vizyonuyla aşmamda yardımcı olan, sen başarabilirsin diyerek desteğini esirgemeyen çok değerli Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Berna GÜÇ'e teşekkürlerimi sunarım.

Tez konusu yayalaştırma uygulamaları ile ilgili paylaştıkları proje ve dökümanlar için Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne teşekkür ederim.

Anket analiz konusunda yardımını esirgemeyen arkadaşım Çağatay Kamberoğlu'na teşekkür ederim.

Her zaman yanımda oldukları, desteklerini hiç esirgemedikleri ve hissettirdikleri güven için sevgili aileme, arkadaşlarıma, kardeşim ve meslektaşım Ali Ender Borucu'ya sevgi, saygı ve teşekkürlerimi sunarım.



Gülçin BORUCU
ISPARTA, 2019

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 3.1. Löhr Caddesi genel görünüşü, 2014	14
Şekil 3.2. LöhrCaddesi ileMünz Meydanı keşişim noktası.....	15
Şekil 3.3. LasRamblas'ın farklı açılardan görüntüleri	16
Şekil 3.4. Caddedeki Schildergasse tabelası ve metro girişi.....	17
Şekil 3.5. St. Antoniter Kilisesi ve Schildergasse Cadde görünümü	17
Şekil 3.6. İtalya'nın en büyük katedrali Milano Katedrali (Duomodi Milano) ve CorsoVittorio Emanuele II görünümü	19
Şekil 3.7. CorsoVittorio Emanuele II görünümü	19
Şekil 3.8. Buchanan Caddesi görünümü	20
Şekil 3.9. Stroget Caddesi yayalaştırma önce ve sonrası görünümü.....	21
Şekil 3.10. Stroget caddesi çevresinde yayalaştırılan meydan ve yollar.....	21
Şekil 3.11. Dev bronz örümcek heykelin bulunduğu Stroget Caddesi.....	22
Şekil 3.12. Stroget Caddesi'nden görünüm	22
Şekil 3.13. Yayalaştırılan Taksim Meydanı görünümü, 2018	23
Şekil 3.14. Yayalaştırma öncesi ve 2017 İstiklal Caddesi görünümü.....	24
Şekil 3.15. İstiklal Caddesi ve çevresi yayalaştırma haritası	25
Şekil 3.16. Yayalaştırılan Bahariye ve başlangıç konumu olan Kadıköy Boğa Heykeli, Surp Levon Ermeni Katolik Klisesi	25
Şekil 3.17. Bahariye Caddesi solda Süreyya Operası	26
Şekil 3.18. Yayalaştırma sonrası Hamidiye Caddesi	27
Şekil 3.19. Yayalaştırma sonrası Büyük Postane Caddesi	27
Şekil 3.20. Yayalaştırılan Edirne Saraçlar Caddesi	28
Şekil 3.21. Yayalaştırılan Doktorlar Caddesi ve caddedeki heykel görünümü.....	28
Şekil 3.22. Yayalaştırma sonrası Doktorlar Caddesi	29
Şekil 3.23. Samsun'daki İstiklal (Çiftlik) Caddesi görünümü	30
Şekil 4.1. Eski fotoğraf Muratpaşa ilçesi genel görünümü	34
Şekil 4.2. Şarampol Caddesi 1967 senesi görünümü	35
Şekil 4.3. Girit Adası'ndan gelen soydaşlarımıza Şarampol mevkiinde yaptırılan tek katlı evler	36
Şekil 4.4. Şarampol Mevkii görünümü,1932	36
Şekil 4.5. 1920 öncesi Rumların ve Türklerin yerleşim yerlerini gösteren harita	37
Şekil 4.6. 1919-1921 arasında İtalyanların Antalya'yı İşgali sırasında İtalyan Mühendis G.Scarpa tarafından çizilen kent planı	38
Şekil 4.7. Antalya İskelesi ve Kaleiçi 1963 senesine ait hava fotoğrafı	39
Şekil 4.8. Antalya İlçeleri Haritası.....	40
Şekil 4.9. Şarampol ve Abdi İpekçi Caddesi değerlendirme alanı haritası.....	41
Şekil 4.10. Yayalaştırma öncesi Şarampol Caddesi görünümü	41
Şekil 4.11. Yakın çevredeki önemli binaların yerleri	42
Şekil 4.12. Muratpaşa Cami Hava Çekimi 2015.....	43
Şekil 4.13. MarkAntalya görünümü.....	43
Şekil 4.14. Cumhuriyet Mahallesi Katlı Kapalı Pazarı	44
Şekil 4.15. Acil Servis, A ve B Blok Hastane Binası	44
Şekil 4.16. Antalya Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü Binası.....	45
Şekil 4.17. Osmaniye/Şarampol Camisi	45
Şekil 4.18. Yıllara göre Antalya kent merkezinde Yayalaştırılan alanların artışının ve yerlerinin gösterim haritası	46
Şekil 4.19. Antalya merkezinde yayalaştırılan alanları gösteren harita	47
Şekil 4.20. Cumhuriyet Meydanı'na ait görsel	48
Şekil 4.21. Cumhuriyet Meydanı'ndaki Ulusal Yükseliş Anıtı,Yivli Minare ve Saat Kulesi, 2019.....	48
Şekil 4.22. Cumhuriyet Caddesi görünümü, Saat Kulesi.....	49
Şekil 4.23. Kapalı Yol görünümü (2019).....	50

Şekil 4.24. Kazım Özalp Caddesi (406. Sokak) görünümü (2019).....	51
Şekil 4.25. 406. Sokak girişindeki Attalos Heykeli (2019).....	51
Şekil 4.26. 406. Sokak görünümü (2019)	52
Şekil 4.27. Ali Çetinkaya Caddesi yayalaştırma öncesi görünüm	52
Şekil 4.28. Ali Çetinkaya Caddesi görünümü, 2019	53
Şekil 4.29. Ali Çetinkaya Caddesi görünümleri, 2019.....	53
Şekil 4.30. Şarampol Caddesi'nin en büyük sorunu	56
Şekil 4.31. Caddenin daha düzenli hale gelmesi için belirtilen görüşlerin oranları.....	58
Şekil 4.32. Şarampol Caddesi Projesi Halk Oylaması Mahalle Birleştirme Tutanağı...	60
Şekil 4.33. Şarampol Caddesi yayalaştırma öncesine ait görünümü.....	61
Şekil 4.34. 1/5000 Nazım İmar Planı	61
Şekil 4.35. 1/1000 Uygulama İmar Planı	62
Şekil 4.36. Giritli Parkı görünümü.....	63
Şekil 4.37. Giritli Kültür Evi iç görünümü	63
Şekil 4.38. Giritli Parkı içerisindeki Girit Kültür Evi	64
Şekil 4.39. 80.Yıl Cumhuriyet Parkı görünümü, 2015	65
Şekil 4.40. Yer Altı Katlı Otopark ve Parka ait görsel.....	65
Şekil 4.41. Ada içi otopark düzenlemeleri.....	66
Şekil 4.42. Karayolu ve Raylı Sistem Ağı Gösteren Harita.....	67
Şekil 4.43. Yayalaştırma Sonrası Yol Haritası	67
Şekil 4.44. Antray ve Nostalji tramvay raylı sistemleri güzergah haritası.....	68
Şekil 4.45. Yayalaştırma öncesi Şarampol Caddesi kesiti	68
Şekil 4.46. Yayalaştırma sonrası Şarampol Caddesi kesiti	68
Şekil 4.47. 575. Sokak görünümü	69
Şekil 4.48. Eski Şarampol Caddesi görünümü.....	69
Şekil 4.49. Dolaplıdere Caddesi görünümü	70
Şekil 4.50. Tonguç Alt Geçitlerine ait fotoğraf	70
Şekil 4.51. Tonguç Alt Geçitleri görünümü.....	71
Şekil 4.52. Tonguç Alt Geçit Kazı Çalışmaları	71
Şekil 5.1. Yayalaştırılan, ışıklıdırılan Şarampol ve Abdi İpekçi Caddesi fotoğrafı	73
Şekil 5.2. Yayalaştırılan Abdi İpekçi Caddesi gece fotoğrafı.....	73
Şekil 5.3. Yayalaştırma öncesi görünümü	74
Şekil 5.4. Tonguç Caddesi üzerinden yayalaştırma sonrası Şarampol Caddesi.....	74
Şekil 5.5. Proje öncesi Şarampol Caddesi cephe görünümü.....	75
Şekil 5.6. Proje sonrası Şarampol Caddesi cephe görünümü.....	75
Şekil 5.7. Proje öncesi cepheler ve öneri cephe çizimleri.....	76
Şekil 5.8. Yenilenen işyeri cepheleri	76
Şekil 5.9. Aydınlatma ve oturma elemanlarına ait fotoğraf.....	77
Şekil 5.10. Kent mobilyaları-Oturma elemanları.....	77
Şekil 5.11. Gölgelekler ve Tenteler	78
Şekil 5.12. Su ögesi havuz(solda) ve Zabıta birimi	78
Şekil 5.13. Büfe, Çöp kutuları, Kart satış birimi.....	79
Şekil 5.14. Antalya kent merkezinde yaya alanlarının haritası	80
Şekil 5.15. Yerel entegrasyon (R3) analizi haritası.....	81
Şekil 5.16. Genel entegrasyon (Rn) analizi haritası	82
Şekil 5.17. Bağlantılılık (connectivity) analizi haritası.....	84
Şekil 5.18. Yaya alanlarının görünürlük analizi	86
Şekil 5.19. Kentsel mekanda fiziksel çevre algısı.....	87
Şekil 5.20. Ankete katılanların cinsiyeti	90
Şekil 5.21. Ankete katılanların eğitim durumları.....	90
Şekil 5.22. Ankete katılanların ikamet/çalışma süreleri.....	91
Şekil 5.23. Ankete katılanların ikamet/çalışma durumları.....	91
Şekil 5.24. Ankete katılanların yaş durumları.....	92
Şekil 5.25. Ankete katılanların aile ekonomik kazanç durumları	92
Şekil 5.26. Yayalaştırma sonrası caddede alışverişin artma durumu	105

Şekil 5.27. Yaşam kalitesinin artması durumu	105
Şekil 5.28. Caddedeki yeni kent mobilyalarının yeterli ve modern bulma durumu.....	106
Şekil 5.29. Caddedeki cephe düzenlemesinin beğenilme durumu	106
Şekil 5.30. Caddedeki cephe renklerinin beğenilme durumu	107
Şekil 5.31. Cadde boyunca yaptırılan aynı tip tabelaların beğenilme durumu	107
Şekil 5.32. Çocuk alanlarının yeterli bulunma durumu	108
Şekil 5.33. Yeşil alanların yeterli bulunma durumu	108
Şekil 5.34. Yayalaştırma sonrası gürültü sorununun azalması durumu	109
Şekil 5.35. Yayalaştırma sonrası yaşlı ve engelli kullanımı açısından uygun olma durumu	119
Şekil 5.36. Caddenin trafiğe kapatılmasının kent için uygun bulunma durumu	110
Şekil 5.37. Tramvayın kentli için gerekli bir toplu ulaşım olarak görülme durumu.....	110
Şekil 5.38. Şarmpol Caddesi'ne ulaşımın kolaylıkla sağlanma durumu	111
Şekil 5.39. Yayalaştırma sonrası bölgede kolaylıkla otopark bulma durumu.....	111
Şekil 5.40. Yayalaştırma sonrası bölgedeki genel otoparkları yeterli bulma durumu ...	112
Şekil 5.41. Yayalaştırma sonrası caddenin bisiklet ulaşımına uygun olma durumu.....	112
Şekil 6.1: Yayalaştırma önce ve sonrasına ait görünüm	114



ÇİZELGELER DİZİNİ

	Sayfa
Çizelge 3.1. Avrupa yayalaştırma örneklerine ait çizelge.....	31
Çizelge 3.2. Türkiye yayalaştırma örneklerine ait çizelge.....	32
Çizelge 4.1. Şarampol caddesi'nin en önemli sorunu sorusunun karşılaştırmalı analizi (Adres Kullanım Türü* Cinsiyet).....	55
Çizelge 4.2. Bağımsız Örneklem T-Testi Sonuçları	58
Çizelge 5.1. Yerel entegrasyon (R3) analizi değerleri (Integration).....	81
Çizelge 5.2. Genel entegrasyon (Rn) analizi değerleri (Integration)	82
Çizelge 5.3. Önemli yolların bütünleşme analiz değerleri karşılaştırması(Integration).	83
Çizelge 5.4. Bağlantılılık analizi değerleri (Connectivity)	84
Çizelge 5.5. Görünürlük analizi değerleri (Visibility)	86
Çizelge 5.6. Anket güvenilirlik düzeyi ölçümü	89
Çizelge 5.7. Likert tipi soruları ve kodlamasını içeren çizelge.....	93
Çizelge 5.8. Yaş durumlarına göre çevre algı farklılıklarının incelenmesi.....	94
Çizelge 5.9. Yaşama yıllarına göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi.....	95
Çizelge 5.10. Gelir durumlarına göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi.....	97
Çizelge 5.11. Yaşama yerlerine göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi.....	99
Çizelge 5.12. Eğitim durumuna göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi.....	101
Çizelge 5.13. Cinsiyete göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi.....	104

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ABB	Antalya Büyükşehir Belediyesi
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemi
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
km	Kilometre
m	Metre
m ²	Metrekare
R	Bütünleşme değeri
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
α	Cronbach Alpha değeri



1. GİRİŞ

1.1. Problemin Tanımı

Kentlerde kontrolsüz büyüme, karmaşa, göç artışı, nüfus artışı, yaşanan afetler, siyasi olaylar, ekonomik problemler, ulaşım ve altyapı yetersizlikleri gibi birçok faktörün etkisiyle kentsel sorunlar meydana gelmiştir. Ülkemizde, kalabalık şehirlerde daha çok hissedilen bu sorunlara bulunan çözüm örneklerine de yine nüfusu yoğun olan şehirlerde rastlanmaktadır. Gelişmiş ülkeler, şehirler örnek alınarak kentten kente çözümlerin yayıldığı ve benzer uygulamalar yapıldığı görülmüştür (Keleş, 2015; Yıldız ve Gündüz, 2015).

Dünya ölçeğinde genellikle büyük kent merkezlerinde uygulamalarına rastladığımız yayalaştırma düzenlemeleri kentleşme ve trafik sorunlarıyla sıkışmış olan kentsel alanları daha iyi, daha yaşanılabilir hale getirebilmesinden ötürü kentler için büyük önem taşımaktadır. Genellikle tarihi kent merkezlerinde ticareti, turizmi ve sosyal yapıyı canlandırmak için yapılan yayalaştırmalar aynı zamanda diğer kent parçalarında da aynı amaçlarla uygulanabilmektedir. Dünyada Koblenz, Barselona, Köln, Milano, Glasgov, Kopenhag kentlerinde örneklerine rastladığımız yayalaştırmalara ülkemizde de İstanbul, Eskişehir, Edirne ve Samsun İllerindeki bazı uygulamalarda rastlanmaktadır. Kente sağladığı olumlu etkilerinin yanısıra kullanıcısı için anlam taşıyan yayalaştırmaların uygulandıktan sonraki kullanım sürecindeki değerlendirmeleri bu bağlamda önem taşımaktadır. Buradan yola çıkarak ülkemizin turizm potansiyeline sahip Antalya kentindeki yayalaştırma projeleri kentteki yerleri bağlamında incelenerek, bu süreçte yakın zamanda uygulanan Antalya Şarmpol Caddesi Bölgesi daha detaylı incelenmiştir.

Yerel yönetim tarafından bölgenin sıkıntılarının tespit edilerek giderilmesi, kentlinin yaşam kalitesinin artırılması amacıyla Şarmpol ve Abdi İpekçi Caddeleri yayalaştırma kararının verilebilmesi için bölge halkı ile 2014 senesinde anket çalışması yaptırılmış ve sonrasında çalışılan yayalaştırma projesi için halk referandumu yapılarak halkın istekleri, düşünceleri alınmıştır. Bölgedeki sorunlar tespit edilerek çözüm olması açısından hazırlanan yayalaştırma projesine halkın bakışı belediye tarafından demokratik bir yöntem olan referandumla belirlenmiştir. Başlıca sorunlar; kentsel mekanın eski, düzensiz ve bakımsız olması, kaldırımların dar olması, trafiğin yoğun olması, trafikten kaynaklanan gürültünün fazla olması, otopark sorunu yaşanması, esnafın müşteri sıkıntısı yaşaması talep görmemeleri, güvenli bulunmaması, tramvay yapıldıktan sonra taşıt yolu daraldığı için trafiğin giderek daha büyük sorun olması, ulaşım sorunları olarak belirlenmiştir (ABB, 2014).

Bu kentsel sorunlara çözüm olması amacıyla 2017 senesinde Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırılmış ve kentsel çevre düzenlemesi geçirmiştir. Kentsel çevrenin geçirdiği dönüşüm incelenerek kamusal alanda yapılan yayalaştırmanın trafik, otopark, güvenlik, kaldırım darlığı, kentsel çevrenin eski düzensiz ve bakımsız olması, esnafın müşteriyi az bulması gibi ticari sorunlara çözüm olup olmadığı, iyileşme durumu, kentsel açıdan ve kamu yararı açısından fayda sağlanıp sağlanmadığı bu çalışmanın sorunsallarıdır.

Bu bağlamda kentsel ölçekte belirlenen çalışma alanı olan Antalya Şarampol Caddesi Bölgesi'nin mekan analizlerini sayısal bir yöntem olan mekan dizim yöntemi ile yaparak, bölgenin gelişim süreçlerini, kullanıcılarının problem ve ihtiyaçları göz önüne alınarak yapılan anket çalışmasının sonuçları ile değerlendirmek bu tez çalışmasının konusudur.

1.2. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

İnsanlar için kamu idaresi tarafından kentsel alanlarda planlanan, toplumun ortak kullanıp faydalandığı kamusal mekanlar kentler ve kentliler için önem taşımaktadır (Çubuk, 1978). Bu tez çalışmasının amacı, kentsel ölçekte belirlenen çalışma alanı olan Antalya Şarampol Caddesi Bölgesi'nin analizini yapmak, yayalaştırılarak yeni işlev kazandırılan kamusal alanları incelemek, önemli kent mekânlarından olan şehir içi trafiğe açık bazı yolların yayalaştırılması üzerine kentsel mekânda Mekan dizim (space syntax) analizlerini yapmak, yayalaştırma önce - sonrasını değerlendirmek, yayalaştırma sonrası kullanım süreci için değerlendirme çalışması yapmak, bölgenin gelişim süreçlerini, kullanıcı ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapılan sonuç ürünü incelemektir. Ayrıca kent planlaması ve kent ölçeğinde de yayalaştırma kavramının önemini ortaya koymaktır.

Bu tez çalışması kapsamında değerlendirme alanı olarak seçilen Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi çevresiyle incelenmiş olup, mekânın kullanıcılarına kaliteli ve konforlu bir kamusal alan sağlayıp sağlamadığı gözlem ve anket yöntemleriyle tartışılmıştır. Değerlendirme alanının edinilen bilgiler doğrultusunda yayalaştırılmadan önceki durumu ve sorunlarından yola çıkılmış, yayalaştırıldıktan sonra kentsel mekânın ulaşım düzenlemesi, fiziksel düzenlemesi, çevresi, bağlantıları, sınırları, malzeme seçimleri, kent mobilyaları ve mekânsal elemanların yerleşimi gibi konular detaylı şekilde gözlem yöntemi ile incelenmiştir.

Tez kapsamında bölgede yaşayan veya çalışan insanlarla yayalaştırılan Şarampol ve Abdi İpekçi Caddelerinde meydana gelen değişimler ve memnuniyet durumları üzerine görüşleri alınarak yeni bir anket çalışması (Ek-1) yapılmıştır. 2019 senesi başlarında yapılan bu anket

kullanıcı değerlendirmesini içeren algıyı ve yapılan yayalaştırmanın kentsel başarı durumu hakkında bilgi vermektedir.

Mekân dizim (space syntax) yöntemi bu tezde kentsel değişim ve gelişimin incelenmesi açısından kullanılmıştır. Yeni önerilerin nasıl olabileceğine dair fikir edinmek ya da eski durumla kıyaslamak amacıyla depthmap adlı bilgisayar programında belirlenen kent parçası için mekan dizim (space syntax) analizleri yapılmış, yayalaştırma öncesi ve sonrası araç yolları için aksiyel analizler, yaya alanları için görünürlük analizi yapılarak değerlendirilmiştir. Yayalaştırma öncesi ve sonrasına ait kentsel ölçekte yaya ve taşıtların kullanım alanlarına dair karşılaştırmalar sunulmuştur.



2. KAYNAK ÖZETLERİ

Mimarlık ve şehir planlama disiplinlerinde kentleşme, kentlerin değişimi, yayalaştırma ve bu yaya alanlarının planlaması, kentsel tasarımı, yaya ve taşıt ulaşım durumları, hayata geçirilen yayalaştırma uygulamaları hakkında araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Bunlardan bazıları aşağıda özetlenmiştir.

Keleş (2015), ekonomik, siyasal, sosyopsikolojik ve teknolojik sebeplerden doğan kentleşme hareketleri ve etkileri üzerine çalışmıştır. ‘‘Kentleşme Politikası’’ adlı kitabında kent, kentleşme, kent planlaması ve evrimi, konutun evrimi, çevre sorunları ve politikasından bahsetmiştir.

Alver (2017), ‘‘Kent Sosyolojisi’’ adlı kitabında; kent kavramı, kent sosyolojisi, kent yaşamı, siyasetin kent üzerinde olan etkisini, kente göç, kentleşme, kentsel dönüşüm, kentsel eşitsizlikler ve kentleşme ile doğan suçlardan bahsetmiştir.

Altunbaş (2006), Beyoğlu’nda bulunan İstanbul’un en önemli alışveriş ve yaya caddesi olan İstiklal Caddesi’ndeki yayalaştırma ile işlevsel dönüşümünü analiz etmiştir. Çalışmada Merkezi iş alanlarında fazlaca görülen yayalaştırma projeleri, ortaya çıkma sebebi, başarılı yayalaştırma örnekleri, yayalaştırmaların amaçları ve yararlarından bahsedilmiştir. İstiklal Caddesi’nin bu değerlendirmeler neticesindeki değişimi ve cadde üzerinde olan etkiler ortaya konmuştur. 1960 sonrası olumsuz sosyal ve fiziksel durumlar sebebiyle İstiklal Caddesi’nin yeniden canlandırılması için 1990 senesinde tamamen araç trafiğine kapatılarak uygulanan yayalaştırmanın sonuçları araştırılmıştır. Tarihi turistik bölgede yer alan Türkiye’nin en önemli yaya alışveriş caddesi diyebileceğimiz İstiklal Caddesi’nin yayalaştırma öncesi ve sonrasına ait ticari durumu, ticari işletmelerin işlevsel değişim durumu aktarılmıştır.

Çalışkan (2011), İstanbul tarihi yarımada bulunan önemli tarihi alanlar barındıran Eminönü Hobyar Mahallesi yayalaştırma uygulamaları kapsamında anket ve gözlem yöntemleriyle değerlendirme alanını tez çalışmasında incelemiştir. Kamu yararı kavramı dikkate alınarak şehir planlama ve tasarım düzenlemelerinde yayalara ayrılan yolların planlanması gerekliliği üzerinde durulmuştur. Yapılan çalışmalar sonucunda kamu yararının ön plana çıkarılarak topluma fayda sağlaması gerektiği ve alanı kullanan her kesim insana hitap etmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Kubat ve diğerleri (2015), İstanbul’un kalbi olarak bilinen Taksim Meydanı ile ilgili çalışmada yaya ve araç trafiğiyle ilgili analizler yapmışlar. Taksim Meydanı’nın

yayalaştırma öncesi faz-1, inşaat sırasındaki hali faz-2 ve yayalaştırma projesi tamamlandıktan sonrası ise faz-3 olarak belirlenerek bu üç fazın değişen mekansal düzenlerini mekan dizim yönteminde elde ettikleri haritalar olarak temsil etmişlerdir. Yaya hareketlerinin hacmini ve akışını analiz etmek için üç fazda ayrı ayrı mekan dizim yöntemi (space syntax) uygulamışlar ve sonuçları karşılaştırarak Taksim yayalaştırmasının zorluklarını ve fırsatlarını incelemişlerdir. Mekan Dizim Yöntemi (Space Syntax) tarafından sunulan araçlar kullanılarak elde edilen bu çalışmanın sonuçları, değişen mekansal yerleşim düzeninin yaya hareket seviyeleri üzerindeki etkilerini göstermektedir.

Özsel (2009)'e göre, modern hayatın gereklerine göre biçimlenen günümüz şehirlerinde önceliği kaybolmaya başlayan kentsel dış mekanları ve yayayı tekrar kent yaşamına kazandırmaya yönelik bir çözüm görülerek geliştirilen yayalaştırmalar kentlerde sıkça kullanılan bir kentsel tasarım yöntemi ve uygulamasıdır. Ulaşım, peyzaj planlama, şehir planlama, mimarlık gibi farklı disiplinlerin de katkı yaptığı yayalaştırma uygulamaları beklenildiği gibi sonuçlanabilmektedir. Yayalaştırılan bazı alanların insanların dikkatini çekmemesi, kullanıcı profiline yönelik olmaması, tercih edilmemesi gibi sonuçlar doğurabilmekte kullanımı ve yayalaştırmanın başarısını etkilemektedir. Yayalaştırmaların önemi, gelişimi, amaç ve faydaları belirtilmiş, örnekler incelenmiştir. Bina ve kentsel mekan arasındaki ilişki incelenerek, arayüz kavramıyla kentsel yaya mekanlarının kullanımına ve kalitesine etkisi irdelenmiştir.

Kürkçüoğlu ve Ocakçı (2015), kent dokularına ait çeşitli özelliklerin yayaların hareketleri ve yönelme davranışı üzerindeki etkilerini tüm fizyolojik ve psikolojik boyutlarıyla incelemektedir. Çalışma kapsamında İstanbul şehrinin önemli tarihi nitelikli kentsel merkezlerinden olan Kadıköy çarşı bölgesinde yaya hareketleri algı - karar mekanizmalarıyla incelenmiştir. Bölgenin yaya yoğun olan kısımları tespit edilmiş, bireylerin hareket etme ve yönelme kararını etkileyen algı unsurları, psiko-mekânsal katmanlar olarak ifade edilmiş, yaya hareketleriyle ilişkileri araştırılmıştır. Araştırma bulguları doğrultusunda genel yaya hareketleri ve yönelmeleri ile psiko-mekânsal bir ilişkinin bulunduğu; fakat bireylerin mekânsal deneyimine de bağlı olarak farklı algı - karar süreçlerinin de var olabildiği saptanmıştır.

Özer (2014)'e göre kentsel mekanlarda yaya hareketlerinin, sosyal etkileşimlerin ve ekonomik canlılığın merkezinde olması nedenleriyle kentsel tasarımda önemli yeri bulunmaktadır. Yaya hareketlerinin artmasının ekonomik canlılık ile doğru orantılı olması yayalaştırma konusuna verilen değeri de artırmaktadır. Morfolojik özellikler ve algılanan çevresel özelliklerin yaya üzerindeki etkileri ile yaya hareketlerinin kentsel tasarımlarla yönlendirilebilmesi ve kontrol edilebilmesine yönelik iyileştirme önerileri

sağlanabilmektedir. Mekansal yapı ve mekansal yapıya yönelik algı yaya yoğunluğunu etkileyen iki temel değişkendir. Semantik farklılıklar ölçeği çevresel algı ölçümlerinde kullanılan yöntem olmuştur. Mekan dizim (Space syntax) yöntemi ise mekansal yapıyı ölçmek için kullanılmıştır. Benzerlik gösteren üç çalışma alanı belirlenerek Kadıköy Çarşı, Bakırköy Çarşı ve Beşiktaş Çarşı alanları bu yöntemlerle incelenmiş ve birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Yapılan mekan dizim araştırma sonuçlarına bakıldığında yol ağı (network) analizleri ile hareket dokuları arasında istatistiksel bir ilişki olduğu gözlemlenmiştir. Yaya hareketleri üzerine yapılan bu çalışmada ortaya çıkan sonuçların yürünebilirliğin algısal ve mekansal özelliklerle ilişkisinin olduğunun anlaşılmasına katkı sağlayacağına ve diğer yapılacak çalışmalara model olacağı düşünülmektedir.

Özer (2006), İstanbul Galata bölgesindeki mekan ve yaya hareketleri arasındaki ilişkiyi belirlemek üzerine bir akademik çalışma yapmıştır. Galata'nın mevcut olan hareket dokusu belirlenmiş ve arazinin eğimi, kullanımı, görsel açıdan kalite, konfor, çekicilik durumu, güvenlik ve erişilebilirlik açılarından değerlendirilmiştir. Erişilebilirliğin hesaplanmasında kentsel yapıyı tanımlamaya yönelik çalışan matematiksel yöntem olan Space Syntax yöntemiyle ölçülebilir sonuçlar elde edilmiştir. Yoğun tercih edilerek kullanılan merkez kullanımına yönelik yerlerin belirlenme çalışmalarında da bu yöntemin kullanılacağı öngörülmüştür.

Dağ (2005), insan ilişkileri ve mekan arasındaki etkileşimleri incelemiştir. Mekanda görünürlük alan analizi üzerine çalışılmış, depthmap bilgisayar programı kullanımı ve sonuçları hakkında da bilgiler verilmiştir. Üç uygulama alanı seçilerek konut, alışveriş merkezi ve sosyal mekan üzerinde kapsamlı mekansal dizim (space syntax) ve görünür alan analizleri yapılmıştır

Monokrousou ve Giannopoulou (2016), Atina'daki yaya hareketleri ve yaya alanları üzerine çalışmıştır. Kant planı üzerinde Mekan dizim (Space syntax) yöntemi analizleri ile tahmin ve önerilerde bulunmuştur. Modern kent planı algısı ise otomobil kullanımını sınırlandırıp, yaya hareketlerinin desteklenmesine yönelik sonuçlar elde etmiştir.

Nakamura (2016), çalışmasında Londra'daki West End bölgesindeki cadde ve yaya hareketleri arasındaki mekansal ilişki karakteristiklerini incelemiştir. Tüm dünyada yayalar için erişilebilirliğin geliştirilmesi büyük önem kazanmıştır. Yaya hareketlerinin teşvik edilmesi için yayalaştırmaların yapılması gerektiğinden bahsedilmiştir.

Ozbiçil, Peponis ve Stone (2011), Atlanta'da seçilen üç kamusal alan üzerinde mekanların bağlantı özelliği ve arazi kullanımına yönelik bir kentsel çalışma yapmıştır. Bu çalışmada,

seçilen kentsel alanlar üzerinde mekan dizim yöntemi kullanılarak, arazi kullanımının caddelerle bağlantısının ve yolların ulaşım ağının etkileriyle birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Kentsel ölçekte yol ağları tasarımının bağımsız rolü öne sürülerek sokakların yani kentsel çevrenin zaman içinde değişimi gözlemlenmiştir. Cadde bağlantıları, yaya yoğunlukları ve yoğun yerlerin yani merkezlerin tespiti, halk sağlığına olan etkisi, otomobil bağımlılığını azaltmada ya da şehir topluluklarını hareketli hayata teşvik etme amaçlı yürüyüşü destekleyen tasarımların değerlendirilmesi ve geliştirilmesi için bir CBS (coğrafi bilgi sistemi) platformu ile desteklenmiştir. Daha iyi kentsel tasarımlar için zenginleştirilmiş kentsel form modellerine ihtiyaç olduğu üzerinde durulmuştur. Yapılan analizlerle yürünebilirlik özelliğini, yön değişim durumunu, cadde yoğunluğunun ölçütlerini ve bilişsel olarak önemli konfigürasyonel değişkenlik ölçütlerini, aynı modeldeki bağlantı modeline dahil etmenin mümkün olduğunu göstermektedir. Geliştirilmiş yaya hareketi modeli, tam olarak alternatif cadde düzenleri ile alternatif sokak şekilleri arasında ayırım yapabilmesi, özel sokak düzenlemeleri ve kentsel ana planlama kararları hakkında bilgi verebilmesi için belirgin bir avantaj sağlamaktadır. Binaların ve arazilerin kullanım durumları, ilişkili sokakların karakteri ve zemin seviyesinde bina cepheleri ile de etkili olduğundan bahsedilmektedir. Çalışılan bu modelle, bina oryantasyonu, bina kullanım amaçları, arazi kullanım amaçları ve kentsel yerleşim arasındaki uyum değerlendirilmektedir. Ayrıca modelin kentsel tasarım veya şehir planlama ile mimari tasarım arasında da aracılık yapabileceği belirtilmektedir.

3. KENT VE YAYALAŞTIRMALAR

3.1. Kent ve Kentsel Mekan Kavramı

Kent sözcüğü; sürekli olarak toplumsal gelişim içerisinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, çalışma, ulaşma, dinlenme, sosyalleşme ve sosyal gereksinimlerinin karşılandığı yerleşim birimleri olarak tanımlanmıştır (Keleş, 1998). Kent, giriş çıkış ve sınırları sayesinde tanımlabilen, sadece dolaşımın sağlandığı ve işlevi olan devreleri içinde barındıran bir kavramdır (Ballantyne, 2012).

Kentsel mekân kavramı ise caddelerde, sokaklarda, alanlarda, parklarda, bahçelerde, özetle insan yapıtlarının arasında kalarak bu yapılarla sınırlanan alanlar olarak tanımlanmıştır (Hasol,1979). Kentte birkaç elemanın bir araya gelmesiyle bir çevre kompozisyonu ortaya çıkar (Evren, 2011). İnsan yapıtı bir araçtan, bütün araçlara, küçük bir yapıdan, saraylara, mahalle ve şehirlere insanın hakimiyet kurduğu bütün çevresel enerjilere değin herşey kent kültürünü meydana getirir (Tapan, 2010). Bu açıklamalardan yola çıkarak kentsel mekanlar için dış mekanlarda ve kentlerde insan tarafından yine insan için üretilmiş herşeyin, doğanın oluşturduğu sınırlarla tanımlanan ve bu sınırların dışında kalan bölümleri de kapsayan, kentlilerin yaşamsal gereklerinin karşılandığı sosyal ve psikolojik alanlar olduğunu söylemek mümkündür.

Kentleşme kavramı, basit anlamda kentlerde yaşayan insan nüfusunun ve kent sayısının artmasını anlatmaktadır. Ancak kentleşme sadece bir nüfus hareketi olarak görülse bile insanların toplumsal, yaşamsal ve ekonomik yapısındaki değişmelerden doğmaktadır (Keleş, 2015). Kentleşmenin etkisi ile kentsel mekanlar ve kentsel mekan tasarımlarının da büyük önem kazandığı söylenebilir.

Kentsel mekanların tasarımı kentlerin kimliği ve geleceği için oldukça önemlidir. Tasarımlarda işlevleri kadar, kentsel çevre verilerinin değerlendirilmesi, sosyal yaklaşımları, mimari yapıların şekli ve konstrüksiyon bütünlüğünün de aranması gibi oldukça önemli kriterler bulunmaktadır (Eriç, 2011).

Kentsel mekânlar fiziksel gereksinimler dışında kullanıcıların psikolojik ve sosyal açıdan gereksinimlerini de karşıladıkları etkileşim yerleri olup insanların toplumsal yaşamları üzerindeki etkileri oldukça önemlidir. Kentsel mekânlar, toplumsal ve kamusal kullanımlarıyla, insanları buluşturur, birbirleriyle etkileşim kurmalarını ve sosyalleşmelerini sağlar. Trafığe açık yollar, yaya yolları, meydanlar, açık alanlar, park ve bahçeler gibi kentsel mekânlar, kentlilerin toplanacağı, birbirleriyle etkileşime girebilecekleri, birey olarak

veya toplu olarak kendilerini ifade edebilecekleri toplumsal ve davranışsal uzlaşma yerleri olmuştur (Erdönmez ve Akı, 2005).

Yaşanılan bir bölgenin merkezi olan kent, siyasetin de merkezi olup her açıdan siyasetle ilişkilidir. Siyaset öncelikle kenti kendine mekan olarak belirler, kentte var olur ve kentte yayılır. Kent ve siyaset bağının başka bir boyutu ise kentin siyaset için bir uygulama alanı olmasıdır, projelerin kent üzerinde uygulanarak kentsel değişiklikler meydana gelmesidir. Siyasi güç kentleri planlar, düzenler, değiştirir, yeniler, bozar, yıkar ve yeni yapılar ortaya çıkarır (Alver, 2017). Kentler, mekânlar ve özellikle kentsel mekânlar politik kabul edilebilir. Yerel yönetimler ve iktidarın kararları ile kentlerin değişerek şekillendiği görülmektedir bu durum kentsel mekânların da siyasal olduğunu ortaya koyabilir.

Henri Lefebvre mekânın siyasal olduğunu belirtmektedir, mekânın stratejik durumu vardır ve mekânı oluşturmuş olan bu eski stratejilerin izlerini bulmak gerekmektedir. Mekânın görüldüğünün tersine, homojen bir durumu yoktur. Tarihin bir ürünü olan mekân, maddi planlamanın, mali planlamanın ve zaman-mekan planlamasının da kesiştiği yerdir. Bütünü planlama hayali, teknokrasiye has bir durumdur. Demokrasi, bu planlamanın çatlaklarında kendine yer bulur ve mekândaki toplumsal farklılıkları çelişkileri analiz eder. Bu otuz yıllık metnin hala güncel olması ve toplumun mekan sorununu tüm siyasal kapsamı içinde üstlenme güçlüğü bakımından da çarpıcıdır. Henri Lefebvre mekanın siyasal olduğunu ve adem-i merkezîliğine karşı çıkarılması gereken bir koz olduğunu gösterir. Kent stratejisi sorunu Kentsel Devrim'in sonunda yeniden ele alınmıştır. Kent politik bir kozdur bu koz teorik düzeyde kavramsal olarak işlenir (Lefebvre, 2014).

Uğur Tanyeli de mekanların fiziksel çevreyi ve mimariyi siyasal iktidar örüntülerine ve iktidar pratiklerine sıkıca bağımlı tahayyül etme alışkanlığı geliştirmiş tariyografik bir durum olduğunu, yani mekanların politik yerler olduğunu belirtmektedir (Tanyeli, 2010).

3.2. Kentsel Mekanların Sınıflandırılması

Kentsel Mekânlar “Özel Mekânlar” ve “Kamusal Mekânlar” olarak ikiye ayrılmaktadır. Özel ve kamusal mekânlar arasında kalan, tam olarak özel ya da kamusal olarak nitelendirilemeyen mekânlar da bulunmaktadır.

3.2.1. Özel mekanlar

Özel Mekanlar; yapıların içerisinde yer alan, insanların şahsi mülkiyetinde ve denetiminde olan, yalnızca belirli şahısların kullanabildiği, içinde özel hayatın yaşandığı ve çoğunlukla dışarıyla görsel açıdan bağlantısı sınırlı olan mekanlar olup bu mekanlar genellikle kullanıcı tarafından ve onun istekleri doğrultusunda belli oranda şekillendirilerek karakter kazanır ve

kullanıcısı olan şahsın denetiminde bulunurlar. Özel mekanlar, mahremiyet alanını ifade ederken, kamusal mekanlar ise sosyalleşme alanını ifade etmektedir (Çubuk, 1978).

Yarı özel mekanlar ise çevresinde yaşayan şahıslar tarafından ortak olarak kullanılan, fiziksel toplumsal mekanlardır. Şahıs özel mülkiyetinde olup, ancak sahiplerinin de istediği gibi kullanamayacağı, toplumsal bir denetimin var olduğu kontrollü yarı özel mekanlardır. Herhangi birilerinin mülkiyetinde olup ancak toplum tarafından da gözlemsel olarak algılanabilirler. Bu mekanların kullanımı sahiplerinin kontrolündedir, sahipleri dışındakilere kullanımı sınırlıdır ama özel mekanlarda olduğu gibi kapalılık hissi yaratmazlar (Kavi, 2003).

3.2.2. Kamusal mekanlar

Kamusal mekanlar; bireylerin hem kişisel hem de toplumsal gereksinimlerine cevap veren, ortak olarak kullanılan, her yaştan, her kesimden insanın kullanımına açık mekanlardır. Özetle toplum için planlanan, düzenlenen, toplumun yararlandığı ve toplumsal yaşam etkinliklerinin sürdürüldüğü, kamu aidiyetinde olan mekanlardır. Caddeler, sokaklar, yaya yolları, meydanlar, yeşil alanlar gibi açık alanlar kamusal mekanlara örnek olabilmektedir (Çubuk, 1978).

‘Türkiye’nin Görsellik Tarihine Giriş’ adlı kitabında, Sennett’in tanımına göre kamusal mekan toplumsal ilişkiler kurmaya yarayan mekânlardır, toplumda ve kentte olup bitenlerin haberlerinin alındığı etkileşim yerleridir. Habermas’a göre kamusal alan kavramı ‘modern toplum kuramlarında, toplumun ortak yararını belirlemeye ve gerçekleştirmeye yönelik düşünce, söylem, eylemlerin üretildiği ve geliştirildiği ortak toplumsal etkinlik alanına işaret etmek için kullanılan kavramdır’. Kamusal mekanlar başkalarıyla ortak olarak paylaşılan herkesin kullanabildiği alanları temsil etmektedir (Tanyeli, 2010).

Yarı kamusal mekanlar kullanıcılarına ortak işlev alanları sunan, mülkiyetleri bir grup kentliye ait olabileceği gibi kamu yönetimi elinde de bulunabilen, sosyal ilişkilerin yaşandığı konut dışı kullanım alanlarıdır. Bu alanlara avlular, ev, apartman veya sitelere ait bahçeler ve oyun alanları örnek olarak gösterilebilirler. Yarı kamusal mekanlarda genellikle giriş herkese açıktır ama bu mekanlar toplumdaki belirli gruplar ya da sınırlı sayıda insan tarafından kullanılmaktadır (Hatipoğlu, 1994).

Kentsel kamusal bir mekanın çeşitliliği, bakımlı konforlu olması, erişilebilir yani kolay ulaşılabilirliği, yürünebilir olma durumu, herkese açık olması, her kesimden insana hitap etmesi; kenti ve kentin kamusal mekanlarını yaşanabilir kılmaktadır (Dumbaugh, 2005).

3.3. Kentsel Mekanda Algı

Kentsel çevrenin önemli ögesi insandır. Kentsel mekanların algılanmasında mekanları kullanan insanlar ön planda olmaktadır. Kentsel mekanda fiziksel çevre algısı ve kalitesi yaşayan insanların sosyo - ekonomik durumuyla da bağlantılı durumdadır (Türkoğlu, 1997). Kentsel çevrenin en önemli faktörü olan insan, çevresini ve mekanları ihtiyaçlarına yönelik olarak biçimlendirmektedir. Bireylerin çevresiyle olan etkileşimi duyu organları vasıtasıyla görerek, yorumlayarak ve algılayarak sağlanmaktadır. Toplumdaki bireyler, yaşadıkları mekanları algılayabildikleri ve mekanlara anlam yükleyebildikleri sürece yaşanan mekanı benimsemektedirler. Kentsel imaj, bireylerin kişisel niteliklerinin de etkisiyle insanların zihinlerde oluşmaktadır. Kentin kimliği, kenti çevresinden ayıran özelliklerin algılanabilirliğidir. Kentsel çevrede yaşayanlar, buldukları fiziksel çevreyi algılarıyla somutlaştırır ve deneyimler. Yaşanılan çevrenin fiziksel özelliklerini içeren kent kimliği bireyin zihninde deneyimle oluşmaktadır. Çevre psikolojisi ve kentsel tasarım kapsamındaki çalışmalarda, kentsel mekanlarda kentsel algı, imaj öğelerinin bireyin aldığı eğitim, cinsiyet, yaş, şehir içi yaşam süresi ve mesleği gibi değişkenlerle ilişkisi incelenerek ortaya çıkan verilerin kentsel tasarımı için geliştirilen konularda etkili olabileceği düşünülmektedir (Özdemir, 2016).

Modern kültürün üretim şekli olarak düşünülen görme duyusu, insan duyularının en ön planda olanı ve önemlisidir. Algılamada görme duyusunun önemi büyüktür. Görme duyusu fiziksel bir etkinlik gibi algılansa da, tarihsel ve sosyal bir üründür. Görsel algı, işitsel algı ve dokunsal algı ile mekansal çevreler algılanabilmektedir. Algılama aşamasında ise beden ve ruh beraber çalışmaktadır (Doğan, 2009). Bireylerin zihinlerinde biriken ve birbirleri ile ilişkilendirilen veriler fiziksel mekanda birer referansa sahip olmaktadır. Bireylerin kentsel mekana ilişkin anılarına referans olan öğelerin geleceğe aktarılması gerekli görülmektedir. Geçmiş zaman, bugün ve gelecek zaman arasında mekanların kullanıcıları tarafından kurulabilecek bağlar, bireylerin mekana dair “yer” ve “aidiyet” hissine sahip olmalarına, mekanı özümsemelerine imkan sağlayacaktır (Seçil Sayar ve Akın, 2017).

3.4. Yayalaştırma Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Kentbilim Terimleri sözlüğünde, yaya kelimesi kent içerisinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kişi olarak tanımlanmaktadır. Yayalaştırmanın sözcük anlamıysa kent yollarından bir bölümünün, sadece yürünebilen alanlar durumuna getirilmesi ya da yapılan tasarımlar ile yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemi olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998). Yayalaştırma kavramı, şehir planlama ve kentsel tasarım projelerinde kentler içerisinde

trafiksiz yürünebilir yaya alanları oluşturma müdahaleleri olarak da karşımıza çıkmaktadır (Döllük, 2005).

Yayalaştırma günün belirli saatlerinde ya da tamamen araç trafiğine kapatmak yöntemiyle insanlara güvenli ve rahat yürüyerek hareket imkanları sunan kentsel alanlar oluşturma eylemidir. Yayalaştırma kavramı, özellikle kent merkezlerinde yaşam konforunu ve kalitesini yükselten, yayaların rahat dolaşımıyla güvenlik sağlayan, uygulandığı alanlarda sokak, cadde veya meydanların kullanımlarındaki artışa bağlı olarak kente ekonomik hareketlilik sağlayan ve kamu yararı gözetilen düzenlemelerdir. Yayalaştırma uygulamaları ile ekonomik, sosyolojik, estetik, peyzaj, toplumsal, kentsel, çevresel ve fiziki anlamda iyileştirmeler olmaktadır. Ortaçağ ulaşım sisteminde hakim olan yaya trafiği 20. yüzyıla doğru sanayileşmenin de etkisi ile yerini taşıt trafiğine bırakmıştır (Özkal, 1990). Taşıtların şehirlerde, özellikle de şehrin yoğun bölgelerinde oluşturduğu bu sorunların önlenmesi amacı ile kentlerde motorlu araçlara kapalı yaya alanları tasarlanmış ve araçların şehir merkezlerinden geçmelerini engellemeye yönelik çalışmalara başlanılmıştır. Son zamanlarda özellikle taşıt trafiği nedeniyle negatif etkilerin üstesinden gelmek, kentlerde daha konforlu, daha güvenli ve daha tanımlı yayaya yönelik alanlar yaratmak amacı ile yerel idareler yayalaştırma uygulamalarına öncelik tanıyarak yayalaştırma konusu üzerinde çalışmışlardır. Birçok dünya şehrinde ve İstanbul, Ankara Antalya, İzmir, Eskişehir gibi nüfusu kalabalık şehirlerimizde yaya yoğunluğunun yüksek olduğu sokak, cadde veya meydanlar için yayalaştırma projeleri gündeme gelmiş olup yayalaştırma uygulamaları yapılmaktadır. Dünyadaki gelişmiş şehirlerin yayalaştırma konusundaki eğilimi; araç trafiğini azaltarak yayalar ve bisiklet kullanıcıları için daha çok alan yaratılması hedeflenerek kent merkezlerini daha yaşanabilir hale getirmektir. Ülkemizde de bu alanda gelişmiş ülkeleri örnek alan, kentin yoğun bölgelerini rahatlatacak başarılı yayalaştırma çalışmaları yapıldığı tespit edilmiştir. Şehirlerdeki insan yoğunluğunun birçok nedenle artması merkezlerde taşıt ve yaya karmaşıklığına da sebep olmuştur.

Şehirlerin yaşam kalitesini ve yaşanabilirliğini arttırmak için güvenli, rahat yaya ulaşımını sağlayıcı, yol güvenliği sağlayan uzun süreli çözümler ve mekanlar uygulanması gerekmektedir. Günümüzde kentte yaşamak, kenti anlayabilmek, görülmeye değer şeylere hakim olabilmek gibi kişilerin psikolojik anlamda olumsuz etkilerini ortadan kaldıracak sosyal olarak yaşayabilen mekanlara ihtiyaçları vardır (Karabay, 1993).

Tarih boyunca önemli şehirler ve bu şehirleri oluşturan mekanlar incelendiğinde yaya yollarının ve yaya alanlarının öneminin büyük olduğu görülmektedir. İlk yaya yollarına M.Ö. 600 yıllarında Babil'de rastlanmakta ve bu yollar ortalama 60 cm genişliğinde dar

yollardı. Yunan medeniyetlerindeyse özellikle eğimli olan alanlarda yaya yolları kullanıldığı bilinmektedir (Giritlioğlu, 1991).

Ortaçağ ulaşım sisteminde de yaya trafiği hakim olup kent meydanları ve yollar insan ölçesine göre tasarlanmıştır. Rönesans ve Barok dönemlerindeyse formal düzende yayaların güvenliği ve rahat etmesi sağlanmıştır. 18.yüzyıl başlarında kent planları içerisinde yine yaya trafiği ön planda olmuş bu dönemde Fransa'da sadece yayalar için yapılan üstü kapalı geçiş yolları Avrupa kentlerinde yaygınlaşmıştır. Yayaları trafik sisteminden ayırmak ve olumsuz hava şartlarından korumak için kemerlerden oluşan mekanlar, üstü kapalı galeriler yapılmış ve bunların altında kurulan alışveriş merkezleri de insanların birbiri ile etkileşim kurabilmesini sağlamıştır. 19.yüzyılda ise, yollar gelenekselliğini giderek kaybetme sürecine girmiştir. Endüstrinin hızla gelişmesi ile yollar yetersiz kalmış kent yollarında giderek araçlar hakim olmaya başlamış ve ulaşım giderek büyük şehirlerin en büyük sorunsalı haline gelmiştir. Kentleşme öncesinde yayalar kentlerde daha rahat ve güvenli dolaşabiliyorken 19. yüzyılda ulaşımında kaldırım ve yol olmak üzere ayrı bir sistem oluşturulmuştur. 20.yüzyılın ikinci yarısı itibari ile yayalar kentlerde kendilerine araçlardan yer bulamamaya başlamışlar ve sayıları gittikçe artan motorlu araçlar, yaya yollarını, kaldırımları, meydanları ve parkları motorlu taşıt ulaşımı ve otopark gereksinimlerini karşılamak amacıyla kullanmaya başlamışlardır. Motorlu taşıtların özellikle şehir merkezlerinde neden olduğu bu sorunların önlenmesi amacı ile 20.yüzyıldan itibaren kentlerde motorlu taşıtlara tamamıyla veya kısmen kapalı sadece yayalar için yollar planlanmıştır (Özkal, 1990).

Kentsel dış mekanın güç kazanması, cadde ve sokakların yeniden keşfi yayalaştırmayı ortaya çıkarıp kentsel kamusal mekanların kalitesini artırıcı etkilerde bulunmuştur. Kentleşme, endüstrileşme ve teknolojinin de gelişmesiyle birlikte 20. yüzyılda yollar araçların istilasına uğramış yaya trafiği ise yolun iki kenarındaki kaldırımlarla sınırlı kalmıştır. 1970 senesi yayalaştırmalar için bir dönüm noktası olmuş yaya ve taşıt trafiği birlikte düşünölen bütünü etkileyen düzenlemeler yapılmaya başlanmış olup hala da devam etmektedir (Montanari ve diğerleri, 1993).

3.5. Yayalaştırmanın Hedefleri ve Faydaları

Taşıt trafiğinden arındırılarak yaya kullanımına açılan yollar, kent için büyük problemlerin başında gelen çevresel kirlilik, güröltü, otopark sorunu, trafik yoğunluğu gibi sorunları büyük ölçüde azaltarak insanlar için daha yaşanabilir, sağlıklı, rahat ve güvenli yaşam imkanları sunar. Kullanıcı kitlesi öncesine göre yayalaştırılmış alanları daha serbest ve konforlu olarak kullanabildiği için insanlar yayalaştırılan alanları kullanmayı tercih ederler (Altunbaş, 2006).

Yayalaştırma aktif ulaşım sayesinde arttırdığı fiziksel aktivite ile halk sağlığı üzerinde önemli etkiler oluşturur. Yayalaştırma ile yollardaki araç sayısı azalırken, sera gazı salınımlarının da azaldığı gözlemlenir. Yayalaştırılan alanlar; toplum etkileşimi için gerekli olan güvenli, cazibe merkezi ve ulaşılabilen alanlar olup, yaşanabilir ve sürdürülebilir şehirlerin ana bileşenidir. Kentleşme etkisiyle genelde kent merkezindeki yürünebilir alanlar cazibe kazanıp, ticari faaliyetleri de canlandırarak yerel işletmeleri destekleyecek ekonomik büyümeyi sağlar.

3.6. Yayalaştırılmış Cadde Örneklerinin İncelenmesi

3.6.1. Avrupa yayalaştırma örnekleri

- **Löhr Caddesi – Koblenz, Almanya**

Almanya Koblenz’de bulunan Löhr Caddesi, tarihi Roma dönemine kadar giden, kentin en önemli yaya aksıdır. 2000’li yıllardaki düzenlemeler kapsamında yürütülen Löhr Caddesi Projesi de AB(City on Foot) projesine uygun olacak şekilde, kentin yürüyerek keşfedilmesini sağlayacak bir ağ yaratmasını hedeflemiştir. Ana tren istasyonu ile kent merkezi arasında bağlayan Löhr Caddesi, tarihi önemi yanı sıra, özellikle caddenin kuzey kısmı, kentin perakende ticaretinin odağı olma özelliğine de sahiptir (Şahin ve Darby, 2014).



Şekil 3.1. Löhr Caddesi genel görünüşü, 2014 (Şahin, 2014)

Yerel yönetim tarafından caddede işyeri sahiplerinin de fikirleri alınarak projenin geleceğine yönelik alınan karar ile 2009 yılında inşaatına başlanan Löhr Caddesi 2011 yılında bitirilmiştir. Proje hayata geçirildikten sonra yapılan vatandaş anketi, yayalaştırmanın olumlu bulunduğunu göstermiştir. Löhr Caddesi’nin güncel kullanımına bakıldığında, mekânsal olarak en önemli özelliği yaya kullanımı için uygun ölçülerde olmasıdır. Caddenin 10 metre kadar olan genişliği, yayaların her iki yanda sıralanmış mağazaları kolayca algılayabilmesine

olarak verecek orantılı bir genişliktedir. Ayrıca, caddenin yayalaştırılan bölümünün uzunluğu da yürünebilirlik sınırlarındadır; Löhrendell'den Münz Meydanı'na kadar olan bu kısmı yaklaşık 450 metre uzunluğundadır ve bu uzunluk yaya dolaşımı için çok elverişlidir. Cadde alışveriş yapan yayaların dolaşımını engel olmayacak şekilde perakende ticaret için ayrılmıştır (Şekil 3.1). Uzun süreli dinlenme, toplanma ve yeme-içme fonksiyonları ise caddenin iki ucundaki meydanlarda ve caddeye kısa sokaklarla bağlantı yapan alanlarda gerçekleşmektedir (Şekil 3.2). Löhr Caddesi, kentin tarihi dokuya sahip yerlerinden biri olması ile kent merkezi içinde tamamen trafiğe kapatılarak yayalara ayrılmış turistik bir alan olarak da öne çıkmaktadır (Şahin ve Darby, 2014).



Şekil 3.2. Löhr Caddesi ile Münz Meydanı keşişim noktası (Şahin, 2014)

- **La Ramblas - Barselona, İspanya**

Las Ramblas, İspanya'nın turistik kentlerinden olan Barselona'nın en işlek ve en önemli yaya odaklı bulvarıdır. Geçmişinde nehir yatağı olan ve ortaçağda surlarla sınırlanmış bir alan iken 15. yüzyılla beraber surlar yıkılmış ve Las Ramblas'ın kullanım durumu da tamamıyla değişmiştir. Las Ramblas 18.yüzyılda şehir surlarının yıkılmasıyla güncel durumunu almış yaya mekanı olarak tasarlanmaya başlamış. Yayaların oldukça yoğun olduğu La Ramblas yaya alanında çeşitli yeme içme mekanları, marketler, dükkanlar, sosyal ve kültürel mekanlar yer almaktadır (Oytan, 2018).



Şekil 3.3. Las Ramblas'ın farklı açılardan görüntüleri (Oytan, 2018).

La Ramblas yaklaşık 1,5 km uzunluğundadır. Yayaların kullandığı bu merkezi aks diğer örneklerine göre çok daha kaliteli ve kullanışlı bulunmaktadır. Estetik bakımdan başarısının yanında yayalara sağladığı imkanlar ve kentsel çevrenin peyzajı ile de başarılı yaya mekanına bir örnek olmaktadır. La Ramblas çok katlı binalarla çevrelenmiş olup, cadde düzeyinde perakende mağazalarla çevrelenmiştir ayrıca alana birçok giriş noktası da bulunmaktadır. Yaya yollarının geniş ve rahat kullanımlı olması kentin merkezine ve tarihi dokusuna ulaşımında kullanıcıları yürümeye teşvik eden niteliktedir. Sıralı biçimde dizilmiş ağaçlar sınır ögesi olup iki tarafında bulunan yaya yolu ile taşıt yolunu ayırmaktadır. La Ramblas geneline bakılırsa yayalara öncelik verildiği görülmektedir. Farklı aktivitelerle günün her vakti kullanılabilen insanları cezbeden bir mekana dönüşen La Ramblas'da yaya kullanımı bu nedenle yoğundur. Yaya alanı perakende ticaret, özelleşmiş işportacılık, büfeler, döviz büroları, marketler, kafeler, restoranlar, festivaller, eğlence mekanları, çeşitli sokak gösterileri gibi aktiviteleri içinde barındırmaktadır. Bunlara ek olarak birçok müze ve kültürel etkinliklerin sergilendiği mekanlarla da kentliler, yerli ve yabancı turistler için birçok alternatifini içermekte olup turistik faaliyetler açısından da önemlidir (PPS, 2018).

Barselona'da bulunan La Ramblas ulaşımın raylı sistemlerle desteklendiği başarılı bir yayalaştırma örneği olarak verilebilir. Yaya bölgesinin sağ ve solundaki karşılıklı sık ve yüksek ağaçlar yüksekte bakıldığında yeşil bir bant ile sınır görüntüsü oluşturmaktadır. Ağaçlar, estetik kent mobilyaları, su ögeleri, çeşme ve heykeller gibi sanatsal ögeler de cadde için önemlidir ve Barselona kentinin karakterine uyum sağlamaktadır.

- **Schildergasse - Köln, Almanya**

Almanya Köln'de bulunan trafiğe kapalı önemli alışveriş caddelerinden biri olan Schildergasse Caddesi diğer yaya alışveriş caddelerine kıyasla uzunluğu az olup 500 metre kadardır. Schildergasse'de perakende zincir mağazalar, butik mağazalar, müzeler, dini

yapılar, kamu binaları, kütüphane kafeler, restoranlar ve alışveriş merkezi bulunmaktadır. Schildergasse yakın çevresiyle tarihi, turistik ve görülmeye değer St. Antoniter Kilisesi, Schnutgen Müzesi, Kathe Kollwitz Müzesi, Cacilien Bazilikası ve Rautenstrauch Joest Müzesi gibi değerli yapılara sahiptir (Şekil 3.5). Schildergasse tarihi dokusuyla da farklı bir alışveriş tecrübesi arayanların ve turistlerin çekim merkezi olmaktadır. Cadde kolay erişilebilir durumdadır, caddeye birçok seçenekle kolayca ulaşılabilir. Giriş çıkış konumundaki Schildergasse tabelasının olduğu yerde ise metro istasyonu bağlantısı mevcuttur (Deposit, 2014).

Almanya'nın en önemli alışveriş caddelerinden olan Schildergasse, JLL tarafından yapılan çalışmaya göre her saat başı 13 bin kişi ziyaret edildiği belirtilmiştir (JLL, 2019).



Şekil 3.4. Caddedeki Schildergasse tabelası ve metro girişi (Deposit, 2014)



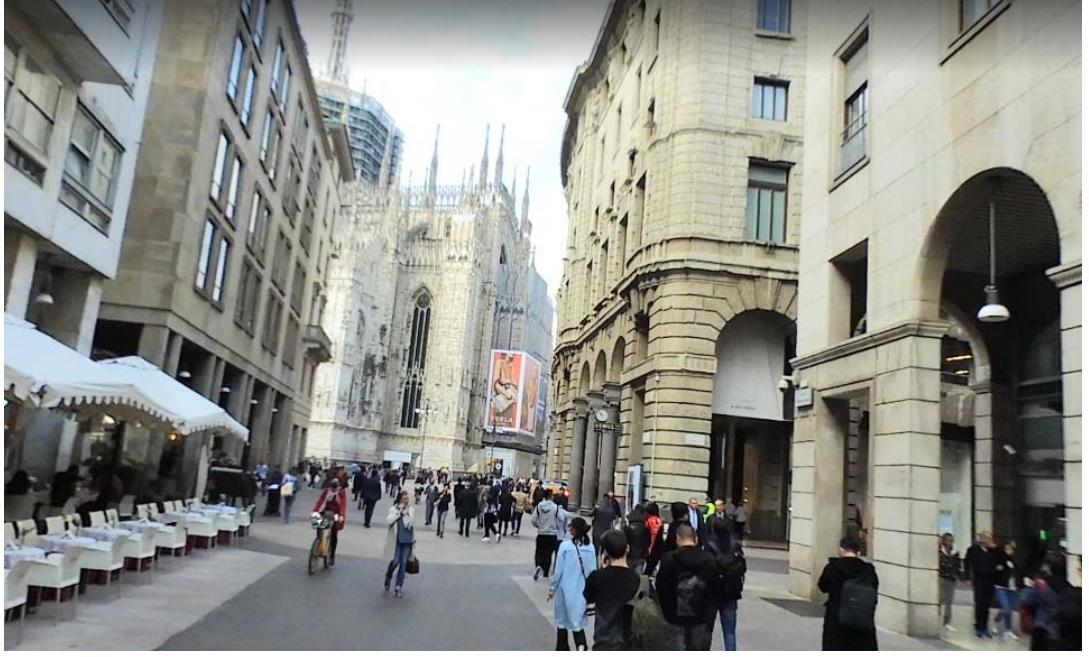
Şekil 3.5. St. Antoniter Kilisesi ve Schildergasse Cadde görünümü (Flickr, 2012)

- **Corso Vittorio Emanuele II - Milano, İtalya**

İtalya'nın Milano kentinde bulunan Corso Vittorio Emanuele Caddesi, geçmişten bu zamana önemli bir yere sahiptir ve hala canlılığını koruyan dünyanın ilk alışveriş merkezi sayılan Galleria Vittorio Emanuele ticari pasajı bu cadde üzerinde bulunmaktadır (Sygic, 2019). Avrupa'nın moda başkenti olan Milano kentinde bulunan birçok alışveriş caddesi arasında Corso Vittorio Emanuele en çok ilgi görenidir. Adını İtalya'nın ilk kralı II.Victor Emmanuel'den alan yayalaştırılmış alışveriş caddesinde geleneksel zincir mağazalar, lüks perakende mağazaları, özel butikler, moda tasarımcılarının ve stilistlerin de mağazaları yer almaktadır.

Yayalaştırılmış caddelerin çoğunda diğer yaya yolları ve meydanlarla bağlantı kurdukları görülmektedir. Milano'daki iki önemli meydanı Piazza del Duomo ve Piazza San Babila'yı birbirine bağlantı sağlaması açısından da önemli konumdadır. Caddenin bir ucu Katedral Meydanı'na (Piazza del Duomo) yani İtalya'nın en büyük Avrupa'nın dördüncü büyük katedrali olan Milano Katedrali (Duomo di Milano)'ne çıkmaktadır (Şekil 3.6). Corso Vittorio Emanuele çevresinde Basilika San Carlo al Corso, Milano Katedrali(Duomo di Milano), Calvary Şapeli, Milano Katedrali Müzesi gibi görülmeye değer birçok tarihi yapı bulunmaktadır. Tarihi ve turistik bölgede tiyatro, sinema, kültür merkezi, alışveriş merkezi, mağazalar, sanat okulları, kütüphane, kitabevi, sanat galerisi, pastane ve italyan restoranları bulunarak birçok sosyal aktiviteye imkan sağladığı, insanların yoğun olarak bölgede zaman geçirdiği görülmüş Corso Vittorio Emanuele ve çevresi tarihi dokusuyla çekim merkezi haline gelmiştir. Metro ile caddeye Duomo istasyonundan kolayca ulaşılabilir. Turistlerin yoğun olduğu caddede kent mobilyasına çok rastlanmadığı, kafe ve restoranların gölgelikli alanlar yaratarak dış mekanlarının dinlenmek için kullandıkları böylece ekonomik canlılığa katkı sağlandığı söylenebilir (Şekil 3.7).Yaya hareketlerinin meydan ve yollar boyunca yer alan ticaretle bütünleşerek geliştirilmesi, yaya alanlarında başarılı sonuçların oluşturulmasına ve yoğun olarak tercih edilmesine imkan sağlamıştır.

JLL tarafından hazırlanmış Destination Retail raporuna göre; Milano son dönemlerde uluslararası perakendeciler için bir çekim noktası olmuştur. Günümüzde ise Avrupa'nın en çekici perakende şehirleri arasında dördüncü sırada yer almakta bu başarıda yayalaştırılan alışveriş caddelerinin rolü büyük olduğu düşünülmektedir (JLL, 2019). Corso Vittorio Emanuele Caddesi yayalaştırılmasının turizme, kente ve kent ekonomisine olan katkısı önemlidir.



Şekil 3.6. İtalya'nın en büyük katedrali Milano Katedrali (Duomo di Milano) ve Corso Vittorio Emanuele II görünümü (Googlemaps, 2019)



Şekil 3.7. Corso Vittorio Emanuele II görünümü (Divento, 2019)

- **Buchanan Caddesi - Glasgow, İskoçya**

Buchanan Caddesi (Buchanan Street) Glasgow kentinin en önemli alışveriş caddesi olarak bilinmekte ve yaklaşık 700 metre uzunluğundadır. Zengin mimari cepheleri, Viktoria ve Edwadia alışveriş binalarıyla Glasgow'un önemli kentsel mekanlarından olan Buchanan Caddesi, çeşitli birçok alışveriş dükkanı, sanat galerisi, müze, kütüphane, pasaj, kafe ve restoranlarla kent için önemli bir çekim merkezidir. Kente ana konser salonuyla girilen ve kentin diğer sokaklarıyla bütünleşen bir alışveriş aksıdır. Bölgede yayalaştırma öncesine göre yayalaştırılma sonrası değişimle birlikte alanın kullanıcı yoğunluğunun artması sağlanmıştır. 2003 senesinde CABE'in düzenlediği anketle Buchanan İskoçya'nın en önemli caddesi seçilmiş olup ticareti, mimarisi, halkın kazancının ve ekonomik güvenin bir yansıması olarak görülmektedir. Buchanan son iki yüzyıldır Glasgow kentinin en önemli caddesi ve tarihi kent merkezinin bütünleyici bir parçası olarak görülmektedir. Kentin yer altı metrosu ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığıyla kolay erişilebilir olması sayesinde de kullanıcı yoğunluğu arttığı düşünülmektedir. 1978 senesinde yayalaştırılmış olan cadde, güncel görünümünü 1997 senesinde yapılan ve hayata geçirilen uluslararası yarışmayla kazanmıştır (Şekil 3.8). Kent sakinlerinin, yerli ve yabancı turistlerin ilgi gösterdiği tarihi dokuya sahip kamusal bir alan olmasıyla beraber perakende ticaretin de yoğun yaşandığı bir alandır. Alan yılda ortalama 30 milyon kullanıcı tarafından ziyaret edilmektedir (PPS, 2018).



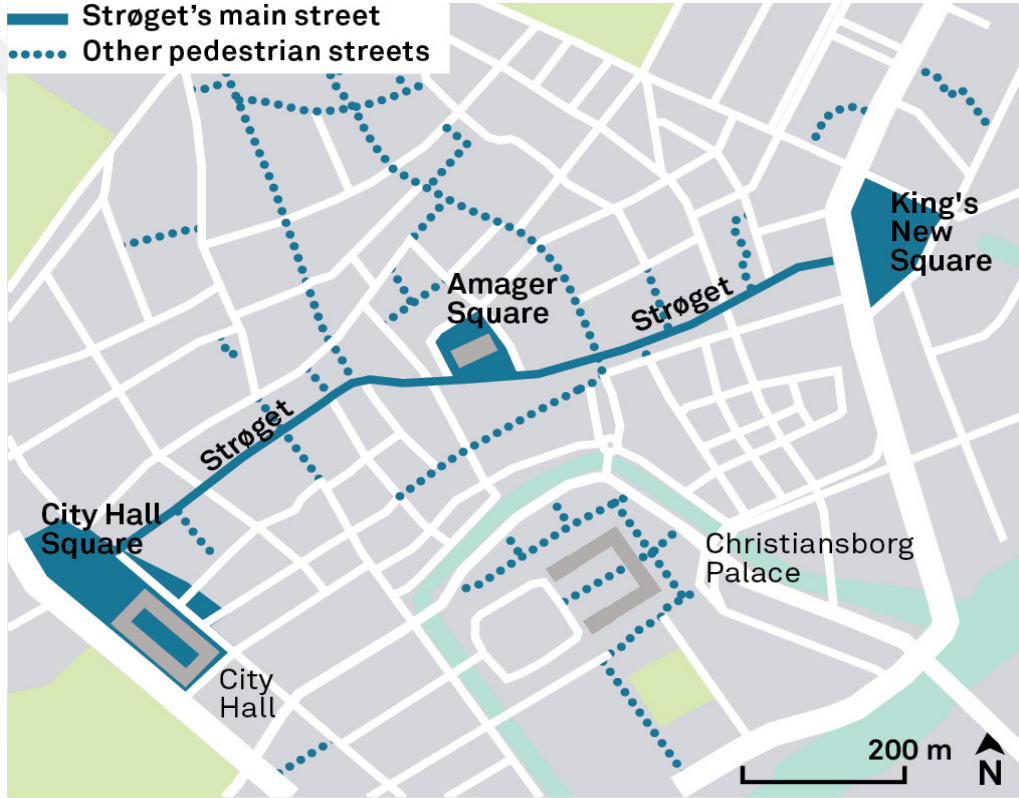
Şekil 3.8. Buchanan Caddesi görünümü (Relevant, 2018)

- **Stroget Caddesi – Kopenhag, Danimarka**

Avrupa'nın en önemli yaya caddelerinden olan Stroget Caddesi 1.15 km uzunluğundadır ve kentin trafiğe kapatılan ilk caddesidir. Trafiğe kapatılmadan önce insanlarda yaya caddelerinin işe yaramayacağı düşüncesi hakimdi. İşletme sahipleri araç olmayınca müşteri olmayacağını savunuyorlardı, Stroget Caddesi'nde 1962 yılında bir deney olarak yayalaştırma yapılmıştır (GDC, 2019).



Şekil 3.9. Stroget Caddesi yayalaştırma önce ve sonrası görünümü (GDC, 2019)



Şekil 3.10. Stroget caddesi çevresinde yayalaştırılan meydan ve yollar (GDC, 2019)

Kentsel düzenlemelere kaliteli yayalaştırma projelerinin en önemli örneklerinden biri Kopenhag kentinde hayata geçirilmiştir. Kentsel tasarım ve şehir planlamasında 1960 senesinde başlayan değişim ile çok sayıda trafiğe açık cadde yayalaştırılarak kent merkezinde canlılık kazanılmıştır. Kopenhag kentinin ana alışveriş aksı olan Stroget Caddesi aşamalı bir şekilde yayalaştırılmıştır (Şekil 3.9) (Gehl ve Gemzoe, 2001).

Danimarka'nın kendine özgü mimarisini yansıtan Stroget Caddesi için yayalaştırmanın öncü caddelerinden olduğu söylenebilir. Stroget çevresinde caddenin araç trafiğine kapatılması sonrasında yayalaştırılan meydan ve yollar görülmektedir (Şekil 3.10). Bir yayalaştırma denemesi olan Stroget Caddesi, 60 yıldır hala yaya caddesi olarak kullanılarak ekonomik ve kentsel başarısını kanıtlamaktadır. Yüksek gelir elde eden perakende mağazaların ve tarihi binaların yer aldığı Stroget Caddesi'ndeki havuz ve (Şekil 3.11.) sergilenen heykellerle de çevreye estetik bir görünüm katarak insanların ilgisini çektiği görülebilir. (Şekil 3.12.).



Şekil 3.11. Dev bronz örümcek heykelin bulunduğu Stroget Caddesi, 2016 (Ustün, 2016)



Şekil 3.12. Stroget Caddesi'nden görünüm (CMC, 2018)

3.6.2. Türkiye'den yayalaştırma örnekleri

- **Taksim Meydanı ve İstiklal Caddesi, İstanbul**

Türkiye'nin en kalabalık ve hareketli meydanı kuşkusuz senelerdir Taksim Meydanıdır. Taksim Meydanı ve çevresi ekonomik, sosyal, kültürel, tarihi, sanatsal ve dini merkezlere yakınlığı ile oldukça geniş seçenekleri kentliye sunan bir bölgedir. Cumhuriyet Anıtı Taksim

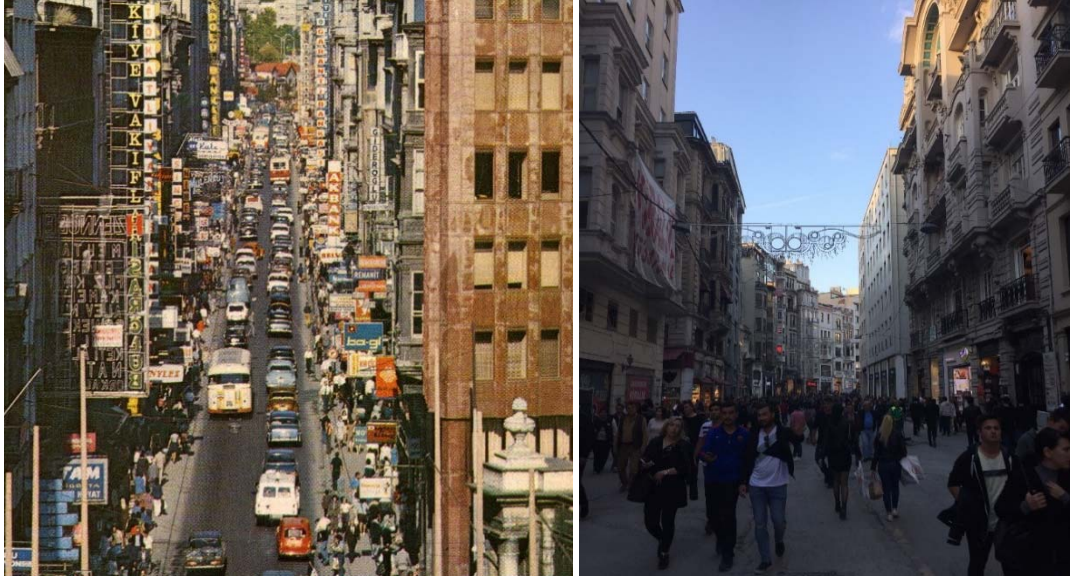
Meydanı için vazgeçilmez semboldür ve Şekil 3.13'te görüldüğü üzere yeni düzenlemede de yerini korumuştur. Taksim'in kentsel projelerle senelerdir büyük değişime uğradığı görülmektedir, 1930'lu yıllara kadar Taksim Bulvarı iken Taksim Cumhuriyet Anıtı yapıldıktan sonra meydanlaşma başlamış 1941'de meydan genişletilmiştir. 2000 yılında Taksim metro istasyonu ile daha da önem kazanmıştır (Kubat ve diğerleri, 2015). 2018 yılında da Taksim Meydanı taşıt trafiği yer altına alınmıştır (İBB, 2018).

Taksim Meydanı'nın güncel durumu incelendiğinde kentsel projeler ve yenileme projeleriyle büyük değişime uğradığı görülmektedir, bu değişimler Atatürk Kültür Merkezi (AKM)'nin yapımına başlanması, taşıt trafiğinin kesintiye uğramadan yer altından sağlanması, meydanın yayalaştırılmış olması, çevre düzenlemesi, ulaşım ağı ve inşaatı 2017 senesinde başlayıp bitirilmek üzere olan Taksim Camii olarak gözlemlenmektedir (Şekil 3.13).

İnsanların yıllardır uğrak mekanı ve hatta buluşma noktası olan Taksim Meydanı kentin çoğu yerinden toplu ulaşım olanaklarıyla kolay erişilebilir merkezi bir konuma sahiptir. Taksim yayalaştırma projesi dahilinde araç trafiği 2018 yılında yer altına alınmıştır. Tarlabası Bulvarı'ndan Cumhuriyet Caddesi araç trafiği bağlantısı yer altına alınarak bu bölge yayalaştırılmış, oteller bölgesinden İstiklal Caddesi'ne erişim kesintiye uğratılmadan sağlanmıştır. Ayrıca metro ağıyla Taksim Meydanı'na ulaşılabilir (İBB, 2018).

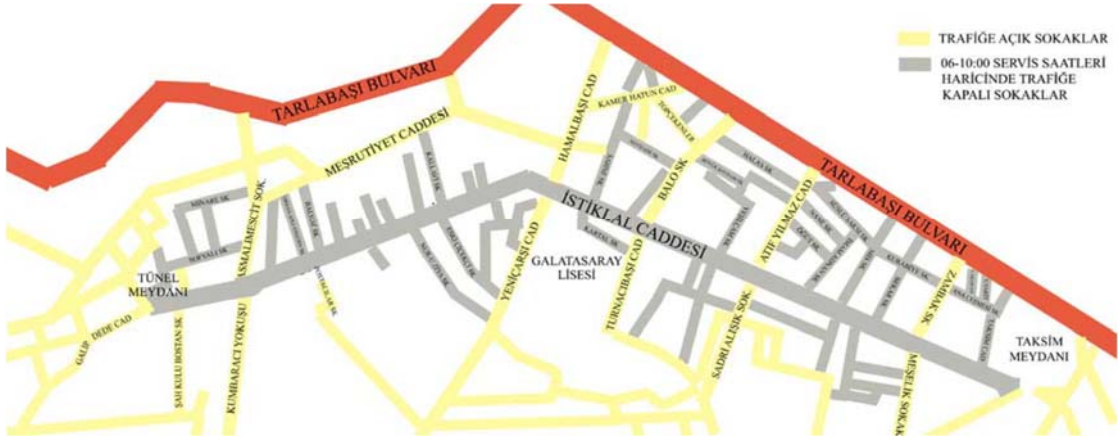


Şekil 3.13. Yayalaştırılan Taksim Meydanı görünümü, 2018 (Akşam, 2018)



Şekil 3.14. Yayalaştırma öncesi (Salt, 1970) ve İstiklal Caddesi görünümü (Gülçin Borucu kişisel arşivi)

İstiklal Caddesi İstanbul'un hatta Türkiye'nin tarihi ve önemli caddelerinden biridir. Tarih boyunca birçok fiziksel değişim geçirmiş olup Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek, mekanı canlandırmak, Beyoğlu'nu cazip bir hale getirmek için İstiklal Caddesi 1990 yılında yayalaştırılmıştır (Kılıç, 1991). Yayalaştırma projesi ile birlikte 1990 senesinde taşıt trafiğine kapatılan cadde yeni bir kimlik kazanmış, İstanbul ve Türkiye'nin çekim merkezlerinden biri haline gelmiştir. İstiklal Caddesi'nin tarihi ve kültürel değerlerini önemseyecek turizmi destekleyerek, bölgenin kullanımını daha verimli hale getirecek bir yayalaştırma yapılmıştır. Yayalaştırma projesi kapsamında tarihi bina cepheleri restore edilmiş, kentsel mekan tasarımları yapılmış, yalnızca nostalji tramvayın cadde üzerinde çalışmasına izin veren bir düzenleme yapılmıştır (Şekil 3.14). Bu yapılan değişikliklerle İstiklal Caddesi yeni kimliğine kavuşmuş, caddeyi kullanan yaya yoğunluğu hareketliliği artmış ve kentin önemli bir yaya caddesi halini almıştır (Altunbaş, 2006). Taksim Meydanı ve Karaköy Tünel arası bağlantıyı sağlayan İstiklal Caddesi bölgesinde insan yoğunluğunun artarak devam etmesiyle birlikte cadde ile bağlantılı bazı ara sokaklarda ve Taksim Meydanı'nda da yayalaştırma düzenlemeleri yapılmış ve bu çalışmalar sonucunda yayalaştırılan geniş alanlarla önemli bir yaya bölgesi halini almıştır (Şekil 3.15).



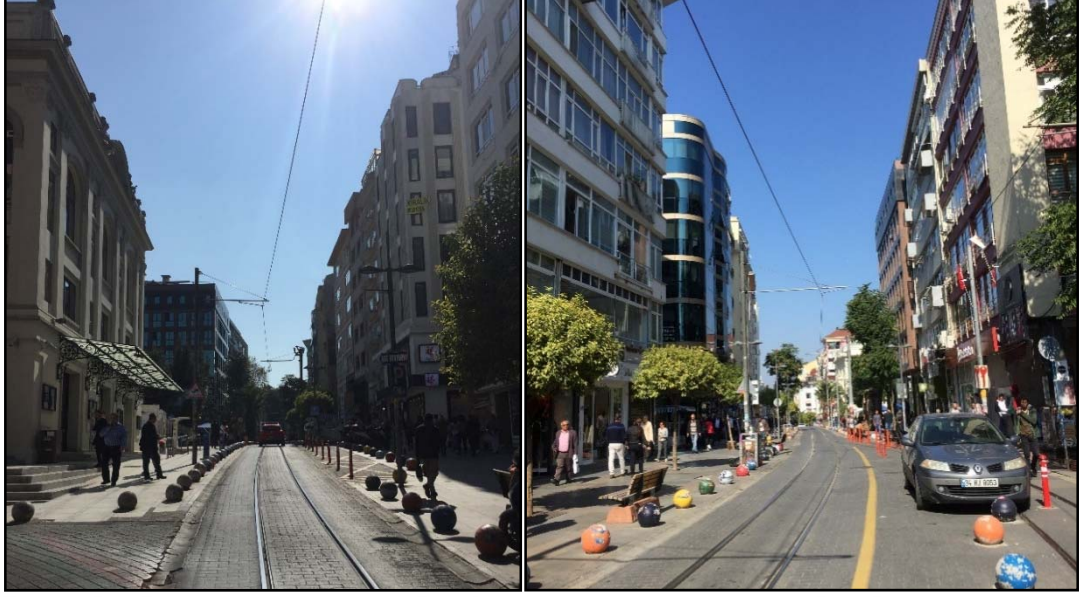
Şekil 3.15. İstiklal Caddesi ve çevresi yayalaştırma ağı haritası (TS, 2009)

- **Bahariye (General Asım Gündüz) Caddesi, İstanbul**

Bahariye Caddesi'nin diğer adı General Asım Gündüz Caddesi'dir. İstanbul Anadolu yakasında Kadıköy ilçesinde Moda'nın güney doğu sınırında olup Anadolu yakasının en önemli yaya akslarındandır ve Altiyol ile birlikte ticari, kültürel ve sosyal bir merkez konumundadır. Fonksiyon, işlev, nostaljik tramvay, tarihi kent dokusu, sosyal ve kültürel özelliklerinden dolayı Beyoğlu İstiklal Caddesi'ne oldukça benzemektedir, Bahariye Caddesi hakkında Anadolu yakasının İstiklal Caddesi olduğu söylenmektedir. Bahariye Caddesi yayalaştırması Altiyol'da yer alan Kadıköy Boğa Heykeli (Şekil3.16.) ile başlayıp Nevzemin Sokağa kadar devam etmektedir. Bahariye Caddesi Kadıköy'ün önemli ticaret akslarından biridir. Çevresindeki tarihi öğeler, kiliseler, kültür merkezleri, opera, tiyatro ve sinemalar, kentliye farklı alternatifler sunan pasajlar, sahaflar, kitabevleri, çeşitli mağaza, kafe ve restoranlarla Kadıköy'e özgü bir kimlik katmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.16. Yayalaştırılan cadde başlangıç konumu olan Kadıköy Boğa Heykeli ve Surp Levon Ermeni Katolik Klisesi (LL, 2019)



Şekil 3.17. Bahariye Caddesi görünümüleri solda Süreyya Operası, 2017

Kadıköy Bahariye Caddesi 1992 yılında taşıt trafiğine kapatılarak yaya yolu haline getirilmiştir. Ayrıca İstiklal Caddesi'ndeki gibi nostaljik tramvay hattı kentlilere yaya ulaşımı dışında da ulaşım alternatifi sunmaktadır (Şekil 3.17). 1966 yılında kaldırılan tramvay 2003 yılında tekrar aktif olarak faaliyete geçirilmiştir. Kadıköy - Moda Tramvay hattının ortasından geçtiği Kadıköy Bahariye Caddesi projesiyle 2004 yılında UKOME tarafından yeniden kentsel düzenleme geçirmiş olup hala şehrin önemli caddelerindendir (UKOME, 2018).

- **Tarihi Yarımada Hobyar Mahallesi, İstanbul**

İstanbul İli Avrupa yakasında, Fatih Belediyesi'nin sınırları içinde kalan Hobyar Mahallesi içerisinde yer almaktadır. Alanın omurgası olan Hamidiye ve Büyük Postane Caddesi başta olmak üzere tüm yolların ve caddelerin yayalar tarafından oldukça yoğun şekilde kullanıldığı gözlemlenmiştir (Şekil 3.18 ve Şekil 3.19) (Çalışkan, 2011). WRI Türkiye, eski adıyla EMBARQ Türkiye'nin girişimleriyle başlatılan İstanbul Tarihi Yarımada'daki 295 sokak yayalaştırılmıştır. Yapılan anket sonuçları vatandaşların %80 oranında memnun olduğunu göstermekte, gürültü ve hava kalitesinde yine %80 iyileşme olduğu ve esnaf cirolarında %25 artış sağlandığı da duyurulmuştur (WRI, 2019). Tarihi Yarımada'da yapılan bu yayalaştırmalarla bölge trafik ve sorunlarından arındırılmıştır kentlinin, yerli ve yabancı turistlerin de yoğun olduğu Eminönü'nde yayanın konforlu dolaşımı sağlandığı söylenebilir.



Şekil 3.18. Yayalaştırma sonrası Hamidiye Caddesi (Çalışkan,2011)



Şekil 3.19. Yayalaştırma sonrası Büyük Postane Caddesi (Çalışkan, 2011)

- **Saraçlar Caddesi, Edirne**

Tarihi Edirne Kalesi'nin doğu suruna paralel şekilde yaklaşık 700 metre kadar uzanan Saraçlar Caddesi, Edirne'nin ticari ve sosyal olarak en mühim caddesidir. Cadde kuzey yöne doğru Hükümet ve Karanfiloğlu caddeleriyle Yeni Saray'a, güney yöne doğru Tunca ve Meriç köprüleriyle Karaağaç'a bağlantı sağlamaktadır. Kuzeyinde caddeye paralel olarak uzanan Mimar Sinan eseri Tarihi Alipaşa Kapalı Çarşısı, Saraçlar Caddesi'nin de yer aldığı çevredeki ticari faaliyetlerin önemli destekleyicisidir. Kentin ekonomik ve sosyal hayatının çoğu Saraçlar Caddesi çevresinde geçtiği, her gün kentlilerin iş, alışveriş, eğlence ve kültürel etkinlikler yapmak için buraya geldiği ve burayı önemli yapan faktörlerin en başında ise insan yoğunluğu olduğu açıktır (Şekil 3.20). Dolayısıyla yayaların kent içerisinde rahat dolaşımı kenti kullananların hakkı olmasının yanı sıra, kent merkezi hareketliliğinin sürdürülebilmesi için de gereklidir. Kentin karakteri, tarihi dokusu, değerleri korunarak doğru dinamiklerle geliştirilen yayalaştırma projeleri kentin rahatlamasını sağlayarak olumlu sonuçlar getirmektedir. Edirne kent merkezindeki Saraçlar Caddesi yayalaştırma düzenlemesinin, kentin ve kentlinin çevre kirliliğinden, hava kirliliğinden, gürültüden

kurtulduğu, sosyal, kültürel, toplumsal ilişkilerin geliştiği ve bölgede artan bir ekonomik değer olarak karşımıza çıkmaktadır ve yapılan anketlerle de yayalaştırmanın başarılı bulunduğu gözlenmiştir (Varlı., Kaprol, Akansel, 2011).



Şekil 3.20. Yayalaştırılan Edirne Saraçlar Caddesi (Varlı., Kaprol, Akansel, 2011)

- **İsmet İnönü (Doktorlar) Caddesi, Eskişehir**

İsmet İnönü (Doktorlar) Caddesi Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi'nden Köprübaşı'na kadar yaklaşık 1 km uzunluğunda ve Eskişehir'e güzellik katan Porsuk Çayı ile etkileşim içerisinde. Eskişehir ulaşımının önemli önceliklerinden birisi toplu ulaşımı işlevsel, konforlu ve modern kılmak, diğeri de insan yani yaya odaklı olmasıdır. İsmet İnönü Caddesi ortasından tramvay geçmesi ile İstiklal Caddesi'ni andırmaktadır. Kent ulaşımında hafif raylı sistem önemlidir (Şekil 3.22). Araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılan cadde için şehrin en çok ilgi gören alışveriş caddesi olduğu söylenebilir. Cadde etrafında alışveriş merkezleri, eğlence mekanları, kafe ve restoranlar bulunmakta olup insan yoğunluğu gözlenmektedir. Cadde için Eskişehir ekonomik, sosyal ve kültürel hayatının merkezi olduğu söylenebilir, kentliler iş, eğlence, alışveriş, kültürel ve sanatsal etkinlikler için bu çevreyi seçmektedir. İsmet İnönü Caddesi'ni önemli kılan faktörlerin başında insan yoğunluğu olduğu görülmektedir. Ayrıca Eskişehir'in birçok yerinde olduğu gibi cadde üzerinde de heykeller kente estetik değer katarak insanların dikkatini çekmektedir (Şekil 3.21) (EKTm, 2019).



Şekil 3.21. Yayalaştırılan Doktorlar Caddesi ve caddedeki heykel görünümü (Eskişehir KTM, 2019)



Şekil 3.22. Yayalaştırma sonrası Doktorlar Caddesi (EKTm, 2019)

- **Çiftlik (İstiklal) Caddesi, Samsun**

Çiftlik Caddesi diğer adıyla İstiklal Caddesi Samsun İli İlkadım İlçesi sınırlarında yer almaktadır. Şehrin yoğun kullanılan alanlarından olan, 2014 yılına kadar tek şeritli olarak araç trafiğine açık olan Çiftlik Caddesi için yerel yönetim tarafından iyileştirme ve yayalaştırma kararı alınmıştır (Şekil 3.37). Araç trafiğine tamamen kapatılarak Çiftlik Caddesi yayalaştırılmıştır. Caddenin araç sirkülasyonu ise caddeye çıkan paralel sokak ve caddelerle sağlanmaya başlamıştır. Cephe ve peyzaj düzenlemeleri yapılarak yayalaştırılan Çiftlik Caddesi trafik yoğunluğu ve gürültü kirliliğinden kurtularak alışveriş yapılabilen bir yaya caddesi halini almıştır. Ancak yayalaştırma sonrası caddede eskisi gibi insan yoğunluğu ve hareketlilik sağlanamamış, çevredeki sorunlara bulunan çözümler yetersiz kalmış, yayalaştırmadan beklenen verim alınamamıştır (Samsun Belediyesi, 2018). Avrupa ve Türkiye örnekleri incelendiğinde başarılı yayalaştırma projelerinin toplu ulaşım ile özellikle metro ya da tramvay hattı ile desteklendiği görülmektedir. Buradan hareketle yayalaştırmanın beklenen sonucu vermeme nedeni çevresinde kültürel, sanatsal etkinliklerin olmaması ve ulaşımın raylı sistemle desteklenmemesi şeklinde belirlenebilir.

Yerel bir gazete haberine göre cadde esnafının çoğu Çiftlik Caddesi'nin yayalaştırılmasından memnun olmayarak tepki göstermekte ve tekrar trafiğe açılmasının daha doğru olacağını düşünmektedir. Belediye Başkanı Mustafa Demir 2019 yılında yaptığı bir açıklamada 4 yıl önce yapılan yayalaştırma çalışmasından beklenen sonucun elde edilemediğini,

yayalaştırılan Çiftlik Caddesi'nin tekrar araç trafiğine açılacağını ve otopark sorununun da çözüleceğini söylemiştir (SKH, 2019).



Şekil 3.23. Samsun'daki İstiklal (Çiftlik) Caddesi görünümü (Samsun Belediyesi, 2018)

3.6.3. Bölüm sonucu

Dünyada ve ülkemizde pek çok şehirde alışveriş caddeleri, yayalaştırılıp şartları iyileştirilerek birer çekim merkezine dönüştürülmeye çalışılmıştır. İtalya, Hollanda, Almanya ve Danimarka gibi Avrupa ülkelerinde trafiksiz yaya caddelerine ulaşımı kolaylaştırmak için yeni metro hatları oluşturulurken, hava kirliliğini azaltmak için de çevre dostu uygulamalar hayata geçirilmektedir. Sonuç olarak yayalaştırma örnekleri incelendiğinde araç trafiğine açık caddeler yaya alanlarına dönüştürüldüğünde ziyaretçi sayısının geçmişe kıyasla arttığı gözlemlenmektedir.


Başarıya ulaşmış yaya caddelerinin ortak özellikleri;

- Merkezi konumlu olmaları,
- Alışveriş potansiyeli taşımaları,
- Erişilebilirliği, kolay ulaşım olanakları olması,
- Güvenli olmaları,
- Raylı sistem (metro, tramvay) ulaşımı ile bağlantılı olmaları,
- Çevresinde tarihi dokuya sahip olmaları,
- Görülmeye değer dikkat çekici estetik öğeler barındırmaları,
- Temiz, bakımlı ve düzenli olmaları,
- Doğal bir eşikle sınırlandırılmaları,
- Kent meydanları ile bağlantılı olmaları, olarak görülebilmektedir.

Çizelge 3.1. Avrupa yayalaştırma örneklerine ait çizelge

Caddenin İsmi	Görseli	Uzunluğu	Kullanım-Aktivite	Ulaşım-Erişebilirlik
Löhr Caddesi- Koblenz, Almanya		450 m	Alışveriş imkanları, toplanma ve uzun süreli dinlenme fonksiyonları ile ve caddenin tarihi dokusuyla turistik alan haline dönüşmüştür.	Caddenin yayalaştırılan kısmının uzunluğu yaya dolaşımı için elverişlidir.Cadde yakınlarındaki otopark alanları araçla gelenler için otopark sorununu çözmüştür. Yer altı yaya geçidi ile Löhr Caddesi'ne bağlanmaktadır. Löhr Caddesi, ana tren istasyonu ile kent merkezi bağlanmaktadır.
La Rambla -Barselona, İspanya		1,5 km	Yeme-içme yerleri, perakende mağazalar, sosyal ve kültürel mekanlar bulunmaktadır. Yayaalara sağladığı kent mobilyaları ve çevre peyzajı ile başarılı yaya mekanına örnek olmaktadır.	Yaya yollarının geniş olması tarihi dokuya ulaşımında kullanıcıları yürütmeye teşvik etmektedir. Ulaşımın raylı sistemlerle desteklendiği başarılı bir yayalaştırma örneğidir.
Schildergasse - Köln, Almanya		500 m	Çeşitli mağazalar, müzeler, klise, kamu binaları, kütüphane kafeler, ve alışveriş merkezi bulunmaktadır. Tarihi dokusuyla farklı bir alışveriş tecrübesi arayanların ve turistlerin çekim merkezi olmaktadır.	Caddeye taşıt ve toplu taşıma ile kolayca ulaşılabilmekte olup, yeraltı metro istasyonu da cadde giriş konumunda bulunmaktadır.
Corso Vittorio Emanuele II - Milano, İtalya		425 m	Dünyanın ilk alışveriş merkezi sayılan Galleria Vittorio Emanuele ticari pasajı bu cadde üzerinde bulunmaktadır çeşitli lüks mağazalar yer almaktadır. Tarihi turistik bölgede tiyatro, kültür merkezi, alışveriş merkezi, pastane ve italyan restoranları bulunarak birçok sosyal aktivite imkanı vardır.	Milano'daki iki önemli meydanı Piazza del Duomo ve Piazza San Babila birbirine bağlaması açısından da çok işlek bir cadde konumundadır. Caddenin bir ucu Katedral Meydanı'na İtalya'nın en büyük Avrupa'nın dördüncü büyük katedrali olan Milano Katedrali'ne çıkmaktadır
Buchanan Caddesi- Glasgow, İskoçya		700 m	Alışveriş dükkanı, sanat galerisi, müze, kütüphane, pasaj, kafe ve restoranlarla kentin çekim merkezidir.Kentin ana konser salonu ile girilen ve kentin sokak eksenleri ile bütünleşen bir alışveriş arteridir.	Kentin yer altı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı sayesinde kullanıcı yoğunluğu artmıştır. Alan yılda ortalama 30 milyon kullanıcı tarafından ziyaret edilmektedir
Stroget Caddesi - Kopenhag, Danimarka		1.15 km	Yüksek gelir elde eden dünya perakende mağazalarının ve tarihi binaların yer aldığı Stroget Caddesi'ndeki havuz ve sergilenen heykellerle de çevreye estetik bir görünüm katarak insanların ilgisini çekmektedir	Yayalaştırılmış Stroget Caddesi, 60 yıldır hala yaya caddesi olarak kullanılarak ekonomik ve kentsel başarısını kanıtlamıştır. Bir yayalaştırma denemesi olan Stroget Caddesi, 60 yıldır hala yaya caddesi olarak kullanılarak ekonomik ve kentsel başarısını kanıtlamıştır.

Çizelge 3.2. Türkiye yayalaştırma örneklerine ait çizelge

Caddenin İsmi	Görseli	Uzunluğu	Kullanım-Aktivite	Ulaşım-Erişebilirlik
Taksim Meydanı ve İstiklal Caddesi, İstanbul		1.5 km	Taksim Meydanı ve çevresi ekonomik, İstiklal Caddesi ile bağlantısı, sosyal, kültürel, tarihi, sanatsal ve dini merkezlerle yakınlığı ile oldukça geniş seçenekleri kentliye sunan bir bölgedir.	Tarlabası Bulvarı'ndan Cumhuriyet Caddesi araç trafiği bağlantısı 2018 yılında yer altına alarak bu bölge yayalaştırılmıştır. 2000 yılında yapılan Taksim metro istasyonu ile ulaşım açısından daha da önem kazanmıştır
Bahariye Caddesi, İstanbul		750 m	Bahariye Caddesi Kadıköy'ün önemli ticaret akslarından biridir. Çevresindeki tarihi öğeler, kliseler, kültür merkezleri, opera, tiyatro ve sinemalar, kentliye farklı alternatifler sunan pasajlar, kitabevleri, çeşitli mağaza, ve restoranlarla Kadıköy'e özgü bir kimlik kazandırmaktadır	Yayalaştırma Altyolu'da yer alan Kadıköy Boğa Heykeli ile başlayıp Nevzemin Sokağa kadar devam etmektedir. 1966 yılında kaldırılan tramvay 2003 yılında tekrar faaliyete geçirilmiştir. Kadıköy-Moda Nostalji Tramvay hattının ortasından geçtiği Bahariye Caddesi projesiyle 2004 yılında yeniden düzenlenmiştir.
Tarihi Yarımada Hobyar Mahallesi, İstanbul		295 sokak	İstanbul Tarihi Yarımada'daki 295 sokak yayalaştırılmıştır. Tarihi doku içerisinde alışveriş ve yaya sirkülasyonu önemlidir. Yapılan anket sonuçları kentlinin %80 oranında memnun olduğunu göstermekte, hava kalitesinde yine %80 iyileşme olduğu ve esnaf cirolarında %25 artış sağlandığı da duyuruldu.	Hamidiye ve Büyük Postane Caddesi ve diğer tüm yolların ve caddeler yayalaştırılmıştır. Tarihi Yarımada'da yapılan bu yayalaştırmalarla bölge trafik ve sorunlarından arındırılmıştır.
Saraçlar Caddesi, Edirne		700 m	Caddenin Kuzeyinde caddeye paralel olarak uzanan Mimar Sinan eseri Tarihi Alipaşa Kapalı Çarşısı, Saraçlar Caddesi'nin de yer aldığı çevredeki ticari faaliyetlerin önemli destekleyicisidir. Kentin ekonomik ve sosyal hayatının büyük bölümüne katkı sağlar.	Cadde kuzeye doğru Hükmümet ve Karanfiloğlu caddeleri ile Yeni Saray'a, güneye doğru Tunca ve Meriç köprüleri ile Karaağaç'a bağlanarak sağlamaktadır. Merkezi konumuyla önemli bir yaya aksıdır.
İsmet İnönü(Doktorlar) Caddesi, Eskişehir		1 km	Cadde etrafında alışveriş merkezleri, kafe ve restoranlar bulunmakta olup insan yoğunluğu gözlenmektedir. Cadde için ekonomik, sosyal ve kültürel hayatın merkezi olduğu söylenebilir.	Eskişehir ulaşımının önemli önceliklerinden birisi toplu ulaşımı işlevsel, konforlu ve modern kılmak, diğeri de insan yani yaya odaklı olmasıdır.
Çiftlik(İstiklal) Caddesi, Samsun		2.4 km	Çiftlik Caddesi trafik yoğunluğu ve gürültü kirliliğinden kurtularak alışveriş yapılabilen bir yaya caddesi haline almıştır. Çevredeki sorunlara bulunan çözümler yetersiz kalmış, yayalaştırmadan beklenen verim alınmamıştır.	Caddenin araç sirkülasyonu; caddeye çıkan paralel sokak ve diğer caddelerle sağlanmaya başlamıştır.

4.ANTALYA KENTİ VE KENT MERKEZİNDEKİ YAYALAŞTIRMALAR

4.1. Antalya İli Genel Bilgileri

Akdeniz Bölgesi'nde yer alan, Türkiye'nin 5. büyük ili olan Antalya 20.723 km² yüz ölçüme ve 2017 yılsonu TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre 2.364.396 kişi nüfusa sahiptir (Antalya Valiliği, 2019).

Türkiye'nin en güneyinde, şehir merkezi Akdeniz kıyısında olan bir turizm kentidir. Akdeniz şehrin güneyini çevreler. Antalya deniz kıyılarının toplam uzunluğu 630 km'yi bulmaktadır. Şehrin üç tarafı dağlarla çevrilidir. Verimli toprakları, güzel iklimi, orman zenginliği, tarihi yerleri, denizi ve sahillerinin güzelliği ile en zengin kentlerimizdendir. Her sene milyonlarca yerli yabancı turisti ağırlayan Türkiye'nin turizm başkenti Antalya'dır (Antalya KTM, 2019). Antalya'da olan antik kentler, tarihi eserler ve müzelerle kültür turizmi, kongre turizmi, doğal güzellikler, kanyonlar, vadiler, şelaleleriyle doğa turizmi, av turizmi, kayak merkeziyle kış turizmi, golf turizmi, yayla turizmi, kıyı kruvaziyer ve yat turizmi gibi pek çok farklı alanda yapılabilmektedir (ABB, 2018).

II. Attalos tarafından kurulan kentin "Attalos Yurdu" anlamına gelen adı zaman içinde Attaleia, Atalia, Adalya ve Antalya olarak kullanılmıştır. Bergama Krallığı'nın bitmesiyle (M.Ö. 133) bir zaman bağımsız olarak kalan kent, sonra korsanların eline geçmiştir. M.Ö. 77 yılında Komutan Servilius Isauricus kenti Roma topraklarına katmıştır. M.Ö. 67 yılında Pompeius'un donanma üssü olmuştur. M.S. 130 yılında Hadrianus'un Attaleia'yı ziyareti kentin gelişmesini sağlamıştır. Bizans sonrası, Türklerin eline geçtikten sonra kent büyük gelişme göstermiştir. Modern kent, antik yerleşmenin üzerinde kurulduğundan, Antalya kentinde antik çağ kalıntılarına rastlanmaktadır. Tarihi Kaleiçi Limanı, limanı çevreleyen tarihi surlar ve Hıdırlık Kulesi bunlardan bazılarıdır. Tarihi Surların dışındaki kısmında ise restorasyonu yapılan Hadrian Kapısı hala Antalya kentine güzellik katan bazı tarihi eserlerindedir (Antalya KTM, 2019).

Akdeniz ikliminin egemen olduğu Antalya kentinde kışlar ılık ve yağışlı, yazlar da sıcak ve kurak geçmektedir, bitki örtüsü ise makidir. Avakado, muz gibi tropikal meyveler, portakal, limon, greylort gibi turunçgiller yetiştirilmektedir. Zeytincilik, meyvecilik ve sera tarımı verimli toprakları olan kent ekonomisi için önemlidir (Antalya KTM,2019). Hayvancılık çeşitlidir ancak kentte çok yaygın yapılmayan bir ticari faaliyettir. Antalya kentinin ekonomisinde turizm ve ticaret oldukça ön plandadır, sanayisi için ise kentin gelişmişlik düzeyine göre geri kaldığı söylenebilir bu nedenle kentte hava kirliliği yok sayılabilecek düzeydedir. Türkiye'deki 21 serbest ticaret bölgesinden biri kent merkezi sınırlarında olup diğer ülkelere ithalat ihracat yapılmaktadır. Karayolu, denizyolu ve havayolu ile ulaşım

sağlanmaktadır. Biri Antalya merkez diğeri Gazipaşa ilçesinde olmak üzere iki havalimanı vardır, Antalya Havalimanı uluslararası hava trafiğine de açıktır. Sosyal ve kültürel açıdan da zengin olan kentte her sene Altın Portakal Film Festivali düzenlenmektedir (ABB, 2018).

4.2. Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi

4.2.1. Şarampol'ün tarihçesi

Antalya şehrinin 19. yüzyıldaki sınırları; doğu tarafı Değirmenönü Caddesi'nin son bulduğu Meydan Kavağı, batı tarafı Hastane Üstü (Selekler Çarşısı), Hapishane Üstü (şimdiki Güllük), kuzey tarafı Şarampol ve Kızıl Arık, güney tarafı İskele, Karaalioğlu Parkı ve Fener Üstü idi (Şekil 4.1). 1970'li yıllara kadar Antalya merkezinin en geniş ve büyük caddelerinden olan Şarampol Caddesi, Kalekapısı'dan itibaren başlayıp, kuzeyde SSK Hastanesi'ne kadar giden yoldu Muratpaşa Camisi'nden sonra biraz düz devam edip, Giritli Mahallesi denilen yerden sonrasında bağ, bahçeler veya taşlık düz alanlar başlardı. Buradaki ünlü bir çınar altında Şarampol Kahvehanesi vardı. Çarşı Pazar dışında, ana yollar ve mahalle araları toprak yollardı (Şekil 4.23) (Çimrin, 2016).



Şekil 4.1. Eski fotoğraf Muratpaşa ilçesi genel görünümü (Antalya KTM, 2019)



Şekil 4.2. Şarampol Caddesi 1967 senesi görünümü (Çimrin, 2006)

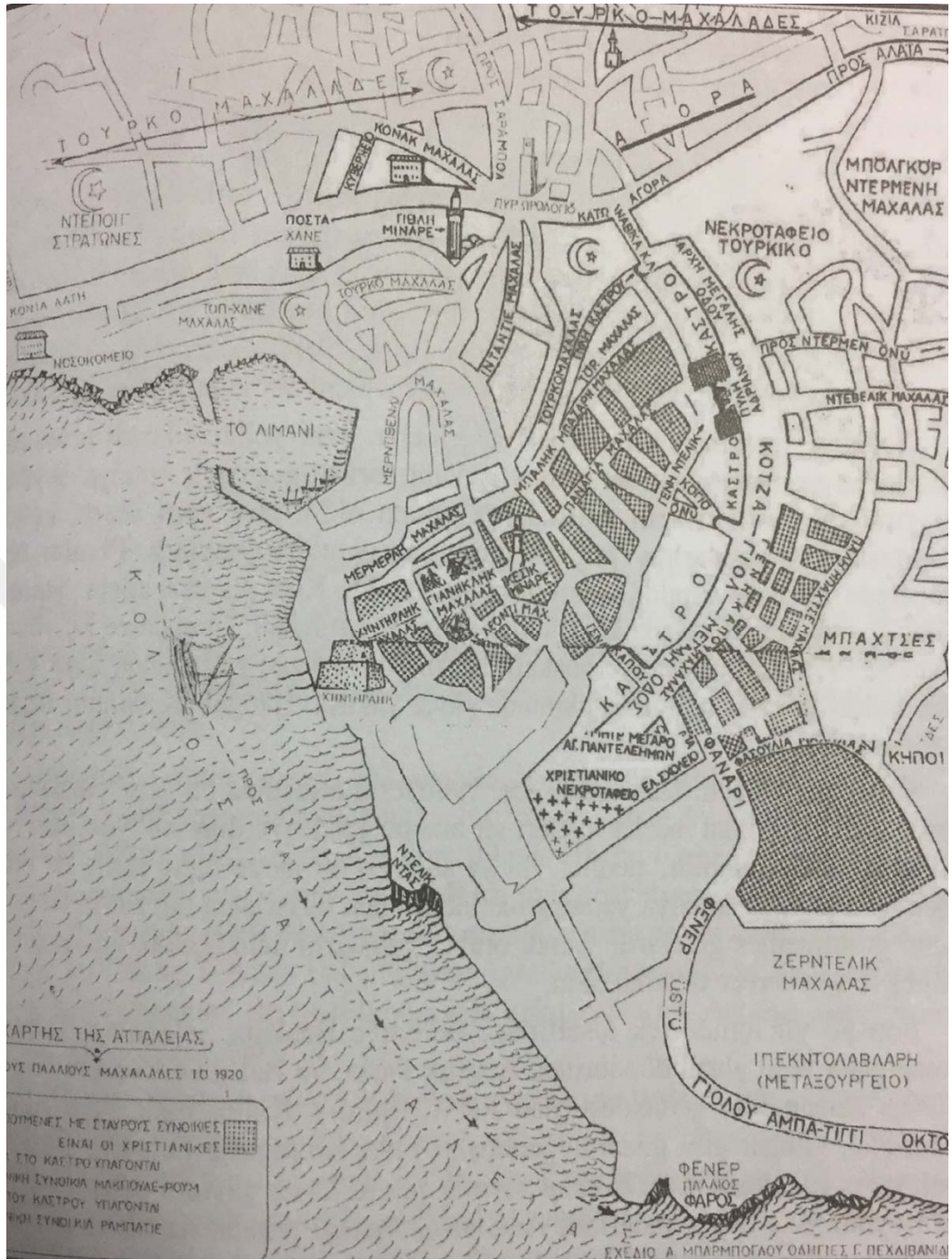
Eskiden Kalekapısı'ndan Yukarı Pazar'a, yani Şarampol'e doğru çıkıldığında, yolun sağında ve solunda keresteciler, marangozhaneler, sandalye imalatçıları, tornacılar, araba tamircileri, nalbantlar ve yemcilerle hayvanların ihtiyacına cevap veren her türlü malzemenin yapıldığı ve satıldığı mekanları görmek mümkündür. Muratpaşa Camisi ve yolun sağındaki mezarlığı geçtikten sonra Şarampol Mahallesi'ne gelinirdi. Bu bölgede 1898 yılında Girit Adası'ndan muhacir olarak gelen Girit Türkleri otururlardı (Şekil 4.5). Mahalle girişinde ulu bir çınarın çevresinde kahvehaneler, lokantalar ve çeşitli mağazalar bulunmaktaydı. Asılları Türk olan fakat Girit'te asimile oldukları için o zamanlar yalnızca Rumca bilen bu Giritli göçmenler, 1898'de Şarampol'e iskan edilmişlerdi. Cumhuriyet'in ilanından sonraki ilk muhacir kafilesini de yaklaşık 30 Giritli aile daha Antalya'ya geldi. Şarampol Çayı (Kanlı Çay) ile Büklü Dere arasında yer alan bölgede, yeni gelen Giritli muhacirler için devlet tarafından, tek katlı evler yapıldı (Şekil 4.3). İki oda bir hol, 10 metre cephe, 30 metre derinliğe sahip bu evler, Giritli ailelerin yeni yuvaları oldu. Şarampol Çayı ile Büklü Dere arasında kalan bu mahalle, aynı zamanda 1950'lere kadar Antalya'nın kuzey sınırını oluştururdu (Şekil 4.4) (Şekil 4.5). Giritliler genellikle celeplik, sütçülük, kasaplık ve ticaretle geçinirlerdi eskiden Antalya'da kasaplık yapan esnafın çoğu Giritlilerdi. Giritlilerin at yarışı merakı olduğundan Şarampol'de sık sık at yarışları düzenlenirdi gece vakti yarışçılar Şarampol Kahvesi önünden çıkarak, Muratpaşa Camisi'ne kadar at koştururlardı. Bu yarışmalarda birinci gelenler için konuşmalar yapılırdı (Çimrin, 2006).



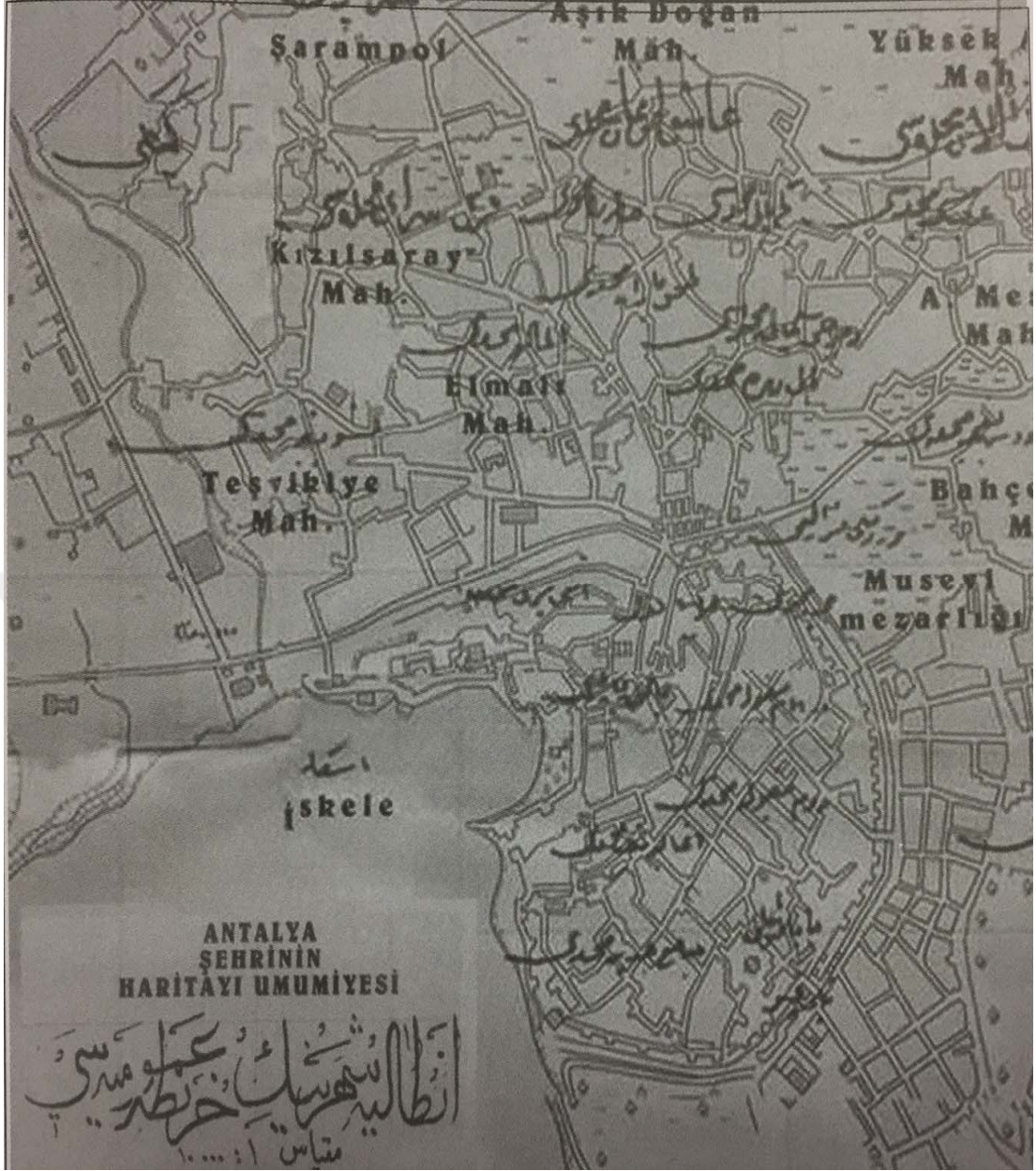
Şekil 4.3. Girit Adası'ndan gelen soydaşlarımıza Şarampol mevkiinde yaptırılan tek katlı evler (Çimrin, 2006)



Şekil 4.4. Şarampol Mevkii görünümü, 1932 (Çimrin, 2006)



Şekil 4.5. 1920 öncesi Rumların ve Türklerin yerleşim yerlerini gösteren harita (Çimrin, 2006)



Şekil 4.6. 1919 - 1921 arasında İtalyanların Antalya'yı işgali sırasında İtalyan Mühendis G. Scarpa tarafından çizilen kent planı (Çimrin, 2006)

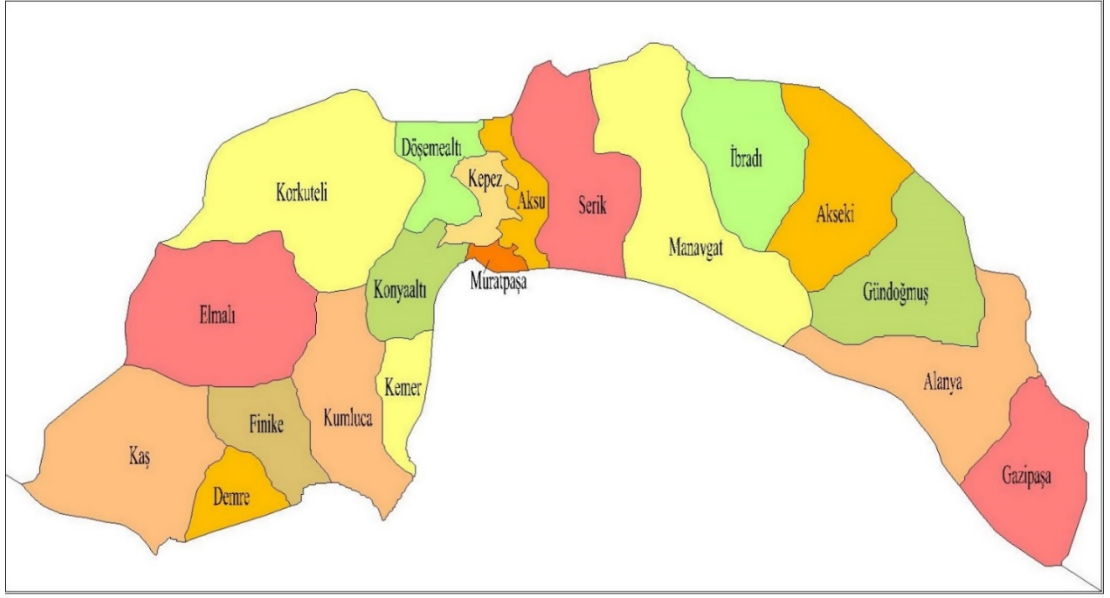
Scarpa tarafından 1921 senesinde çizilen kent planına (Şekil 4.6) baktığımızda da Şarampol bölgesinin ne kadar eski bir yerleşme olduğu görülmektedir. Ayrıca Şekil 4.7'de 1963 senesinde çekilen Antalya hava fotoğrafında da Şarampol Caddesi ve kent merkezi görülmektedir.



Şekil 4.7. Antalya İskelesi ve Kaleiçi 1963 senesine ait hava fotoğrafı (Çimrin, 2006)

4.2.2. İncelenen alanın Antalya ilindeki konumu

Proje alanı en kalabalık ilçe nüfusuna sahip olan Muratpaşa ilçesinde Şarmpol mevkinde yer almaktadır. Antalya İlinin ilçeleri; Akseki, Alanya, Demre, Döşemealtı, Elmalı, Finike, Gazipaşa, Gündoğmuş, İbradı, Kaş, Kemer, Konyaaltı, Korkuteli, Kumluca, Manavgat, Muratpaşa ve Serik ilçeleridir. Döşemealtı, Konyaaltı, Kepez ve Muratpaşa ilçeleri ise merkeze bağlı ilçelerdir (Şekil 4.8) (Antalya Valiliği, 2019).



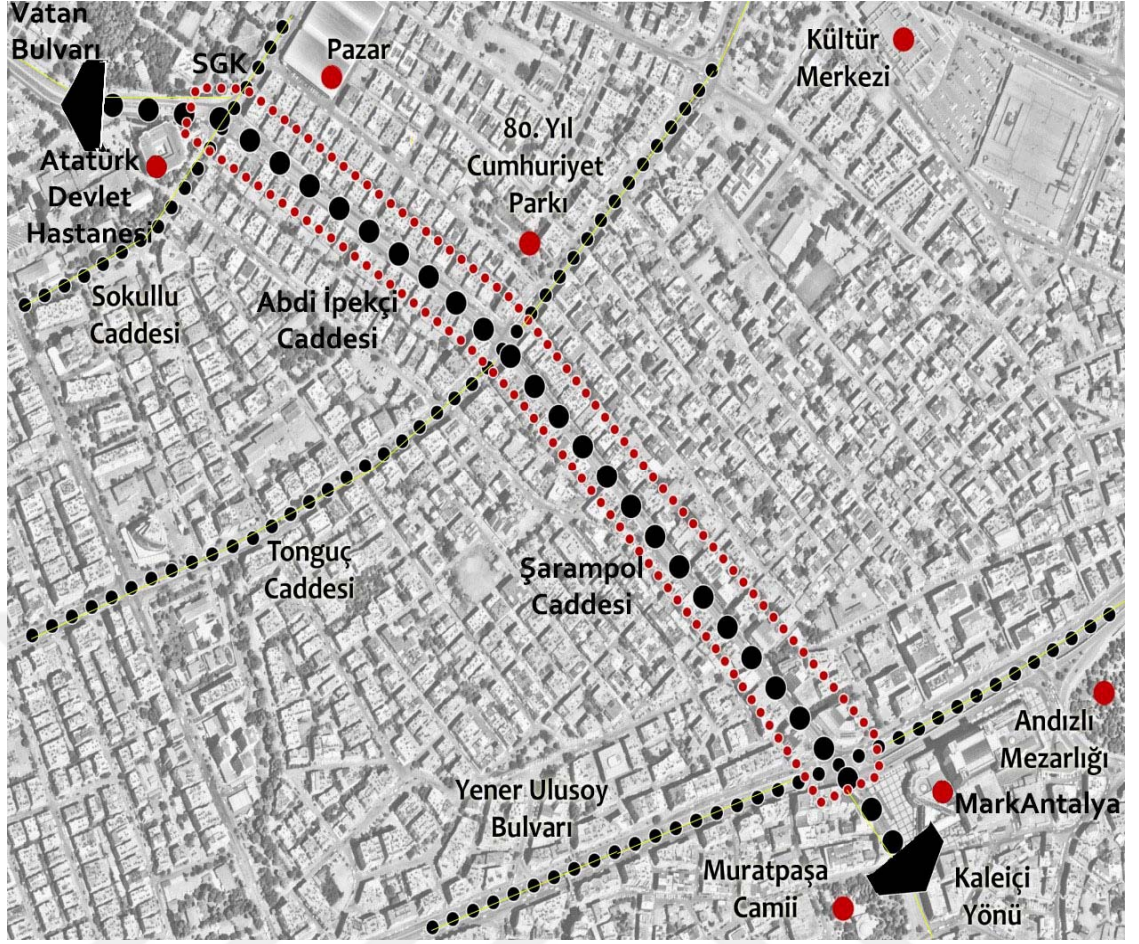
Şekil 4.8. Antalya İlçeleri Haritası

Muratpaşa 1993 senesinde tarihi, turistik bir şehir olan Antalya'ya bağlı bir belde belediyesi olarak kurulmuş, 2008 senesindeyse ilçe statüsü almıştır. Muratpaşa ilçesinin 64 adet mahallesi vardır. İlçe sınırları dahilinde belde, köy, oba, mezra gibi yerleşmeler yoktur. İlçe kuzeyde Kepez ilçesi, doğuda Aksu ilçesi ve batıda ise Konyaaltı ilçesine komşu konumdadır. 96 km² alan ile en küçük alana sahip ilçe olan Muratpaşa 486.408 nüfusa sahiptir (Antalya Valiliği, 2019).

4.2.3. Şarmpol bölgesi yayalaştırılan alanın tanımı

Bölgenin ana akslarından olan Şarmpol Caddesi şehrin tarihi merkezi olan Kaleiçi Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı'na doğru açılan konumu ve hafif raylı sistem hattı ile oldukça önemli bir güzergahtır.

2018 yılında yayalaştırılan alanının güneyinde Muratpaşa Cami ve Markantalya Alışveriş Merkezi, kuzeyinde ise Sokullu Caddesi, Antalya Atatürk Devlet Hastanesi ve Pazar Alanı yer almakta, Tonguç Caddesi ise yayalaştırılan caddeyi Abdi İpekçi Caddesi ve Şarmpol Caddesi olarak ikiye bölmektedir. Şekil 4.9'da da belirtilen yaklaşık 1 km uzunluğundaki cadde tamamen araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır (Şekil 4.10).

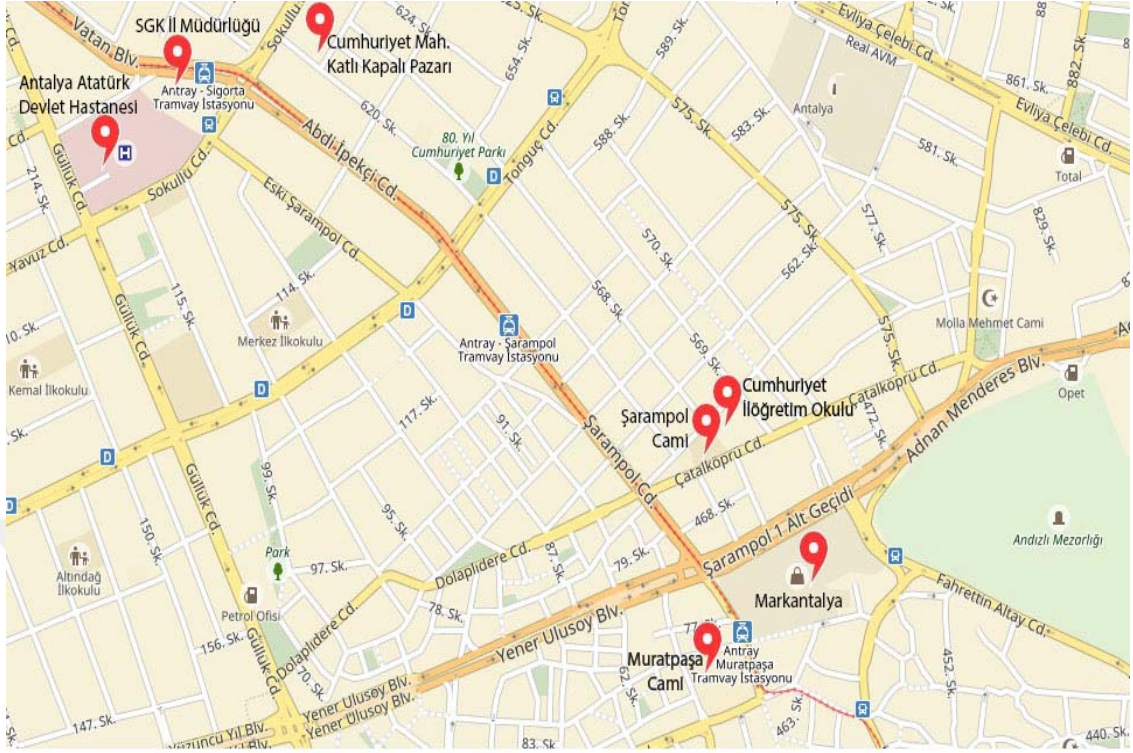


Şekil 4.9. Şarampol ve Abdi İpekçi Caddesi değerlendirme alanı haritası



Şekil 4.10. YayaŐaŐtırma  ncesi Şarampol Caddesi görünümü (ABB, 2014)

4.2.4. Yakındaki yoğun kullanımlı binalar



Şekil 4.11. Yakın çevredeki önemli binaların yerleri (2018 Google Earth üzerinden çalışılmıştır)

Yayalaştırılan Şarampol ve Abdi İpekçi Caddeleri yakın çevresindeki bölge için önem taşıyan halkın yoğun kullanımına sahip kamu binalarının konumları Şekil 4.11.de gösterilmektedir.

- Muratpaşa Cami (1570)

Bölgenin en büyük tarihi ve tescilli camisi olan Muratpaşa Cami, Şarampol Caddesi ile Milli Egemenlik Caddesi kesişiminde ve Kaleiçi Surları dışında kalmaktadır, Şarampol Caddesinin başlangıç noktası konumundadır. Muratpaşa İlçesi de adını meydana yer alan bu tarihi camiden almıştır. Osmanlı döneminden kalan önemli eser 1570 yılından beri cami olarak kullanılmaktadır ve restorasyon geçirmiştir (Türk, 2013). Dini amaçlı toplanma ve ibadet yeri olan cami günün belirli saatlerinde yoğun insan ve araç yoğunluğuna neden olmaktadır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12. Muratpaşa Cami Hava Çekimi 2015 (Sayhan, 2015)

- AVM

Markantalya, Antalya şehir merkezinin en büyük çekim merkezlerinden biri olup Şarmpol Caddesi'nin girişi, başlangıç noktası konumunda yer almaktadır. Markantalya 2013 yılında inşaatı bitirilerek kullanıma açılmıştır. Modern mimari hatlara sahip ticari binanın cam dış cephesine LED ışıklandırma sistemi döşenerek bu sistemle geceleri binada görsel ışık gösterileri yapılarak estetik bir görüntüye sahip olmaktadır. Markantalya, 8 ofis katı ile 14.500 m² ofis kullanım alanına, 51.000 m² kiralanabilir alanlı mağazaları olan bir alışveriş merkezine sahip ticari amaçlı bir binadır. İçerisinde ofis, sinema, eğlence, spor salonu, yeme-içme ve mağazalar bulunmaktadır. Bodrum katlarında yer alan 3.000 araç kapasiteli otoparkı ile yoğun kullanıcıya sahip binanın araç park sorunu ortadan kaldırılmıştır (Şekil:4.13) (MA, 2019).



Şekil 4.13. MarkAntalya görünümü (MA, 2019)

- Cumhuriyet Mahallesi Katlı Kapalı Pazarı

Cumhuriyet Mahallesi Katlı Kapalı Pazarı, Sokullu Caddesi'nde Orman Bölge Müdürlüğü'nün tam karşısında 8.678 m² alanda 2 katlı ve üzeri modern görünüme sahip çelik çatı olarak yapılmıştır. Semt pazarı olarak kullanılmaktadır. Çarşamba ve Pazar günleri kurulan semt pazarı çevresinde yoğun trafik ve insan kalabalığı yaratmaktadır. Pazar yerinin kapalı olması pazarcı esnafını ve alışveriş yapanları olumsuz hava koşullarına karşı korumaktadır. Ayrıca pazar kurulmayan diğer günlerde de insanlar araçlarını buraya park etmektedir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14. Cumhuriyet Mahallesi Katlı Kapalı Pazarı (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2018)

- Antalya Atatürk Devlet Hastanesi

SSK Antalya Bölge Hastanesi adıyla ilk olarak 1968 yılında hizmete açılmıştır. Ancak kentin gelişmesi, nüfusun artması ile hastane binası yetersiz kalarak 1998 yılı ekleme yapılmıştır. 2005 yılında Sağlık Bakanlığı'na devredilen SSK Antalya Hastanesi, Antalya Atatürk Devlet Hastanesi adını almış olup günümüzde halen yoğun kullanıma sahip bir sağlık kurumudur (AADH, 2018). Hafta içi mesai saatlerinde hastane ve çevresinde insan ve araç yoğunluğu fazla olmaktadır. Hastanenin kendine ait otoparkı olmasına rağmen ihtiyacı tam olarak karşılayamadığı insanların araçları için yer bulmakta zorlandığı gözlenmektedir (Şekil 4.15).



Şekil 4.15. Acil Servis, A ve B Blok Hastane Binası (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

- Antalya Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü

Üçgen Mahallesi'nde bulunan Antalya Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü 2010 yılından itibaren sigortalı ve işverenlere hizmet vermekte olup hafta içi mesai saatlerinde yoğun kullanıma sahip bir kurum binasıdır(Şekil 4.16) (SGK, 2018).



Şekil 4.16. Antalya Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü Binası (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

- Şarampol/Osmaniye Cami

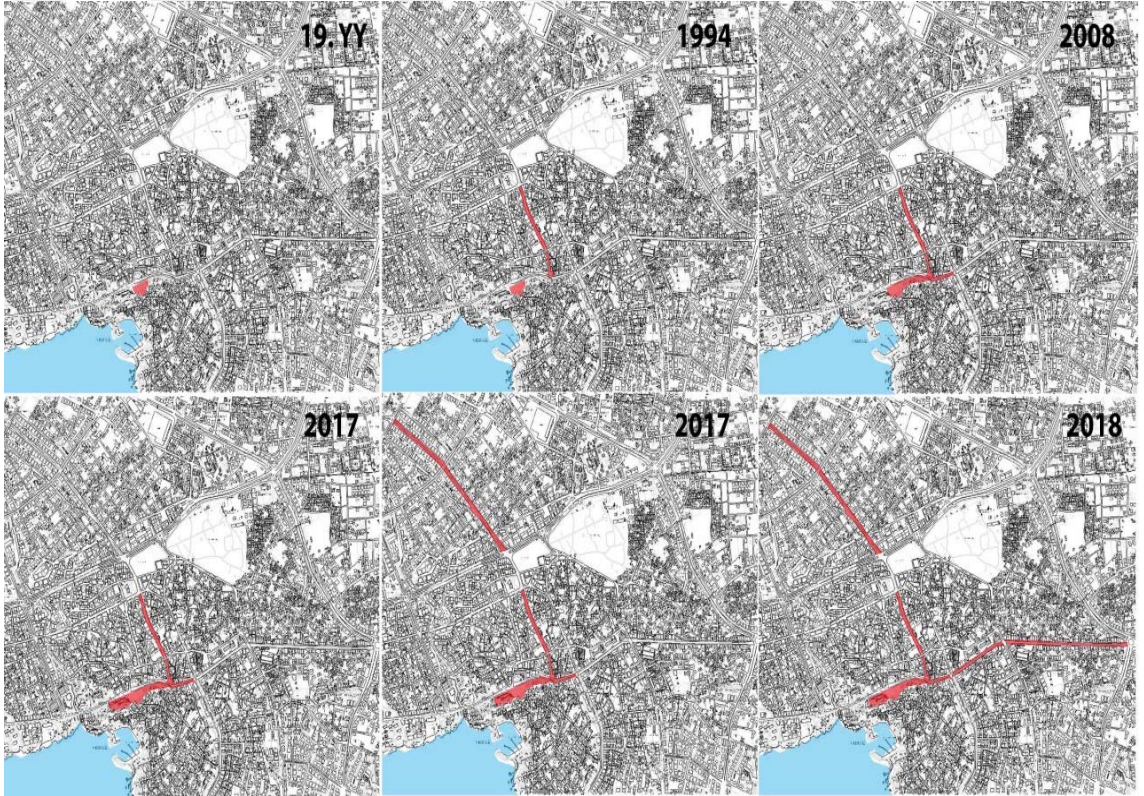
Şarampol Cami konumu Çatalköprü Caddesi ve 561. Sokak arasında kalan tarihi dini bir yapıdır. Bölge halkının yoğun kullandığı Osmaniye ve/veya Şarampol Camisi olarak da isimlendirilen bu cami, Muratpaşa Mahallesi'nde, Matbaa Sokak, Cumhuriyet İlkokulu yanında yer almaktadır. Dini amaçlı toplanma ve ibadet yeri olan cami günün belirli saatlerinde yoğun insan ve araç yoğunluğuna neden olmaktadır (Şekil 4.17).



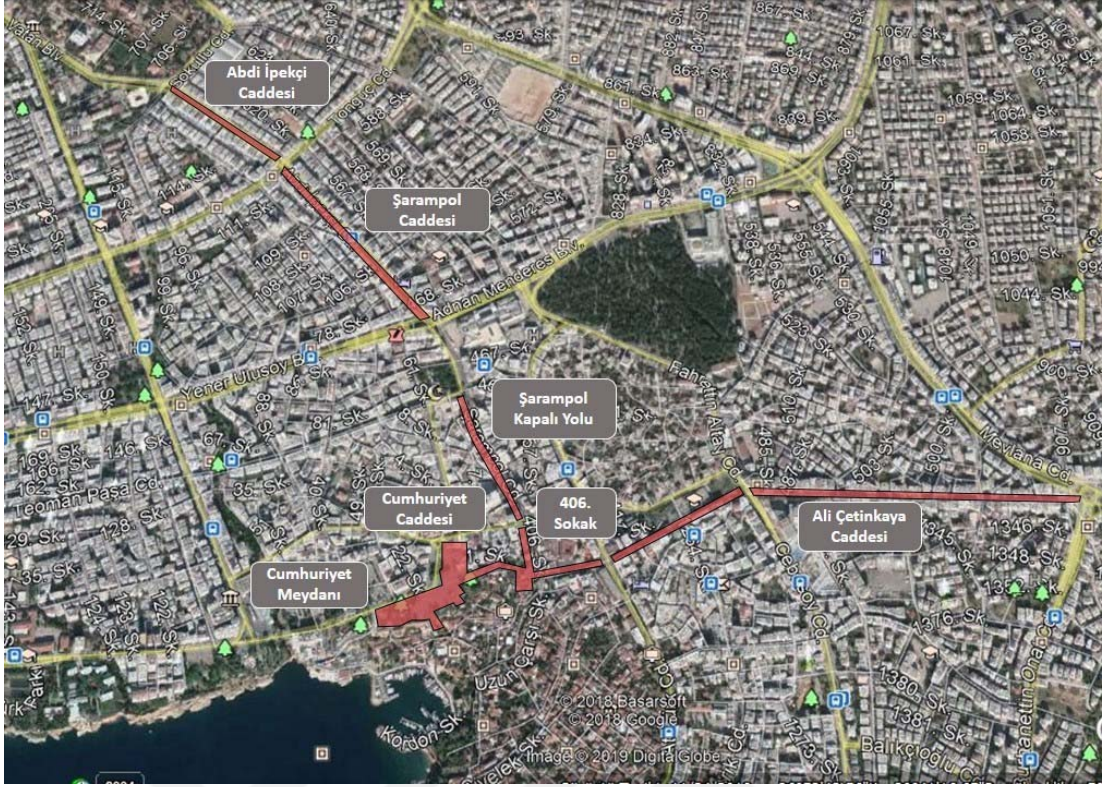
Şekil 4.17. Osmaniye/Şarampol Camisi (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

4.2.5. Yakındaki yaya alanları Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi, Şarampol Kapalı Yolu, Ali Çetinkaya Caddesi

Uzun yıllardır Cumhuriyet Meydanı kent meydanı olma niteliğini devam ettirmektedir. 1994 senesinde Kazım Özalp Caddesi (406. Sokak) ve Şarampol Kapalı Yolu yayalaştırılmıştır ve halk tarafından kapalı yol olarak adlandırılmıştır. 2008 senesinde Cumhuriyet Caddesi'nin doğu bölümü yayalaştırılmıştır. 2017 senesinde Cumhuriyet Meydanı batı tarafına doğru genişletilmiştir. 2017 senesi sonlarında meydanın kuzeyinde bulunan, birbirinin devamı olan Şarampol ve Abdi İpekçi caddeleri yayalaştırılmıştır. 2018 senesindeyse meydanın doğusunda bulunan Ali Çetinkaya Caddesi müze konsepti ile yayalaştırılmıştır (Şekil 4.18) (Şekil 4.19). Ayrıca tarihi eski yerleşim olan Kaleiçi sokakları da yayalaştırılmıştır. Kaleiçi bölgesi trafik ve güvenlikle ilgili düzenlemeler geçirmiştir (Şekil 4.40) (ABB, 2018).



Şekil 4.18. Yıllara göre Antalya kent merkezinde yayalaştırılan alanların artışının ve yerlerinin gösterim haritası



Şekil 4.19. Antalya merkezinde yayalaştırılan alanları gösteren harita

- **Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi**

Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi Antalya ili Muratpaşa ilçe sınırlarında eski yerleşim olan Kaleiçi ve Kaleiçi Yat Limanı'nın yakınında hemen kuzeyinde yer almaktadır. Tarihi, turistik ve kentsel açıdan büyük önem taşıyan Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi 2008 yılında araç trafiğine kapatılmış başarılı bir yayalaştırma örneğidir. Cumhuriyet Meydanı'nda yer alan dükkanlar kaldırılmış, meydan 2000 m² daha büyütülerek toplanma alanı 6700 m²'ye çıkarılmış, meydan engelli kullanımına da uygun hale getirilerek yeniden başarılı ve modern bir düzenleme hayata geçirilmiştir. 2017 yılında yapılan düzenlemeyle meydanın tamamı panoramik deniz manzarasına sahip seyir terası haline getirilmiştir. Ulusal Yükseliş Anıtı, tarihi öğeler, nostaljik tramvay, Tophane Parkı, yat limanına inen cam asansör, kapalı yer altı otoparkı aynı kalarak Cumhuriyet Meydanı'nın özgün yapısı korunmuştur (Şekil 4.20 ve Şekil 4.21) (ABB, 2018).



Şekil 4.20. Cumhuriyet Meydanı'na ait görsel (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)



Şekil 4.21. Cumhuriyet Meydanı'ndaki Ulusal Yükseliş Anıtı, Yivli Minare ve Saat Kulesi (Gülçin Borucu kişisel arşivi)

Cumhuriyet Caddesi meydandan başlayarak Atatürk Caddesi'ne kadar yayalaştırılmıştır. Cumhuriyet Caddesi ile birlikte bağlantılı bazı ara sokaklarda da yayalaştırma vardır. Ayrıca Tarihi Pazar Hamamı yanındaki tursitlerin ilgi gösterdiği Kapalı Pazar dükkanları arası dar sokaklarda sadece yayalar dolaşabilmektedir. Yayalaştırılan Ali Çetinkaya Caddesi ve Cumhuriyet Meydanı'nı birbirine bağlayan Cumhuriyet Caddesi tarihi, turistik, kentsel olarak önemli bir yaya aksıdır. Cadde turistik açıdan da büyük önem taşır, cadde yakınında Tophane Parkı, Tarihi Kaleiçi girişi, Ulusal Yükseliş Anıtı, Yivli Minare Cami, Zincirkıran Mehmet Bey Türbesi, Attalos Heykeli, Tekeli Mehmet Paşa Cami, Tarihi Mevlevihane, Kapalı Pazar, Tarihi Pazar Hamamı, Tarihi Saat Kulesi, Kaleiçi ve deniz manzarası olduğu için kente gelenler için görülmeye değer niteliktedir (Şekil 4.21). Ayrıca yapısal, bitkisel peyzajı ve kent mobilyalarıyla da modernleştirilmiştir. Türkiye'de sadece üç ilde nostaljik tramvayla gezilebilmektedir bunlar İstanbul, Bursa ve Antalya illeridir. İstanbul İstiklal ve Bahariye Caddeleri'nde de olduğu gibi Cumhuriyet Caddesi'nden geçen nostaljik tramvay kentin tarihi dokusuyla uyum sağlamak ve insanların özellikle turistlerin beğenisini alan bu raylı sistemle kent ulaşımı desteklenmektedir (Şekil 4.22). Antalya Müze ve Zerdalilik arası nostaljik tramvay hattı kullanıcılarına kent merkezinde manzaralı ve keyifli bir dolaşım sağlamaktadır (ABB, 2018). Kentsel açıdan Cumhuriyet Caddesi'nin yayalaştırılması ile turizm, ticaret ve Antalya kenti için başarılı sonuçları görülebilmektedir. Yayalaştırma sayesinde kentlinin ve turistlerin şehirde dolaşımı daha rahat ve cazip hale getirilmiş, cadde ve kent merkezi hareketlenmiş, esnafın ticareti canlandığı söylenebilir.



Şekil 4.22. Cumhuriyet Caddesi görünümü, Saat Kulesi (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

- **Şarampol Kapalı Yolu ve Kazım Özalp Caddesi (406. Sokak)**

Şarampol Caddesi'nin devamı olup Milli Egemenlik Caddesi ile başlayan Şehit Binbaşı Cengiz Toytunç Caddesi'ne kadar devam eden 1994 yılında trafiğe kapanmış bir yaya yoludur. Trafiğe kapatıldıktan sonra kentli tarafından "Kapalı Yol" olarak adlandırılmıştır. Günün çoğu saatinde hareketli olan bu yaya caddesi için ticaretin yoğun olduğu bir alışveriş koridoru da denilebilir. Kentin karakteri ve değerleri korunarak doğru kararlar geliştirilen yayalaştırma projeleri kentin rahatlamasını sağlayarak turistik, kentsel ve ekonomik açıdan olumlu sonuçlar getirdiği görülmüştür. Başarılı yayalaştırmaların kentin hava kirliliğini azalttığı kentlinin sağlıklı nefes alabildiği, gürültüden kurtulduğu, sosyal, kültürel, toplumsal ilişkilerin çoğaldığı, Cumhuriyet Meydanı ve yakın çevresindeki bu bölgede artan ekonomik canlılık olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.23).



Şekil 4.23. Kapalı Yol görünümü (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

Kazım Özalp Caddesi ya da 406. Sokak diye bilinen yol 1994 yılında Kapalı Yol ile birlikte yayalaştırılmıştır (Şekil 4.24). Şarampol Kapalı Yol'un devamı olan yine "Kapalı Yol" diye bilinen sokak Şehit Binbaşı Cengiz Toytunç Caddesi'nden başlayıp Cumhuriyet Caddesi üzerindeki Tarihi Saat Kulesi'ne kadar yaya yolu olarak devam etmektedir. Havuzlar, heykeller, kent mobilyaları, çeşitli ticari birimler, kafe ve restoranlarla hareketli turistik bir yaya alanıdır (Şekil 4.25 ve Şekil 4.26).



Şekil 4.24. Kazım Özalp Caddesi (406. Sokak) görünümü (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)



Şekil 4.25: 406. Sokak girişindeki Attalos Heykeli (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)



Şekil 4.26. 406. Sokak görünümü (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

- **Ali Çetinkaya Caddesi**

Araç trafiğine tamamen kapatılıp kentsel düzenleme yapılarak kentlinin kullanımına açılan Ali Çetinkaya Caddesi 2018 yılında yayalaştırılmıştır (Şekil 4.27). Proje kapsamında, cadde üzerinde bulunan tüm binaların cepheleri gri tonlarında boyanarak bütünlük sağlanmıştır. İşyerleri ön cephelerinde ahşap görünümlü kompozitle kaplanmış ve görüntü bütünlüğünün sağlanması amacıyla tek tip tabelalar taktırılmıştır (Şekil 4.28). Cadde boyunca gölgelikler, modern kent mobilyaları, ışıklandırma, sergi küpleri ve havuz da yer almaktadır. Müze konsepti ile tasarımı yapılan caddede 7 adet sergi küpü yer almakta ve Doğu Garajı Kültür Ticaret Merkezi kazısı esnasında çıkarılan tarihi eserlerden bazıları burada sergilenmektedir. Yaya ulaşımı haricinde Ali Çetinkaya Caddesi ortasından geçerek ulaşım sağlayan tramvay hattıyla toplu ulaşım kolayca sağlanmaktadır. Yayalaştırma ile Ali Çetinkaya Caddesi'nde alışverişin canlandırılması, kent estetiği ve bütünlük sağlanmıştır (Şekil 4.29) (ABB, 2018).



Şekil 4.27. Ali Çetinkaya Caddesi yayalaştırma öncesi görünüm (Google maps, 2017)



Şekil 4.28. Ali Çetinkaya Caddesi görünümü, 2019 (ABB, 2018)



Şekil 4.29. Ali Çetinkaya Caddesi görünümleri (Gülçin Borucu kişisel arşivi, 2019)

4.3. Şarampol Caddesi Yayalaştırma Kararının Alınması

Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırma kararı alınması için bölge halkı ile ‘Anket Çalışması’ yapılmış halkın düşünceleri alınarak bölgedeki sorunlar tespit edilmiştir. Daha sonra yerel yönetim tarafından yayalaştırma çalışmalarına başlanmış proje halka tanıtıldıktan sonra ise ‘Halk Referandumu’ yapılmıştır.

4.3.1. Çevresel sorunların tespiti için yapılan anket çalışması

2014 yılında yerel yönetim tarafından yapılan bu anket çalışmasının temel hareket noktası, vatandaşların Şarampol Caddesi ile ilgili görüşleri, memnuniyet ve memnuniyetsizliklerinin belirlenmesi, belediye hizmetlerinde karar verme aşamasında yol göstermesi bakımından katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Hafif raylı sistem sonrasında konut ve işyeri yaşam, çalışma şartlarının daha iyi hale getirilmesi, bölgenin sıkıntılarının giderilmesi amaçlanmıştır (ABB, 2018).

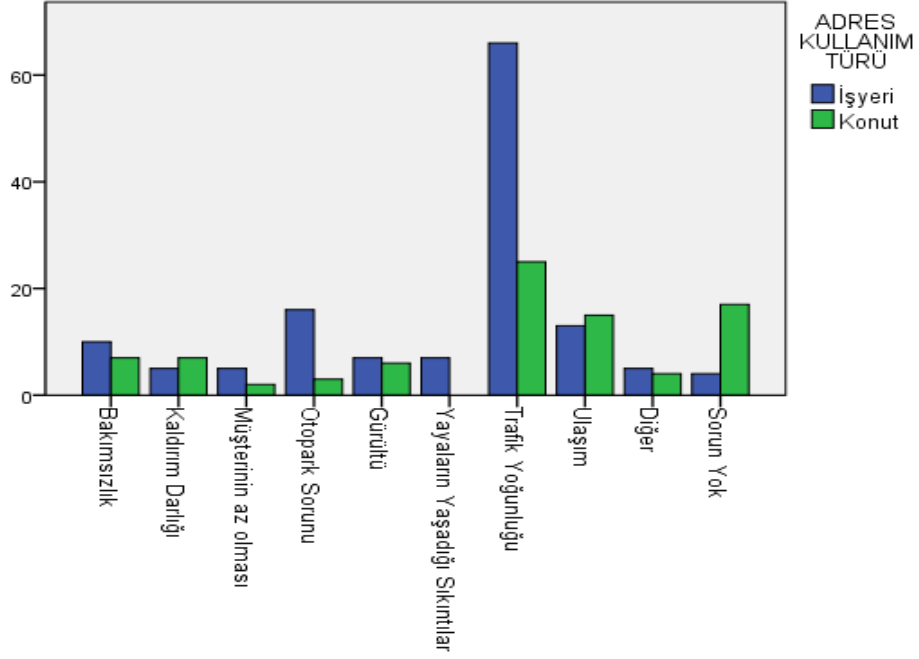
Araştırmanın evreni Antalya merkez ilçelerden Muratpaşa ilçesinde yer alan Şarampol Caddesi (Abdi İpekçi Caddesi)'nde ikamet eden vatandaşlar, işyeri sahipleri ile çalışanlardır. Örneklem rasgele belirlenmiştir. 224 anket analize dâhil edilmiştir. Araştırmada elde edilen sonuçlar hafif raylı sistem sonrası Şarampol Caddesi'nde yer alan işyeri sahibi ve çalışanları ile hane halkının algısını belirlemeye yöneliktir. Anket formunda demografik özellikler başta olmak üzere, belediye hizmetlerinden genel memnuniyeti ölçen sorulara ve cadde düzenlemesi çalışmaları için vatandaşın görüşlerini belirleyecek (kaldırım düzenlemesi, cephe düzenlemesi ve çevre düzenlemesine yönelik) sorulara yer verilmiştir. Vatandaşın özellikle hafif raylı sisteme geçiş sonrası en çok yaşadığı sıkıntılara (otopark sorunu, ulaşım sorunu vb.) yönelik sorularla birlikte, farklı öneri ve şikayetlerine yönelik açık uçlu sorular yer almaktadır (ABB 2018).

Araştırma bulgularının analizi

Belediye tarafından yapılan anket çalışmasında; araştırmaya katılanların demografik özellikleri, Şarampol caddesinin düzenlenmesine yönelik beklentileri, hafif raylı sistemden memnuniyetlerine ilişkin bulgular ve değerlendirmeler yer almaktadır. Anket uygulama aşamasında her hangi bir kota uygulanmamıştır (cinsiyet, yaş, eğitim durumu vb). Ankete katılanların yaklaşık olarak %64'ünü erkekler ve %36'sını kadınlar oluşturmaktadır. Ankete katılanların önemli bir çoğunluğu (%41'i)'ni lise mezunları oluşturmaktadır. Bunları sırası ile ilkökul mezunları ve üniversite mezunları izlemektedir. Ankete katılanların %61'i işyerlerinde çalışanlar veya işyeri sahiplerinden oluşmaktadır. Katılımcılara Şarampol caddesinin en büyük sorununun ne olduğu açık uçlu bir soru ile sorulmuş, ankete katılanlardan hem çalışanların hem hane halkının büyük çoğunluğu (%48, %29) trafik yanıtını vermiştir (Çizelge 4.1 ve Şekil4.30) (ABB, 2018).

Çizelge 4.1. Şarampol Caddesi'nin en önemli sorunlarının karşılaştırmalı analizi (ABB, 2018)

ŞARAMPOL CADDESİNİN EN ÖNEMLİ SORUNU					
CİNSİYET			Adres Kullanım Türü		Total
			İşyeri	Konut	
Erkek	ŞARAMPOL CADDESİ'NİN EN ÖNEMLİ SORUNU NEDİR?	Bakımsızlık	8	3	11
		Kaldırım Darlığı	5	2	7
		Müşterinin azlığı	5	1	6
		Otopark Sorunu	13	2	15
		Gürültü	5	2	7
		Yayaların sorunları	6	0	6
		Trafik Yoğunluğu	58	8	66
		Ulaşım	11	6	17
		Diğer	2	2	4
		Sorun Yok	1	4	5
		Total(Erkek)			114
Kadın	ŞARAMPOL CADDESİ'NİN EN ÖNEMLİ SORUNU NEDİR?	Bakımsızlık	2	4	6
		Kaldırım Darlığı	0	5	5
		Müşterinin azlığı	0	1	1
		Otopark Sorunu	3	1	4
		Gürültü	2	4	6
		Yayaların sorunları	1	0	1
		Trafik Yoğunluğu	8	17	25
		Ulaşım	2	9	11
		Diğer	3	2	5
		Sorun Yok	3	13	16
		Total(Kadın)			24
Total			138	86	224



Şekil 4.30. Şarampol Caddesi'nin en büyük sorunu (ABB, 2018)

Şarampol Caddesi'nin en önemli sorunu hakkında açık uçlu olarak sorulmuş ve yanıtlar 10 kategoride değerlendirilmiştir. Katılımcıların önemli kısmı birden fazla yanıt aynı anda vermiştir. En çok yakındıkları durumlar göz önüne alınarak yüzdeler hesaplanmıştır (Çizelge 4.1). Şikayet konuları;

- **Bakımsızlık;** Ankete katılanların %7'si asfaltların bakımsız olduğunu, cadde sokakların yeterince temizlenmediği, çevrenin düzensiz ve bakımsız olduğu yanıtlarını vermişlerdir.
- **Kaldırım Darlığı;** Katılanların %5'i kaldırımların darlığından şikâyet etmiştir ve çoğunluk esnafın eşyalarını kaldırıma koymasından şikâyet etmiştir. Oranın %5 olmasının temel katılımcıların farklı problemleri aynı anda dillendirmesidir. Başka deyişle trafiğin yoğunluğunun en önemli sorun olarak dillendirenler aynı zamanda kaldırım darlığının da kendileri için problem olduğundan bahsetmişlerdir.
- **Müşteri Sıkıntısı;** Kaldırım darlığı, trafik yoğunluğu sebebiyle müşteri sıkıntısı yaşadığını söyleyenlerin oranı %3 oranındadır.
- **Otopark Sorunu;** Ankete katılanların %9'u arabalarını park etmekte sıkıntı yaşadıklarını belirtmişlerdir. Özellikle tramvay duraklarının kenarlarında kalan boşluklarda arabaların park edildiği görülmüştür.
- **Gürültü;** Ankete katılanların %6'sı gürültünün cadde için en sıkıntılı durum olduğunu bildirmişlerdir. Özellikle Çarşamba ve Pazar günleri kurulan pazar sebebi

ile gürültünün daha çok yoğunlaştığından bahsetmiş ve gürültünün kaynağının araba, motor, korna sesi olduğunu belirtmişlerdir.

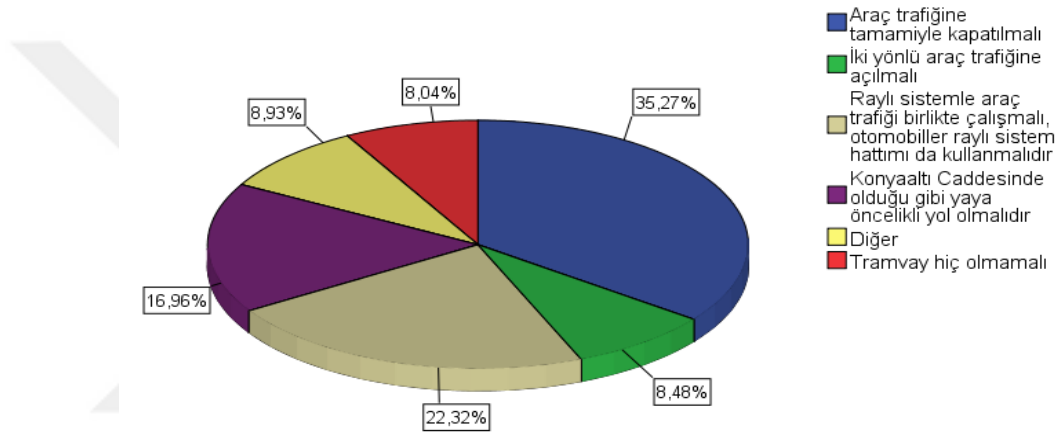
- **Yayaların Yaşadığı Sıkıntılar;** Ankete katılanların %3'ü karşıdan karşıya güvenli geçmediğini dile getirmiştir. SGK ile Şarampol Caddesi kesişiminde yer alan kavşakta arabaların ışıklara (tramvay geçişinden dolayı) uymaması sebebi ile sıkıntı yaşadıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca tramvay geçiş yolu kenarında korkulukların bulunmaması sebebi ile kazaların yaşandığından bahsetmişlerdir. Yayalar için üst/alt geçidin gerekli olduğunu vurgulamışlardır.
- **Trafik Yoğunluğu ve Ulaşım;** Katılımcıların yarısından büyük çoğunluğu caddenin en önemli sıkıntısının trafik yoğunluğu ve ulaşım olduğunu belirtmişlerdir.
- **Diğer;** Katılımcıların %4'lük kısmı genel olarak Şarampol Caddesi'nde sıkıntı yaşadıklarını, caddeyi beğenmediklerini vurgulamış. Temel bir sebep bildirmemiş veya önceki kategorilerde yer alamayacak konulardan sıkıntı yaşadıklarını belirtmişlerdir Caddede yaşanan kavgalar, eğlence yerlerinin fazlalığı gibi sebeplerden güvenli bulmadıklarını belirtmişlerdir.
- Ankete katılanların %9'u Şarampol Caddesi'nin beğenmediği özelliklerinin olmadığını belirtmişlerdir. Bunların çoğunluğunu konutta yaşayanlar oluşturmaktadır.

Sonuç olarak caddenin en büyük sıkıntısı sorusuna verilen yanıt birden fazla olup temel olarak trafik yoğunluğu, ulaşım sıkıntısı, gürültü katılımcıların en çok değindiği konulardır. Katılımcılara Şarampol caddesinin en sevdiği özellikleri sorulduğunda %43.8'i beğendiği özelliğinin olmadığını, %44.2'si özellikle Atatürk Devlet Hastanesi ve şehir merkezine yakın oluşunun en beğendikleri özellikler olduğunu belirtmişlerdir. %12.1'i temiz olması ve kiraların nispeten düşük olmasını caddenin en sevdikleri özelliği olarak bildirmişlerdir. "Şarampol Caddesi'ne kaldırım düzenlemesi yapılmasını gerekli buluyor musunuz?" sorusuna yaklaşık %75 oranında evet yanıtı alınmıştır (ABB, 2018).

Şarampol Caddesi'nde daha fazla yeşil alan düzenleme fikrine katılıyor musunuz, katılıyor iseniz aşağıdakilerden hangisini seçersiniz sorusuna verilen hem bitki hem su diyenlerin oranı yaklaşık %70'dir. Yaklaşık %15'i su veya bitki ile ilgili herhangi bir düzenleme istemediği yanıtını vermiştir. Ancak istemeyenler yolun ve kaldırımların dar olduğunu böyle bir düzenlemenin mümkün olmadığını öne sürmüşlerdir. Katılımcıların bazıları dinlenme yerleri de istediklerini belirtmişlerdir. Ankete katılan esnaf grubuna dükkân cephe giydirmesi isteyip istemediklerine yönelik bir soru yönlendirilmiş, %40,2'si istediklerini, % 16,5'i istemediğini, %43,3'ü herhangi bir fikri olmadığını belirtmiştir. İstemeyen ve fikri

olmayanların belirli bir bölümü kendilerine yansıyabilecek herhangi bir maliyet ile kaygı duydukları için dükkan cephe giydirmesini tercih etmediklerini veya kararsız kaldıklarını bildirmişlerdir. İşyerlerinde çalışanların önemli bir çoğunluğu (%65'i) dükkan cephe giydirmesi istediklerini belirtmişlerdir (ABB, 2018).

“Şarampol Caddesi’nde hafif raylı sistem sonrası cadde düzeninin daha iyi hale getirilmesi için sizce ne yapılmalıdır?” Sorusuna katılımcıların verdiği yanıtlar; katılımcıların %35,27’si araç trafiğine tamamı ile kapatılmalı, %22,32’si otomobillerin raylı sistem hattını kullanması gerektiği, %16,96’sı Konyaaltı Caddesi’nde olduğu gibi yaya öncelikli yol haline getirilmesi gerektiğini, %8,04’ü ise tramvayın tamamı ile kaldırılması gerektiği cevabını vermiştir (Şekil 4.31) (ABB, 2018).



Şekil 4.31. Caddenin daha düzenli hale gelmesi için belirtilen görüşlerin oranları (ABB)

Ankete katılan bireylerden arabası olanların büyük çoğunluğu (yaklaşık %47’si) arabalarını yol kenarlarına park ettiklerini belirtmişlerdir. Şarampol Caddesi’nde yaşayan vatandaşların büyük çoğunluğu hafif raylı sistemin Antalya kenti için gerekli olduğunu düşünürken, Şarampol Caddesi’nden geçmesinin iyi olmadığını düşünmektedirler (Çizelge 4.2). Belediyenin yaptığı anketin güvenilir düzeyde olduğu Cronbach's Alpha = 0,615 kabul edilmektedir (ABB, 2018).

Cronbach's Alpha = 0,615 (Güvenilir düzeyde olduğu kabul edilmektedir.)

KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) = 0,697

Çizelge 4.2. Bağımsız Örneklem T-Testi Sonuçları (ABB, 2018)

	Levene Testi Değerleri	
Hafif Raylı Sistem (Tramvay) sonrasında Şarampol Caddesi iyi durumda	Sig (p)=0,777 >0,05	Fark istatistiksel olarak anlamsız

Şarmpol Caddesi'nde ikamet eden/çalışan vatandaşların görüşlerin değerlendirildiği ankette özet olarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır (ABB, 2018).

- Vatandaşlar caddede özellikle trafik yoğunluğundan şikâyetçidir. Hafif raylı sistemin gerekli olduğunu düşünseler de trafik sıkışıklığı, trafiğin sebep olduğu gürültü, otopark sorunu ve kaldırımların dar oluşundan şikayet etmektedirler. Memnuniyetsizliğin temel sebeplerinden birinin tramvay olduğunu belirtmişlerdir.
- Ankete katılanların önemli kısmı bu şikâyetlerin özellikle Çarşamba ve Pazar pazarının olduğu günlerde arttığını belirtmişlerdir.
- Tramvay korkuluklarının eksik oluşu yayaaların kendilerini güvensiz hissetmelerine neden olmaktadır.

Beklentiler

- Ankete katılan vatandaşların geneli caddelerinde kaldırım düzenlemesi, yeşil alan düzenlemesi gibi çevre düzenlemesi çalışmalarını gerekli görürken caddenin darlığından kaynaklı bunların yapılamayacağı inancını taşımaktadırlar.
- Genel olarak yaya öncelikli yol olmasını veya tramvay yolunun araçlar tarafından kullanılabilmesi beklentisi içerisindeyler (ABB, 2018).

4.3.2. Halk Referandumu Değerlendirmesi

Yerel yönetim kente yapılacak büyük projelerde halkın isteklerini göz önünde bulunduruyor. Şarmpol Caddesi Projesi için de önce yapılacak proje hazırlanarak halka proje tanıtımı yapıldıktan sonra halk oylaması yapılmış ve oylama sonucu doğrultusunda yerel yönetim yayalaştırma projesini hayata geçirmiştir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından Şarmpol Caddesi periferisindeki Balbey, Cumhuriyet, Elmalı, Güvenlik, Kızılsaray, Muratpaşa, Sedir, Tahıl pazarı ve Üçgen mahalleleri cadde esnafı ve konut sahipleri ile 18.11.2015 tarihinde halk oylaması yapılmıştır. 9 mahallenin katılımı ile gerçekleşen Şarmpol Caddesi Kentsel Tasarım ve Çevre Düzenlemesi Projesi Halk Referandumu Şekil 4.32'de görüldüğü gibi %90,19 evet oyu olarak büyük çoğunluk tarafından kabul edilmiştir (ABB, 2018).

İLÇE ADI	MAHALLE ADI	LİSTEDEKİ SEÇMEN SAYISI	OY KULLANAN SEÇMEN SAYISI	İTİRAZ ÜZERİNE HESABA KATILAN OY PUSULASI SAYISI	GEÇERSİZ SAYILAN VEYA HESABA KATILMAYAN OY PUSULASI	EVET	HAYIR	Geçersiz Oran	Evet Oran	Hayır Oran
MURATPAŞA	BALBEY	750	190	0	0	181	9	0,00	95,26	4,74
MURATPAŞA	BALBEY	ESNAF SANDIĞI	13	0	0	12	1	0,00	92,31	7,69
MURATPAŞA	CUMHURİYET	8.203	883	0	0	779	104	0,00	88,22	11,78
MURATPAŞA	CUMHURİYET	ESNAF SANDIĞI	32	0	0	30	2	0,00	93,75	6,25
MURATPAŞA	ELMALI	632	20	0	0	17	3	0,00	85,00	15,00
MURATPAŞA	ELMALI	ESNAF SANDIĞI	19	0	0	17	2	0,00	89,47	10,53
MURATPAŞA	GÜVENLİK	10.202	261	0	0	246	15	0,00	94,25	5,75
MURATPAŞA	GÜVENLİK	ESNAF SANDIĞI	7	0	0	7	0	0,00	100,00	0,00
MURATPAŞA	KIZILSARAY	3.576	232	7	0	214	11	0,00	92,24	4,74
MURATPAŞA	KIZILSARAY	ESNAF SANDIĞI	28	0	1	18	9	3,57	64,29	32,14
MURATPAŞA	MURATPAŞA	8.604	1.338	0	0	1.253	85	0,00	93,65	6,35
MURATPAŞA	MURATPAŞA	ESNAF SANDIĞI	56	0	0	51	5	0,00	91,07	8,93
MURATPAŞA	SEDİR	6.249	346	0	2	287	57	0,58	82,95	16,47
MURATPAŞA	SEDİR	ESNAF SANDIĞI	4	0	0	2	2	0,00	50,00	50,00
MURATPAŞA	TAHİLPAZARI	1456	171	0	0	156	15	0,00	91,23	8,77
MURATPAŞA	TAHİLPAZARI	ESNAF SANDIĞI	31	0	0	30	1	0,00	96,77	3,23
MURATPAŞA	ÜÇGEN	8.108	957	0	0	837	120	0,00	87,46	12,54
MURATPAŞA	ÜÇGEN	ESNAF SANDIĞI	49	0	0	45	4	0,00	91,84	8,16
TOPLAM ESNAF	RAKAMLA:		239	0	1	212	26	0,42	88,70	10,88
	YAZIYLA:									
TOPLAM SEÇMEN	RAKAMLA:	47.780	4.398	7	2	3.970	419	0,05	90,27	9,53
	YAZIYLA:									
GENEL TOPLAM	RAKAMLA:	47.780	4.637	7	3	4.182	445	0,06	90,19	9,60
	YAZIYLA:									
			9,70	0,15	0,06	90,19	9,60			

Genel Sekreter

Belediye EPC
Genel Sekreter Yardımcısı

Ahmet CILAVI BARDOLU
Genel Sekreter Yardımcısı

Bünyan B. Başoğlu
Kaynak Geliştirme ve İştirakler
Bünyan B. Başoğlu

Dünya BAŞDOĞAN
Bilgi İşleri Dairesi Başkanı

Şekil 4.32. Şarampol Caddesi Projesi Halk Oylaması Mahalle Birleştirme Tutanağı (ABB, 2018)

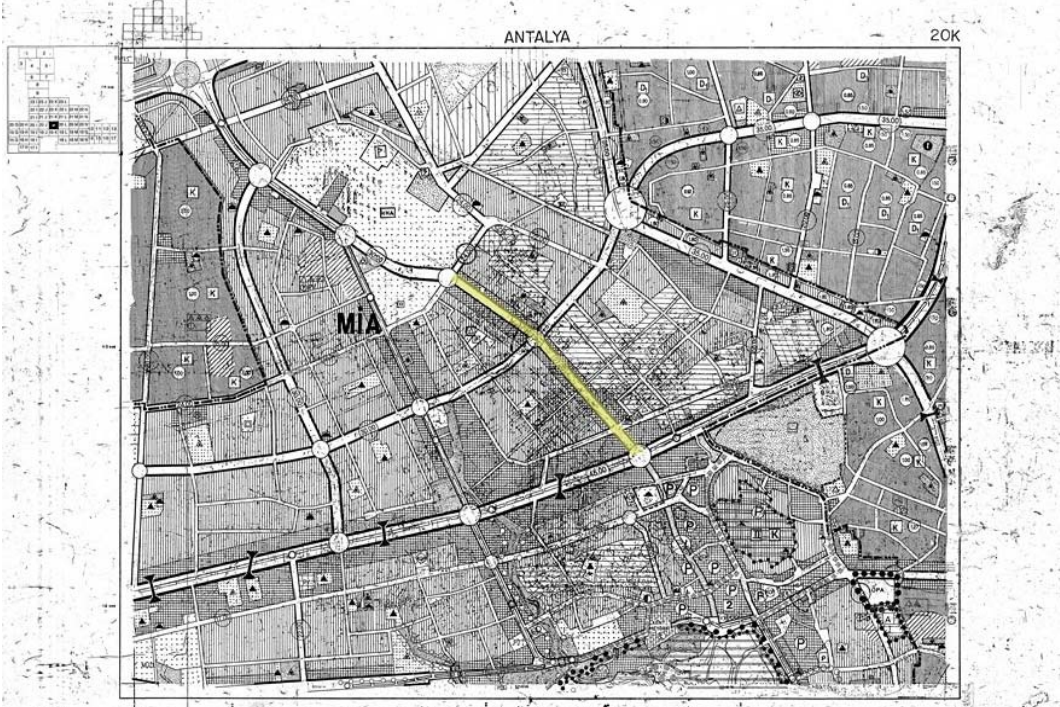
4.4. Değerlendirme Alanı Çevre Analizleri

Şarampol Caddesi trafiğe açık haliyle değerlendirildiğinde; trafik yoğunluğu, gürültü kirliliği, çevresel sorunlar, cadde genişliğinin araç yoğunluğuna yetmemesi, kaldırım darlığı, bakımsızlık, düzensizlik, cadde sakinleri ve kullanıcıları için otopark eksikliği, kent içerisinde rekabet edebilecek çekici kullanımların eksikliği, yeşil alan ve rekreatif unsurların eksikliği gibi kent sorunlarına sahip olduğu görülmüştür (Şekil 4.33).



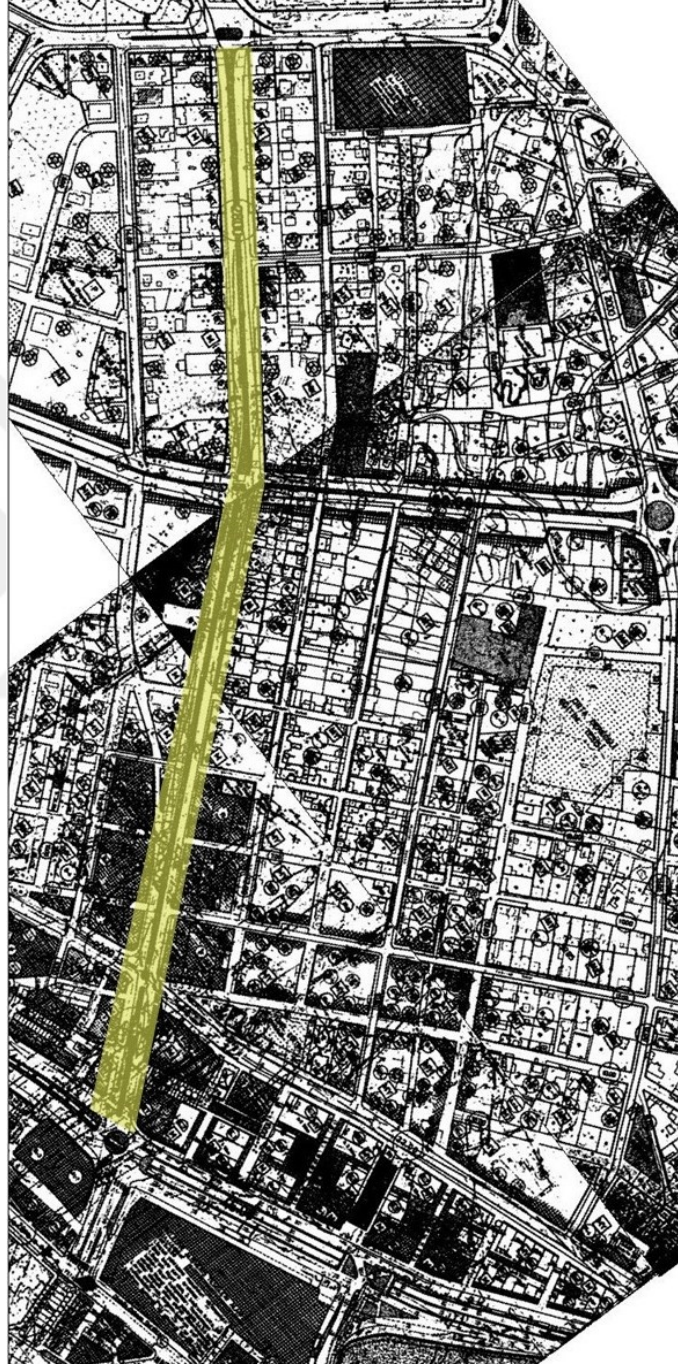
Şekil 4.33. Şarmpol Caddesi yayalaştırma öncesine ait görünümü, 2014 (ABB, 2018)

4.4.1. 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planı



Şekil 4.34. 1/5000 Nazım İmar Planı (ABB, 2018)

Şarampol Caddesi trafiğe açık eski hali ve 90. Sokak 3 araç geçişine izin verecek şekilde olup, gösterilen noktada mülkiyet sorunu ile karşılaşılmaktaydı. Belli noktada geçiş 2 araca düşmekteydi. Alternatif yol imar planında 14 metre, Dolaplıdere Caddesi ve Çatalköprü Caddesi halihazır durumda yol 8 metre ve 15 metre arasında değişmekte fakat imar planında ise 22 metre görünmekte idi. (Şekil 4.34 ve Şekil 4.35) (ABB, 2018).



Şekil 4.35. 1/1000 Uygulama İmar Planı (ABB)

4.4.2. Yeşil alanlar

- Giritli Parkı



Şekil 4.36. Giritli Parkı görünümü (G.Borucu, 2018)

Girit'ten mübadele ile ülkemize ilk göçler 1897-1898 yıllarında, Abdülhamit döneminde başlamıştır. Şarapole yerleştirilen, kendilerine tek katlı evler verilen Giritli Türkler bu muhitte yaşadığı için ve parkın içerisinde kültürlerini yaşatmak için Giritli Kültür Evi olması nedeniyle parka Giritli Parkı adı verilmiştir (Şekil 4.38). Giritli Parkı'nda çocuk oyun alanı, su kuyusu, Giritli Kültür Evi, oturma alanları, ağaçlar ve peyzaj öğeleri vardır (Şekil 4.36). Rekreasyon alanını mahalleli aktif olarak kullanmaya devam etmektedir.



Şekil 4.37. Giritli Kültür Evi iç görünümü (2018)

Giritlilere verilen tek katlı evler zamanla yerini apartmanlara bırakarak yok olmuştur. Üçgen Mahallesi'nde yer alan parka eski mimariye uygun bir Girit Evi yaptırılmış. Girit göçmeni ailelerden üç yüz civarında Girit Kültürü'nü yansıtan obje toplanmış ve bu objeler 'Giritli Kültür Evi'nde halka sergilenmektedir (Şekil 4.37).



Şekil 4.38. Giritli Parkı içerisindeki Girit Kültür Evi (2018)

- 80. Yıl Cumhuriyet Parkı

80.Yıl Cumhuriyet Park alanı yer altına katlı otopark yapılarak 2019 yılında kullanıma açılmıştır. Hem park hem de otopark olarak çift fonksiyonlu kullanım durumu ile akılcı bir çözüm bulunmuştur. Yeraltı otoparkı üzerinde yeşil alanlar, mahalle halkının rahatlaması amaçlı park, oturma alanları, spor alanı, koşu parkuru, havuz ve çocuk oyun alanı oluşturulmuştur (Şekil 4.39) (Şekil 4.40).



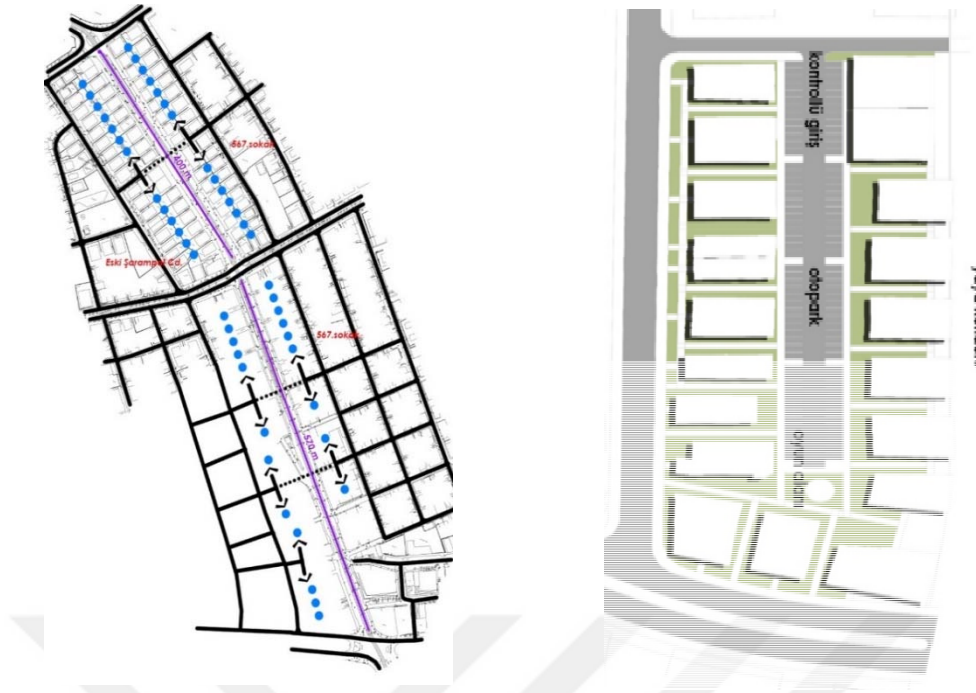
Şekil 4.39. 80.Yıl Cumhuriyet Parkı görünümü, 2015 (Google, 2018)



Şekil 4.40. Yer Altı Katlı Otopark ve Parka ait görsel (ABB, 2019)

4.4.3. Otoparklar

Şarmpol Caddesi ve etrafı yayalaştırma öncesi trafiğin çok yoğun olduğu ve otopark sorunun çok yoğun yaşandığı bir yerdi. Projenin hayata geçmesi ile konutların arka bahçeleri daha verimli kullanılarak ada bazlı kontrollü otoparklar elde edilmiştir. Şekil 4.41’de görülen kontrollü otoparklara arka sokaklardan bağlantı sağlanarak konut sakinlerinin otopark ihtiyacı karşılanmaktadır.



Şekil 4.41. Ada içi otopark düzenlemeleri (ABB, 2018)

Yayalaştırılan Şarmpol Caddesi üzerindeki motorlu taşıt trafiği caddenin paralelinde bulunan 620.Sokak ve Eski Şarmpol Caddesine aktarılmıştır. Bölgedeki yoğun yapılaşma ve ticari alanların yoğunluğu nedeniyle oluşacak otopark ihtiyacına çözüm olması için Cumhuriyet Mahallesi'nde yer alan 80. Yıl Cumhuriyet Parkı yer altına 4 bodrum katlı 10.000 m² kapalı otopark yapılmıştır. Yer altına yapılan otoparkta katlı mekanik sistem kullanılarak otoparkın araç alma kapasitesinin iki katına 614 araca artırılması düşünülmüş ve otopark buna uygun tasarlanmıştır. Otopark bölgenin park sorununu büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır. Ayrıca yer üstünde görsel kirlilik oluşturmayarak, otopark üzerinde yeşil alanlar oluşturularak, rekreasyon alanı düzenlemesi yapılarak mahalle halkının rahatlaması amaçlı park ve çocuk oyun alanı oluşturulmuştur (Şekil 4.40) (ABB, 2018). Ayrıca Sokullu Caddesi'nde yer alan Cumhuriyet Mahallesi Katlı Kapalı Pazarı çarşamba ve pazar günleri hariç otopark olarak da kullanılarak bölgenin otopark ihtiyacını kısmen karşılamaktadır.

4.4.4. Ulaşım Analizi ve Şarmpol Caddesi UKOME Kararı

UKOME Genel Kurulu görülen lüzum üzerine 30.12.2015 tarihinde Şarmpol Caddesi'nin araç trafiğine kapatılması projesinin değerlendirilmesi için toplanmıştır. Muratpaşa İlçesi sınırları içinde bulunan Şarmpol Caddesi'nde taşıt yolunun tek şerit olarak çalışması kentin merkezi alanında trafik sıkışıklığına ve düşük kapasiteli servis sunumuna neden olmaktadır (Şekil 4.44). Cadde üzerinde bulunan raylı sistem hattı da göz önüne alınarak sürdürülebilir ulaşım türlerinin geliştirilmesi, güvenli, cazibe merkezi ve erişilebilir alanlar oluşturulup, yaşanabilir kent formuna erişilmesi amacıyla alternatif güzergahların işlevsel niteliğinin

artırılarak, bölgede hazırlanan yayalaştırma projesinin uygun olduğu görüşüne komisyona katılan üyelerin oybirliği ile karar verilmiştir (Şekil 4.42, Şekil 4.43, Şekil 4.45, Şekil 4.46, Şekil 4.47, Şekil 4.48, Şekil 4.49) (30.12.2015 tarih, 706 sayılı UKOME Kararı).



Şekil 4.42. Karayolu ve Raylı Sistem Ağı Gösteren Harita (Google, 2018)



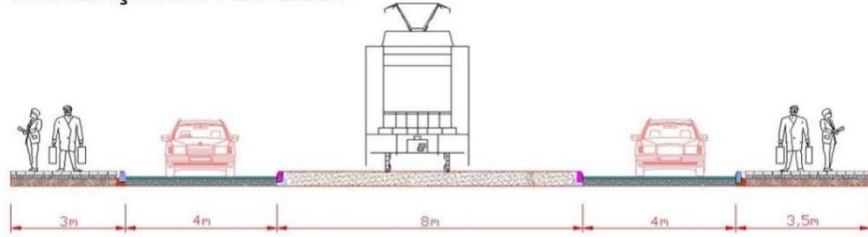
Şekil 4.43. Yayalaştırma Sonrası Yol Haritası



Şekil 4.44. Antray ve Nostalji tramvay raylı sistemleri güzergah haritası

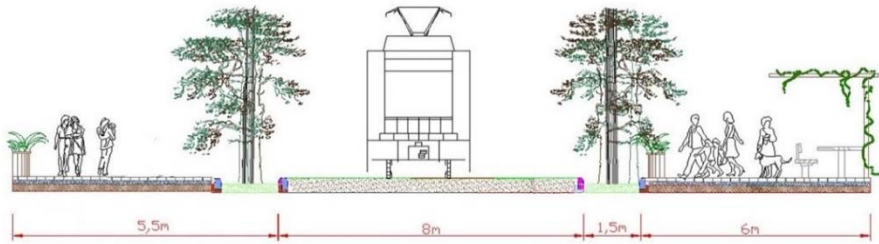
Şekil 4.44'de kentin iki farklı raylı sistem ağı belirtilmiştir. Müze-Zerdalilik hattı nostalji tramvay hattıdır. Antray hattı ise Aksu-Kepez arası bağlantı sağlamaktadır.

YAYALAŞTIRMA ÖNCESİ



Şekil 4.45. Yayalaştırma öncesi Şarampol Caddesi kesiti (UKOME, 2018)

YAYALAŞTIRMA SONRASI



Şekil 4.46. Yayalaştırma sonrası Şarampol Caddesi kesiti (Borucu, 2019)



Şekil 4.47. 575. Sokak görünümü (UKOME, 2018)



Şekil 4.48. Eski Şarmpol Caddesi görünümü (UKOME, 2018)



Şekil 4.49. Dolaplıdere Caddesi görünümü (UKOME, 2018)

Tonguç Caddesi Hemzemin ve Tünel Geçişi

Proje kapsamında bölgenin ulaşım sorununa çözüm getirecek hemzemin ve tünel geçişi çalışması hayata geçirildi. Taşıt trafiği kısmını çözecek çalışmalar kapsamında Tonguç Caddesi'nin Eski Şarmpol Caddesi, Şarmpol Caddesi ve 620. Sokak kesişimlerinde yeraltı geçişli üç kavşağın yapımı tamamlandı. Bu üç noktanın trafik ışısız geçilmesi ile yayalaştırma aksı doğrultusunda bir bölünme yaşanmamaktadır (Şekil 4.50, Şekil 4.51 ve Şekil 4.52) (ABB, 2018).



Şekil 4.50. Tonguç Alt Geçitlerine ait fotoğraf, 2017 (ABB, 2018)



Şekil 4.51. Tonguç Alt Geçitleri görünümü, 2017 (ABB, 2018)



Şekil 4.52. Tonguç Alt Geçit Kazı alışmaları, 2017 (ABB, 2018)

5.MATERYAL VE YÖNTEM

5.1. Gözlem Yöntemiyle Şarampol Caddesi Analizi

Kentsel mekanda gözlem yöntemi kullanılarak farklı zamanlardaki fotoğraflarla mekânın fiziksel koşulları ve değişimi tespit edilmiştir. Zamanla değişen Şarampol ve Abdi İpekçi Caddesi için yayalaştırma öncesi görsellere ve sonrasına ait güncel görsellere yer verilerek kentsel mekanda fiziksel ve çevresel koşullarına göre yorumlanmıştır.

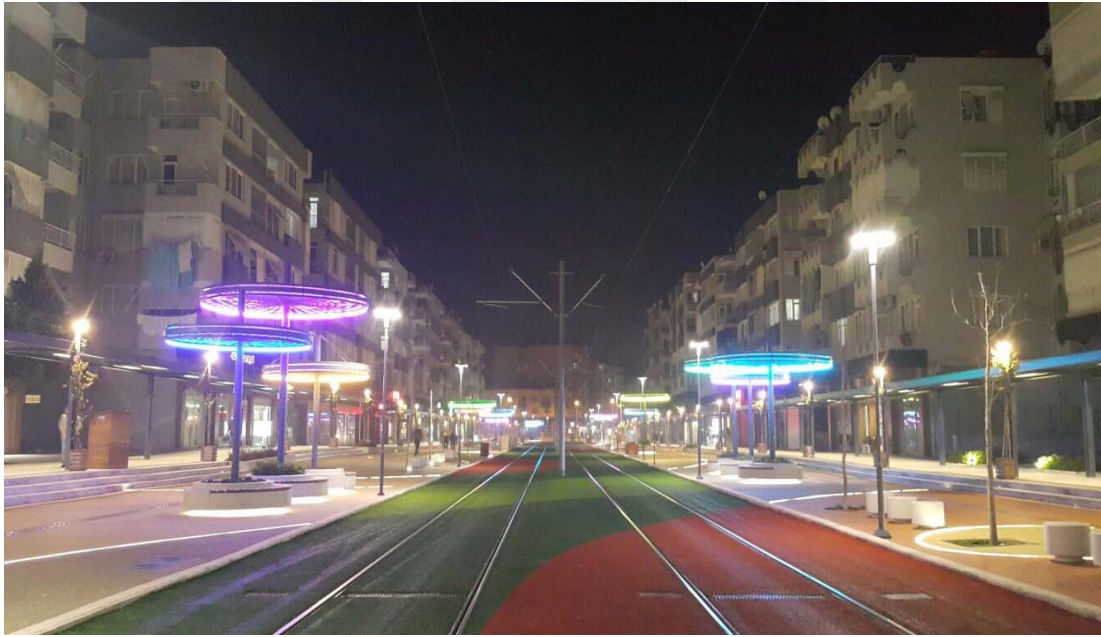
Gehl (2004), Zürih kentsel mekanları üzerine bir analiz çalışması yapmıştır. Gözlem yöntemiyle Şarampol Caddesi incelenirken Gehl'in mekansal kalite ölçütlerinden de yararlanılmıştır.

Gehl'e göre kentsel mekanlardaki kalite ölçütleri;

- Bina cepheleri: Cephelerin mimarisi ve kat yükseklikleri,
- Zemin döşemeleri: Malzeme seçimi ve kalitesi,
- Sınırlar ve kotlar: Sınırlandırıcı faktörler, zemin kotları, giriş çıkışlar,
- Kentsel öğeler: Kent mobilyaları,
- Görüntü/Manzara: Çevre, peyzaj ve önemli yapılar,
- Park yerleri: Motorlu araç ve bisiklet park yerleri,
- Güvenlik ve gece kullanımı: Güvenlik durumu ve gece kullanım durumu,
- Gürültü: Gürültü yaratan faktörler (Motorlu araç, korna sesi vb)
- Erişilebilirlik: Engelsiz kullanım (Tekerlekli sandalye, bebek arabası vb), olarak gözlem analizinde karşımıza çıkmıştır (Gehl, 2004).



Şekil 5.1. Yayalaştırılan, Işıklandırılan Şarmpol ve Abdi İpekçi Caddesi Fotoğrafi (2018)



Şekil 5.2. Yayalaştırılan Abdi İpekçi Caddesi Gece Fotoğrafi (2018)

Yayalaştırma projesi uygulaması sonrasında ait görseller Şekil 5.1 ve Şekil 5.2’de görülmektedir.

5.1.1. Şarampol-Abdi İpekçi Caddeleri bina cepheleri



Şekil 5.3. Yayalaştırma öncesi görünümü, 2014 (Google, 2018)



Şekil 5.4. Tonguç Caddesi üzerinden yayalaştırma sonrası Şarampol Caddesi (2018)

Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi boyunca apartman cephelerinde gri renk hakim olacak şekilde cepheler yenilenmiştir (Şekil 5.3 ve 5.7). İşyeri cephelerinde ahşap görümlü kompozit kaplama yapılmıştır. Ticaret ve konutları cephede ayıran antrasit renk yatay hat üzerinde 30 cm'lik harflerle tabela yerine kutu harfler kullanılarak işyeri isimleri yazdırılmıştır. Antrasit hat altında kalan daha dar yatay hat ahşap kompozit malzeme ile kaplanmış ve 10 cm'lik harflerle işyeri isimleri yazdırılmış böylece cephelerdeki tabela düzensizlikleri ortadan kaldırılarak yayalaştırılan cadde cephesinde bütünlük sağlanmıştır (Şekil 5.5, 5.6 ve 5.8). Ayrıca iyileştirme çalışması esnasında klimalar için cephede klima yuvası yapılarak dış ünitelerin cephelerde yarattığı görüntü kirliliğinin azaltıldığı gözlemlenmektedir (Şekil 5.4).



Şekil 5.5. Proje öncesi Şarampol Caddesi cephe görünümü, 2014 (Google, 2018)



Şekil 5.6. Proje sonrası Şarampol Caddesi cephe görünümü (G.Borucu, 2018)



Şekil 5.7. Proje öncesi cepheler ve öneri cephe çizimleri (ABB, 2018)



Şekil 5.8. Yenilenen işyeri cepheleri (Borucu, 2018)

5.1.2. Şarmpol-Abdi İpekçi Caddeleri ve kent elemanları

Estetik birçok kent elemanı yayalaştırılan değerlendirme alanını zenginleştirmektedir. Yayalaştırılan alan içerisinde yer alan aydınlatma elemanları, çöp kutuları, peyzaj elemanları, gölgelikler, süs havuzları, oturma elemanları, büfeler gibi objeler ile alanın daha çekici bir hale getirildiği incelenmiş ve görselleştirilmiştir. Şekil 5.9 incelendiğinde Şarmpol Caddesi'nde yeterli ve kaliteli bir şekilde aydınlatıldığı görülmektedir. Alanda yapılan geziler sırasında alanda yer alan modern tasarımlı aydınlatma elemanlarının birkaç tipten ve renkten oluştuğu tespit edilmiştir. Ayrıca zeminlerde lineer ve noktasal LED aydınlatmalar olduğu ve süs havuzlarında da aydınlatma armatürleri olduğu görülmüştür. Şarmpol Caddesi'nin gece saatlerinde de aktif olarak kullanılmasını sağlamak amacı ile alanda özel tasarım aydınlatma elemanları kullanılmıştır. Kullanılan bu aydınlatma elemanları ile alana kimlik, renklilik ve canlılık kazandırılmıştır. Aydınlatma elemanları çok fonksiyonludur alt kısımları saksı, oturma elemanı olarak ve üst kısmı da gölgelik olarak tasarlanmıştır. Oturma elemanları yayalaştırılan cadde üzerinde yer almaktadır. Cadde

boyunca renkli ışıklı oturma elemanları ve oturma küplerinin yeterli olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.10).



Şekil 5.9. Aydınlatma ve oturma elemanlarına ait fotoğraf (Borucu, 2018)



Şekil 5.10. Kent mobilyaları-Oturma elemanları (Borucu, 2018)

Görme engellilerin günlük yaşamda rahat hareket etmeleri için belirlenen yerlere kabartmalı hissedilebilir yüzey ürünleri döşendiği, gerekli rampalar ile caddenin engelli kullanımı için uygun olduğu görülebilir (Şekil 5.11). Cadde ortasından geçen raylı sistem hattı zemini ise yeşil zemin kaplaması ile kaplanarak çim görüntüsü elde edilmiştir.



Şekil 5.11. Gölgelekler ve Tenteler (Borucu, 2018)

Yayalaştırılan caddenin üst yarısında (Abdi İpekçi Caddesi) işyerlerinin önüne çelik gölgelekler yapıldığı görülmüş olup alt yarısında (Şarampol Caddesi) ise işyerlerinin çoğunda bordo renk tente kullandığı ve renk birliğinin sağlandığı tespit edilmiştir (Şekil 5.11).

Arazi çalışmaları sırasında modern görünümlü taş kaplamalı yarım oval şekilli ve fiskiyeli süs havuzları olduğu görülmüştür. Tonguç 1. Altgeçiti üzerinde bulunan prefabrik zabıta biriminde ahşap görünümlü malzeme kullanılmıştır projedeki cephelere uyumlu bir görüntü sergilemektedir (Şekil 5.12).



Şekil 5.12. Su ögesi havuz (solda) ve Zabıta birimi (Borucu, 2018)

Arazi çalışmaları sırasında cadde ortasında bir büfe olduğu ve aynı tip çöp kutularının cephe kaplamaları ile uyumlu ve renk birliğinde olduğu, belirli aralıklarla cadde boyunca yerleştirildiği tespit edilmiştir. Raylı sistem hattının ortasından geçtiği toplu taşımanın aktif olarak kullanıldığı caddede Antalyakart satış-dolum birimi bulunmaktadır (Şekil 5.13).



Şekil 5.13. Büfe, Çöp kutuları, Kart satış birimi

5.2. Mekan Dizim (Space Syntax) Yöntemiyle Şarmpol Caddesi ve Çevresi

Mekân dizim (Space Syntax) yöntemi, Bill Hillier ve Julienne Hanson tarafından üretilen teoriye dayanmakta olup, insan hareketleri ve mekan algısına yönelik bir araştırma yöntemidir. Hillier ve Hanson (1984)'un “The Social Logic of Space” kitabı Space Syntax kuramı ile mekanlar arası ilişkileri ve mekanın sosyal yönlü bağlantılarını konu alır (Hillier ve Hanson, 1984). Mekan dizim yönetemi ana prensipleri üzerine kurulan, University College London Space Syntax Laboratuvarı'nda, Alasdair Turner ve ekibi tarafından “DepthmapX” adlı bilgisayar programı geliştirilerek tasarlanmıştır. Günümüzde farklı disiplinler tarafından görsel grafikler elde edilmesi ile mekanların algılanmasında kullanıldığı görülmektedir.

Mekansal görüntüler bir araya getirildiklerinde mekansal etkiyi ortaya çıkarmaktadır. Mekan tasarımcıları, insanın mekandan edindiği bu algı ve görüntüleri de tasarlamış olmaktadır. Tasarımcı, insanın mekan içindeki hareketlerini yönlendirerek mekandan elde edilebilecek öngörülerini oluşturur. Mimarlık bir tasarlama ve deneyimleme süreci olup kullanıcıların deneyimleri de tasarlama sürecinde büyük rol oynamaktadır (Dağ, 2005).

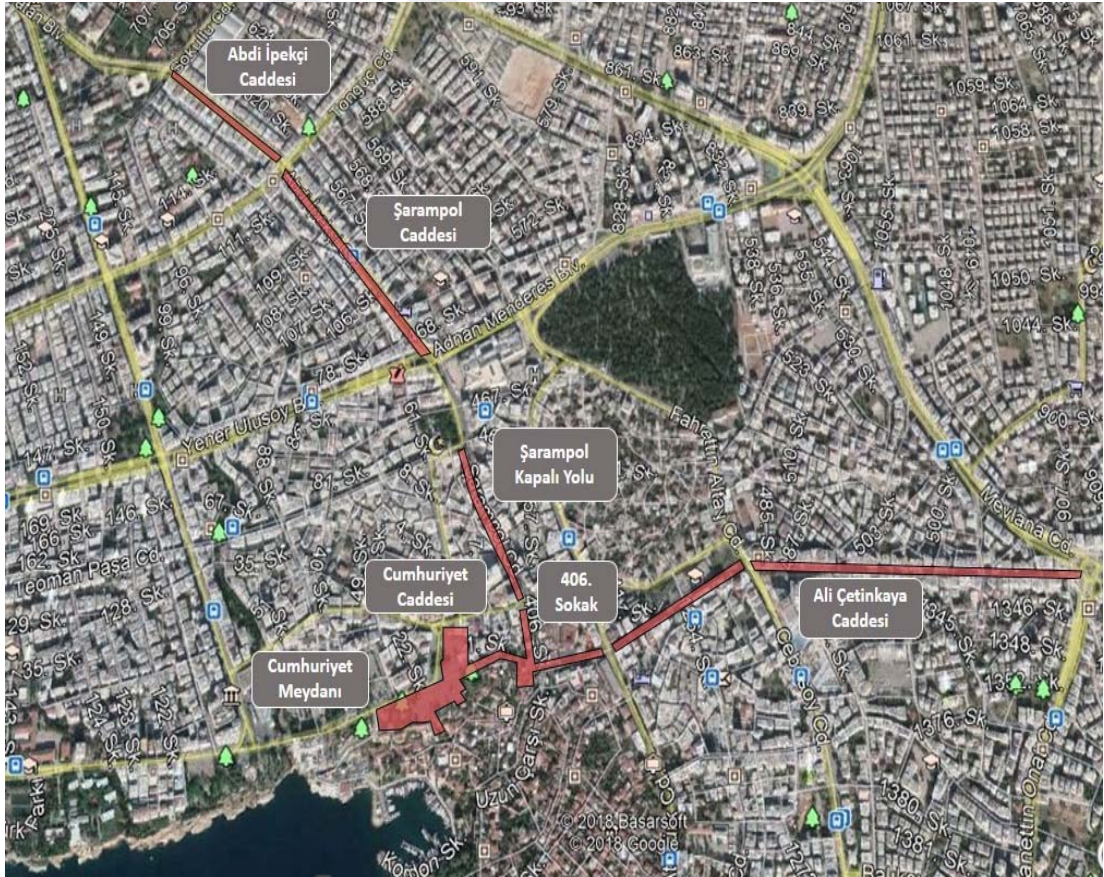
Mekan dizim (Space Syntax) yöntemi, bina ve kent ölçeğinde, mekanların sosyal, kültürel ve düzenlenmesine dair önemli tasarım kararlarının değerlendirilmesinde, çevresel faktörlerin suç oranları ile bağlantısının anlaşılmasında, çalışma alanlarında mekansal düzenlemenin iş verimliliğine yaratıcılığa etkisinde, mekansal algı ve yön seçimlerinde bilgisayar ortamında objektif şekilde araştırılmasında kullanılan etkin bir tekniktir (Kubat, vd., 2007).

Tasarım odaklı çalışmalarla oluşturulan alternatif projelerden hangisinin yürünebilirlik, yoğunluk veya görünürlük açısından daha uygun olduğunu saptamak üç boyutlu simülasyonlar, morfolojik ve mekansal dizim analizleriyle de mümkün olabilecektir. Bu

şekilde çalışılarak farklı alternatiflerin birbiriyle karşılaştırılmasıyla mekanlar için hedeflenen amaca ve daha başarılı sonuçlara ulaşılabilir (Ercan ve Belge, 2017).

Mekan dizim (space syntax) yöntemi kullanılarak yayalaştırma öncesi ve sonrasına ait kentsel ölçekte araçların ulaşımı, hareketi ve yayalar için çevrenin görünürlüğü üzerine farkındalık analizleri yapılmaktadır. Tez konusu alan Şarampol Caddesi ve çevresini içeren Antalya merkezinde kentsel değişim ve gelişimin mekan dizim yöntemiyle incelenmesi açısından bu tez çalışmasında DepthmapX adlı bilgisayar programı kullanılarak analizler yapılmıştır. Antalya kent merkezi Şarampol, Abdi İpekçi, Ali Çetinkaya Caddeleri, Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi çevresindeki yollarla beraber aksiyal analizlerle, çalışılan alandaki yaya alanları ise görünürlük analizleriyle değerlendirilmiştir. Mekân Dizim yöntemi kullanılarak yapılan analizler ise şunlardır;

- Seçilen yaya alanları yakın çevresi ve trafiğe açık yollarla ilişkilerini anlamaya yönelik olarak görünürlük grafik analizi (Visibility Graph Analysis)
- Kent planı ölçeğinde trafiğe açık yollar üzerinden mekânsal ilişkilerin incelenebilmesi için yapılan aksiyel analizlerde; bütünleşme (integration) ve bağlantılılık (connectivity) analizleri yapılmıştır.



Şekil 5.14. Antalya kent merkezinde yaya alanlarının haritası (Borucu, 2019)

5.2.1. Bütünleşme (Integration) Analizi

Bütünleşme analizi yapılacak sistemin mekanları en çok bütünleştiğinden en çok ayrılmışlığına kadar DepthmapX renkli grafiklerle gösterebilir. Mekan sisteminin merkezine yaklaştıkça çevresindeki bölümlerin sayısı artar ki bu mekanın diğer bölümlere oranla daha çok bütünleşmiş olduğunu göstererek bütünleşme değeri yüksek çıkar (Dağ, 2005)

Zaman farkı göz önüne alınarak yayalaştırma önce ve sonrası olmak üzere Şarampol, Abdi İpekçi, Ali Çetinkaya Caddeleri, Cumhuriyet Meydanı ve Cumhuriyet Caddesi çevresiyle analiz edilmiştir. Yayalaştırılarak bazı araç trafik bağlantıları koparılan alandaki değişim analizlerde de görülmektedir. Analizlerde renkli grafiklerle doğruların yani yolların sahip olduğu sayısal değerlere ve renklere göre tespitler yapılmıştır. Bütünleşme değeri yüksek olan aksların yoğunlaştığı alanlar bütünleşme çekirdeği veya sistemin merkezi olarak tanımlanan bu alanlar bütünleşik yapıda olmaları nedeni ile merkez kullanımı için uygun alanlardır.



Şekil 5.15. Yerel entegrasyon (R3) analizi haritası

DepthmapX programında oluşturulan yerel entegrasyon (R3) analiz haritaları incelendiğinde Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey aksını oluşturan Şarampol-Abdi İpekçi Caddeleri, doğu aksını oluşturan Cumhuriyet Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi'nin yayalaştırma öncesi haritada bütünleşme değerlerinin yüksek olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.15 ve Çizelge 5.1).

Çizelge 5.1. Yerel entegrasyon (R3) analizi değerleri (Integration)

	Minimum	Ortalama	Maksimum
Yayalaştırma öncesi	0,21	1,57	3,041
Yayalaştırma sonrası	0,21	1,54	2,948



Şekil 5.16. Genel entegrasyon (Rn) analizi haritası

Deptmap programında oluşturulan global entegrasyon (Rn) analiz haritaları incelendiğinde Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey aksını oluşturan Şarampol-Abdi İpekçi Caddeleri, doğu aksını oluşturan Cumhuriyet Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi'nin yayalaştırma öncesi haritada bütünleşme değerlerinin yüksek olduğu görülmüştür, bu akslardaki caddelerin bağlantıları koparılıp yayalaştırıldıktan sonraysa Güllük Caddesi, Mevlana Katlı Kavşağı, Yener Ulusoy ve Adnan Menderes Bulvarı'nın kırmızı renge geçerek zaten yüksek olan bütünleşme değerinin daha çok arttığı tespit edilmiştir (Şekil 5.16 ve Çizelge 5.2).

Çizelge 5.2. Genel entegrasyon (Rn) analizi değerleri (Integration)

	Minimum	Ortalama	Maksimum
Yayalaştırma öncesi	0,21	0,831	1,329
Yayalaştırma sonrası	0,21	0,756	1,139

DeptmapX programında oluşturulan genel entegrasyon (Rn) analiz haritaları incelendiğinde yayalaştırma sonrası ise Mevlana Katlı Kavşağı, Yener Ulusoy ve Adnan Menderes Bulvarı'nın kırmızı renge geçerek zaten yüksek olan bütünleşme (erişilebilirlik) değerinin daha çok arttığı tespit edilmiştir. Bağlantılı yolların genel entegrasyon analizine bakıldığında çizelgede de görüldüğü üzere ortalama ve maksimum değerlerde yayalaştırma sonrası düşüş olduğu görülmüştür.

Çizelge 5.3. Önemli yolların bütünleşme analiz değerleri karşılaştırması (Integration)

	Global Entegrasyon (rn) değerleri		Yerel Entegrasyon (r3) değerleri	
	Yayalaştırma öncesi	Yayalaştırma sonrası	Yayalaştırma öncesi	Yayalaştırma sonrası
Şarampol Caddesi	1,1145	0	3,0416	0
Abdi İpekçi Caddesi	1,0593	0	2,4249	0
Ali Çetinkaya Caddesi	1,3034	0	2,922	0
Cumhuriyet Caddesi	1,2319	0,8788	2,2324	2,1384
Güllük(Anafartalar) Caddesi	1,1827	1,0875	2,8218	2,9483
Yener Ulusoy Bulvarı	0,8882	1,0954	1,9753	2,8984
Adnan Menderes Bulvarı	1,1228	1,1391	2,3055	2,6193
Milli Egemenlik Caddesi	1,1326	1,0857	2,8218	2,9343
Atatürk Caddesi	1,2546	1,1128	2,0856	1,8141
Mevlana Caddesi	1,1386	1,0353	2,3191	2,3814
Evliya Çelebi Caddesi	1,0946	1,0311	2,4461	2,6314
100. Yıl Bulvarı	0,9077	0,9583	1,9812	2,1975
Vatan Bulvarı	0,8043	0,7571	1,3873	1,0001
Tonguç Caddesi	1,1464	1,0162	2,9333	2,6718
Sokullu Caddesi	0,9027	0,8445	1,7265	1,6071
Konyaaltı Caddesi	1,0892	0,9524	2,2437	2,3628

Çizelgede adı geçen yollara ait yerel ve global bütünleşme analizi değerleri görülmektedir. Yayalaştırma sonrası sadece Adnan Menderes Bulvarı, Yener Ulusoy Bulvarı ve 100. Yıl Bulvarı'nın bütünleşme değeri artmış çevredeki diğer yolların bütünleşme değerlerinin ise azaldığı saptanmıştır (Çizelge 5.3).

5.2.2. Bağlantılılık (Connectivity) Analizi

Bağlantılılık (Connectivity) analizi, incelenen mekânı çevreleyen ya da doğrudan bağlantı kuran komşu mekân sayılarını gösteren bir mekan dizim yöntemi ölçümüdür. Mevcut her doğrudan bağlantılı olan diğer doğru sayısını ölçerek bölgesel bir uzaklık belirtir (Hillier ve Hanson, 1984). Tez konusu Şarampol Caddesi trafiğe açık ve kapalı haldeyken aks analizi şeklinde DepthmapX programına yüklenerek diğer doğrularla olan bağlantısı bu bağlamda incelenmiştir. Yollar bağlantılılık özelliğine göre analiz edildiğinde Güllük Caddesi, Milli Egemenlik Caddesi, Yüzüncü Yıl, Yener Ulusoy ve Adnan Menderes Bulvarlarının bağlantılılık analizi değerinin yayalaştırma sonrası arttığı saptanmıştır. Bağlantılılık özelliğine göre yapılan bu analizde yayalaştırma sonrası ortalama ve maksimum bütünleşme değerlerinin ise düştüğü saptanmıştır (Şekil 5.17).

Antalya tarihi kent merkezinde yapılan başka bir çalışmada mekân dizim yönteminin kullanılması ile özellikle öncelikli müdahale alanları belirlenerek kent merkezinin gelişimine direk fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Aynı zamanda yapılan bu çalışma ile ileride yapılacak projelerde yaşanabilecek sorunlar önceden tespit edilerek, bilimsel çalışmalara ve uygulamalara katkı sağlayacağı da düşünülmektedir (Kepenek, Gencil, Güç, 2015).



Şekil 5.17. Bağlantılılık (connectivity) analizi haritası

Çizelge 5.4. Bağlantılılık analizi değerleri (Connectivity)

	Minimum	Ortalama	Maksimum
Yayalaştırma öncesi	0	3,318	15
Yayalaştırma sonrası	0	3,281	11

Bağlantılılık (connectivity) analiz haritalarında ve çizelgedeki değerlere ulaşılmıştır. Antalya kent merkezinde belirlenen alandaki yolların genel bağlantılılık analizine bakıldığında çizelgede de görüldüğü üzere ortalama ve maksimum değerlerde yayalaştırma sonrası düşüş olduğu saptanmıştır (Çizelge 5.4).

Özetle; tez konusu birbirinin devamı olan Şarampol - Abdi İpekçi caddeleri yakın çevresinde yapılan mekan dizim analizleriyle mekânsal değişimin kente etkisi ve kentsel çevre yapısı incelenmiştir.

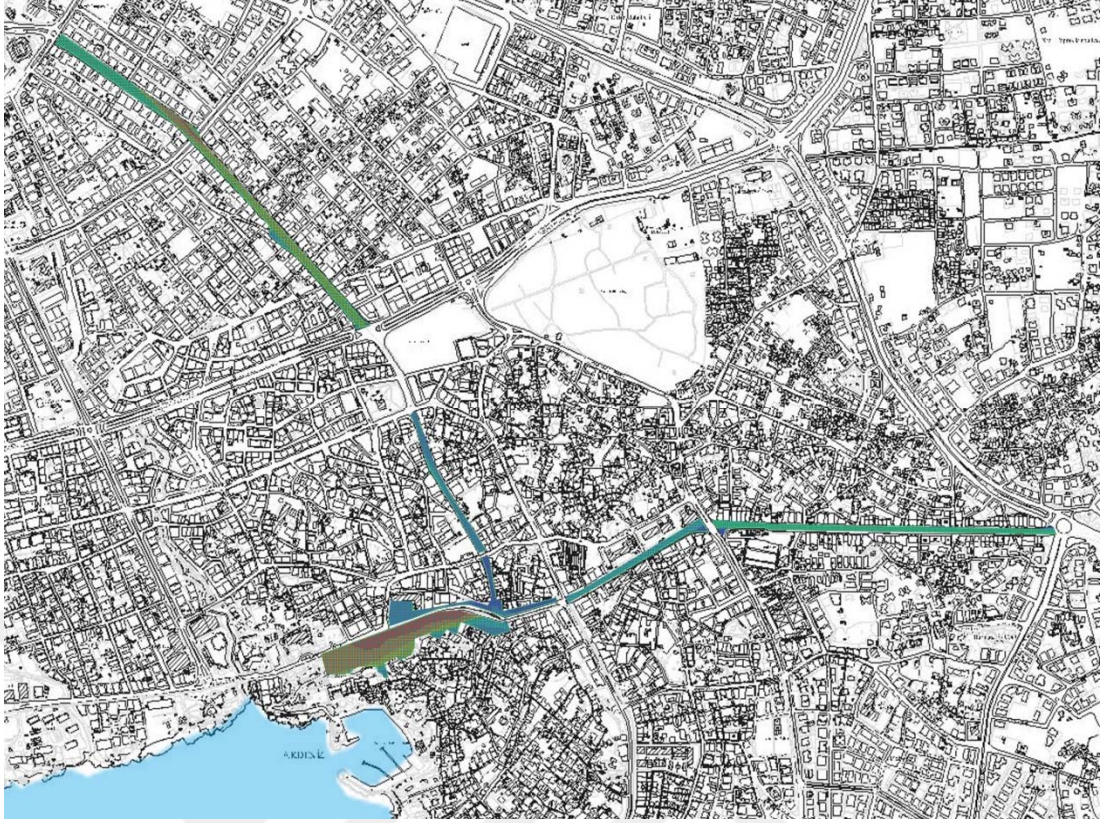
Antalya'nın en önemli kent meydanı olan Cumhuriyet Meydanı ve çevresindeki yaya alanlarıyla bağlantısının değerlendirilmesi amaçlanmış bu nedenle Kaleiçi ve kent meydanı tarihi dokusuyla bağlantı sağlayan iki ana yaya aksı çevresiyle yayalaştırma öncesi ve sonrası olarak ele alınmıştır. Görünürlük analizinde de görüldüğü üzere Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey kısmı tramvay hattı, yaya alanının şekli ve kot farkından dolayı ayrılmış durumda olduğu saptanmıştır. Ali Çetinkaya Caddesi yayalaştırıldıktan sonra Cebesoy Caddesi trafiği yaya alanını ikiye bölerek ayırmış durumdadır (Şekil 5.18).

Şarampol - Abdi İpekçi Caddelerine ait yaya alanı orta ve güney kısmının bütünleşme değerleri yüksek olup araç trafiğiyle bölünmediği için Ali Çetinkaya Caddesine kıyasla bütünleşme değeri de yüksektir. Yaya hareketliliği Cumhuriyet Meydanı'nda izole durumda iken kent meydanındaki ticari canlılığın kentin iç kısımlarına kadar uzaması yayalaştırılan Şarampol Caddesi, Abdi İpekçi Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi ile sağlanmıştır.

Mekan dizim yöntemi aksiyel analizlerle araç ulaşımı için depthmap programında hazırlanan bütünleşme (integration), bağlantılılık (connectivity) analizleri incelendiğinde ortalama bütünleşme sayısal değerlerinin bütün analizlerde düştüğü tespit edilmiştir. Yayalaştırmalar sonrası ulaşımın ana omurgalarından olan 100. Yıl – Adnan Menderes Bulvarı aksının ise bütünleşme değerlerinin arttığı saptanmıştır.

5.2.3. Görünürlük (Visibility) Analizi

Mekanların görünebilirlik bütünleşme örüntüleri ile yol bulma örüntüleri karşılaştırıldığında ikisinin de niteliksel olarak örtüştüğü görülmektedir. Kentsel yayalaştırma projelerinin son dönemde önem kazandığı, yaygınlaştığı ve kentsel mekanların düzenlenmesinde yaya odaklı tasarım önerisi olarak görünürlük analizinden faydalanıldığı için oldukça önemlidir (Özbil, 2013).



Şekil 5.18. Yaya alanlarının görünürlük analizi

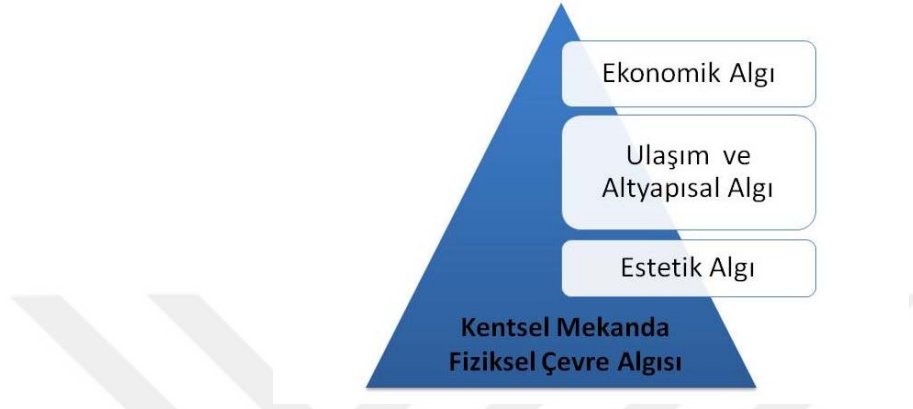
Görünürlük analizinde, en yüksek $R_{max}=2384$, en düşük $R_{min}=66$ olduğu tabloda görülmektedir. Şekil’de kırmızı ile gösterilen alanlar yüksek görünürlük seviyesine sahip alanlardır. Yayalaştırılan alanlardan Abdi İpekçi - Şarampol Caddesi ortalarına yaklaştıkça çevresindeki bölüm sayısı artar bu alanın görünürlüğünün daha fazla olduğunu gösterir, Abdi İpekçi yaya yolunun Sokullu Caddesi’ne çıkan bölümünün bütünleşme değerinin azaldığı, Şarampol yaya yolunun bulvara yakın olan kısmının bütünleşme değerinin yani görünürlüğünün yüksek olduğu, Şarampol Kapalı Yol ve Kazım Özalp Caddesi’nde trafikle yaya alanı bölündüğü için ayrılmış durumda olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 5.5). Sistemle en çok bütünleşen alanın kentin en önemli meydanı olan Cumhuriyet Meydanı ve Caddesi ortalarında olduğu görülmektedir. Tramvay yolunun ise meydanının kuzey bölgesinin mavi renk olarak ayrıştırdığı saptanmaktadır. Şarampol – Abdi İpekçi yaya bölgesi incelendiğinde tramvay durağı olan yerlerde bütünleşme değeri daha yüksektir yani görünürlüğünün daha yüksek olduğu saptanmaktadır.

Çizelge 5.5. Görünürlük analizi değerleri (Visibility)

	Minimum	Ortalama	Maksimum
Yaya alanları	66	1200,49	2384

5.3. Şarampol Caddesi'nde Anket Yöntemi Uygulanması

5.3.1. Kentsel mekanda kullanım sürecinde değerlendirmeler



Şekil 5.19. Kentsel mekanda fiziksel çevre algısı (Yıldırım, 2004)

Kentsel mekanların algılanmasında mekanları kullanan yani yaşayan ve çalışan insanlar ön planda olmaktadır. Kentsel mekanda fiziksel çevrenin algısı ve kalitesi bu bölgede yaşayanların sosyo-ekonomik durumuyla da bağlantılı durumdadır (Türkoğlu, 1997).

Kentsel mekanlarda çevrenin değerini ölçen temel göstergeler: ekonomik, estetik, ulaşım ve altyapısal göstergeler olduğu söylenebilir. Kentsel çevredeki ve diğer göstergelerdeki değişimler birbirini etkileyebilir (Şekil 2.1).

Ekonomik algının yaşayan ve çalışan insanların sosyo-ekonomik durumuna göre değişken olduğu söylenebilir. Kentsel çevrenin ekonomik durumu, ticaret çeşitliliği ve yoğunluğu birçok çevre dinamiğini de etkilemektedir. Örneğin; kentsel çevrede yaşayan veya çalışan insanların taşıt sayısı; ulaşımı, trafik gürültüsünü, hava kirliliğini ve otopark ihtiyacını etkilemektedir ayrıca binaları kullanan ya da yaptıran insanların ekonomik durumu binanın mimarisini, bakım onarımını, cephesini ve kentsel çevrenin estetik algısını da etkileyebilir. Estetik algıda çevredeki her yapı ve kent ögesi etkilidir. Cepheler, renkler, malzemeler, döşeme kaplamaları, tarihi ögeler, bitkisel ögeler, su ögeleri, rekreasyon alanları, binalar, tabelalar, kent mobilyaları, aydınlatma elemanları, çevre temizliği, gerekli bakım onarımlar estetik algıyı etkileyen unsurlar olarak sayılabilir.

Ulaşım ve altyapı hizmetleri yerel idarelerin sorumluluğundadır. Yaşanılan çevrenin kanalizasyon, doğal gaz, yol, kaldırım, aydınlatma, taşıt trafiği, otopark, toplu ulaşım, raylı sistem, elektrik ve su gibi hizmetler genellikle ulaşım ve altyapı olanakları içinde sayılabilir, bu olanaklar bakımından kentler içerisinde eşitsizlikler olabildiği gözlenmektedir (Şekil:5.19) (Yıldırım ve Ateş, 2004).

Fiziksel çevrenin kalitesi bölgede yaşayan insanların sosyo-ekonomik durumuyla birlikte ekonomik, estetik, ulaşım ve altyapısal unsurlar ile bağlantılı olduğu söylenebilir. Ayrıca mekanlara sadece işlev katan özellikleriyle değil, mekana özgü, kentsel mekanı tanımlayan, anlamlı kılan ya da farklılık katan birçok özelliği ile birlikte ele alınmalıdır (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

5.3.2. Anket çalışmasının amacı

2019 yılında yapılan bu anket çalışması kentlinin yapılan çevre düzenlemesi ve yayalaştırmadan memnuniyet durumunun belirlenmesi ve çevre algısının öğrenilmesi hedeflenmektedir. Ayrıca yapılacak yeni kentsel düzenlemeler ve yayalaştırmalar için doğru fikir vermesi amaçlanmıştır. Araştırmanın evreni Antalya Muratpaşa ilçesinde yer alan Şarampol Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi'nde ikamet eden/caddeyi kullanan vatandaşlar, işyeri sahipleri ve işyeri çalışanlarıdır. Örneklem rasgele belirlenmiştir. 2017 yılı adrese dayalı nüfus kaydına göre caddenin yaklaşık nüfusu dikkate alınarak 203 adet anket formu vatandaşlara birebir görüşme vasıtası ile uygulanmıştır. Toplamda 3 anket çeşitli sebeplerden (yanıtlanmamış soru sayısının fazlalığı, eksik ve yanlış doldurulmuş olması vb.) değerlendirmeye alınmamış, 200 anket analize dâhil edilmiştir. Ankette 5'i açık uçlu soru olmak üzere toplam 22 soru sorulmuştur. Araştırmada elde edilen sonuçlar yayalaştırma sonrasında Şarampol bölgesinde caddeyi kullanan halkın algısını belirlemeye yöneliktir (Çizelge 5.7).

Anket verisinde kullanılan analiz teknikleri :

İlk sürümü Norman H. Nie, Dale H. Bent ve C.Hadlai Hull tarafından geliştirilmiş ve 1968 senesinde piyasaya çıkarılmış istatistiksel analize yönelik bir bilgisayar programı olan IBM SPSS Statistics 25 programına veriler aktarılarak tamamlanmıştır. Çalışma verileri değerlendirilirken sayısal değişkenler, ‘Büyük Sayılar Yasası’na göre $n \rightarrow \infty$ için, örneklem ortalamasının dağılımı normal dağılıma yaklaşır (İnal ve Günay, 2002: 264) varsayımı üzerine parametrik testlerden faydalanılmıştır. Sayısal değişkenler için merkezi eğilim ölçülerinden ortalama, standart sapma değerleri, minimum ve maksimum değerleri, kategorik değişkenler için frekans dağılımları (sayı, yüzde) verilmiştir. İki grup arasında fark olup olmadığına ‘Bağımsız Örneklem T Testi’ ile bakılmıştır. İki gruptan fazla grup arasında fark olup olmadığına ise tek yönlü varyans analizi ‘ANOVA’ ile bakılmıştır.

5.3.3. Anket sonuçlarının değerlendirilmesi

Anket maddelerinin iç tutarlılığının ölçüsü olan Cronbach alfa katsayısı, ölçekte bulunan maddelerin dağılım yapısını açıklamak veya sorgulamak için kullanılmaktadır. Cronbach alfa likert tipli ölçeklerde sıkça kullanıldığı görülmektedir. Cronbach alfa güvenilirlik ölçütü aşağıdaki gibi;

$0.00 < \alpha < 0.40$ aralığında ise güvenilir değil,

$0.40 < \alpha < 0.60$ aralığında ise düşük güvenilirlikte,

$0.60 < \alpha < 0.80$ aralığında ise oldukça güvenilir,

$0.80 < \alpha < 1.00$ aralığında ise yüksek güvenilirlikte olduğu belirtilmektedir (Alpar, 2013).

Çizelge 5.6. Anket güvenilirlik düzeyi ölçümü

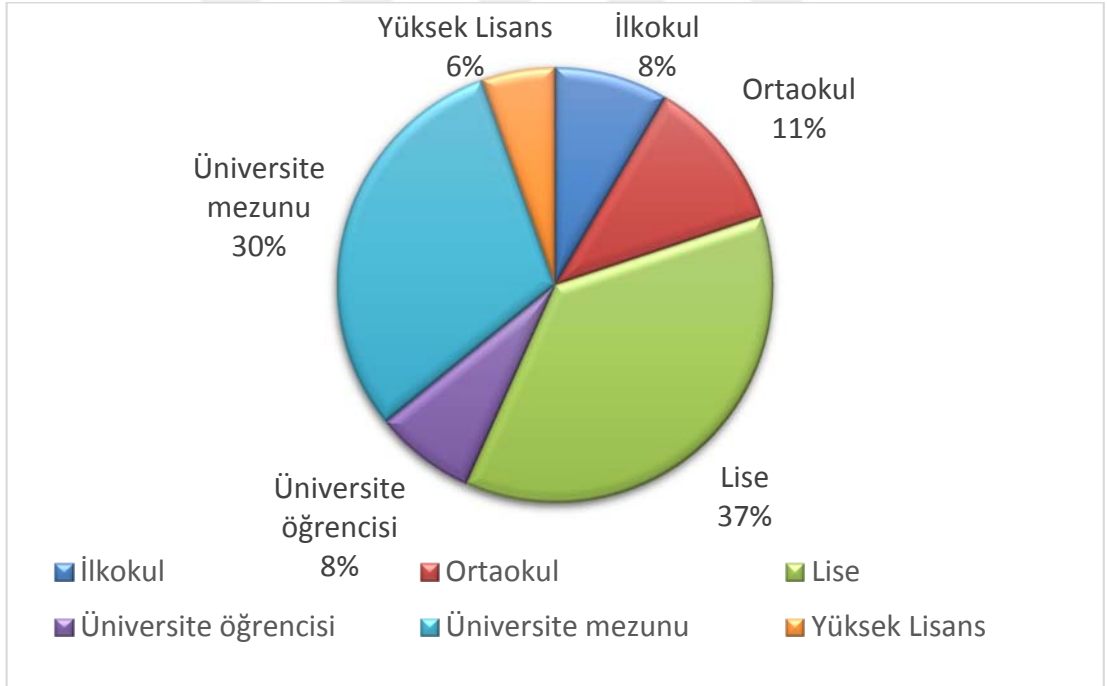
Cronbach Alfa	N
0,732	17

Cronbach alfa katsayısı yüksek olan ölçekteki maddelerin birbirleriyle tutarlı olduğu ve bir o kadar da aynı özelliği ölçen maddelerden meydana geldiği yorumu yapılmaktadır. Güvenilirlik sınıflandırmasına göre, Şarampol Caddesi çevresel algı anketi için Cronbach alfa tutarlılık katsayısı ($\alpha : 0,732$) ‘‘oldukça güvenilir’’ düzeyine sahip olduğunu ifade etmektedir (Çizelge 5.6).



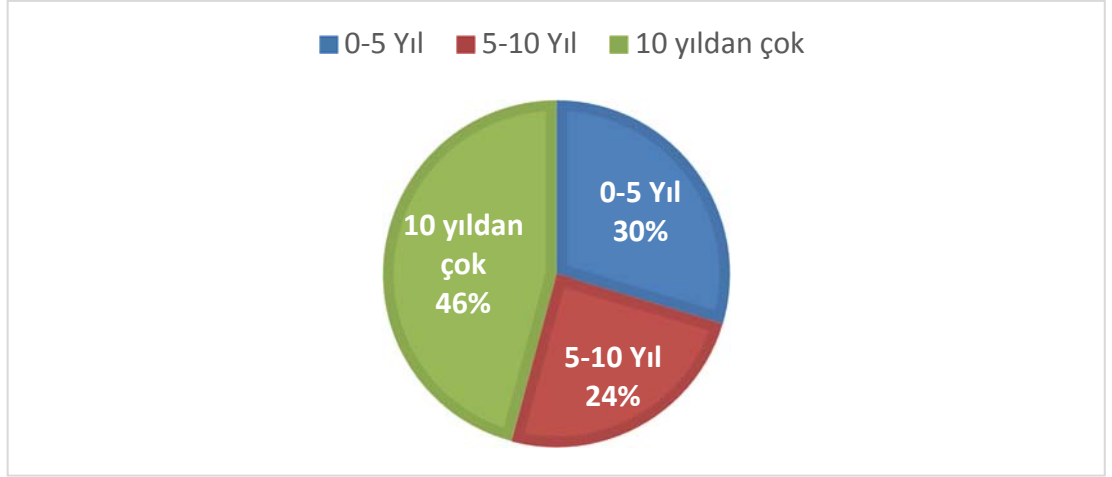
Şekil 5.20. Ankete Katılanların Cinsiyeti

Anket aşamasında her hangi bir kota (cinsiyet, eğitim seviyesi vb.) uygulanmamıştır. Şekil 5.20’de görüldüğü gibi ankete katılanların %54’ünü erkekler, %46’sını kadınlar oluşturmaktadır. Toplam olarak 107 erkek ve 93 kadın ile yüz yüze görüşülerek anket formları doldurulmuştur (Çizelge 5.13 ve Şekil 5.20).



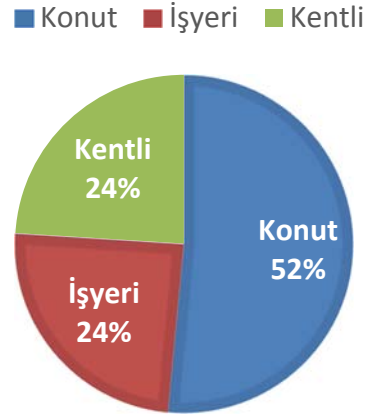
Şekil 5.21. Ankete Katılanların Eğitim

Ankete katılanların önemli bir çoğunluğunu (%37) lise mezunları oluşturmaktadır. Bunları sırası ile üniversite mezunları (%30), ortaokul mezunları (%11), ilkökul mezunları (%8), üniversite öğrencileri (%8) ve yüksek lisans mezunları (%6) izlemektedir (Çizelge 5.12 ve Şekil 5.21).



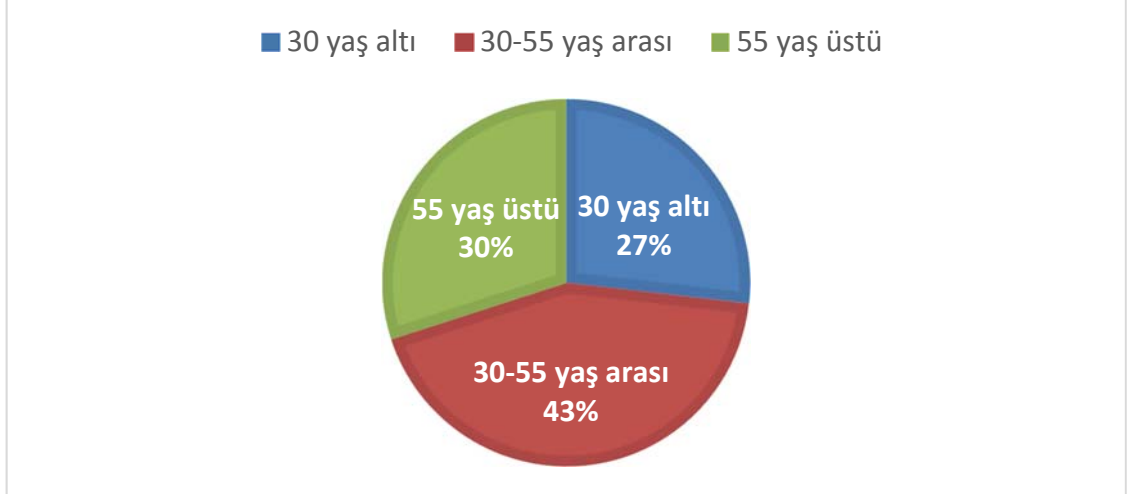
Şekil 5.22. Ankete Katılanların İkamet/Çalışma Süreleri

Ankete katılanların Şarampol caddesinde buldukları yıla göre dağılımları Şekil-5.22’de görülmektedir. Bu örneklemin homojen olması bakımından istenen bir durumdur. Ankete katılanların %46’sı 10 yıldan daha fazla bir süre, %30’u 5 yıldan az bir süre Şarampol caddesinde ikamet etmektedir/ çalışmaktadır. %24’ten fazla bir bölümü ise 5 yıldan daha uzun bir süredir bu caddeyi kullanmaktadır. Bu durum da yayalaştırma öncesi ve sonrasına şahitlik ettikleri ve kıyaslama yapabilecekleri anlamını taşımaktadır (Çizelge 5.9).



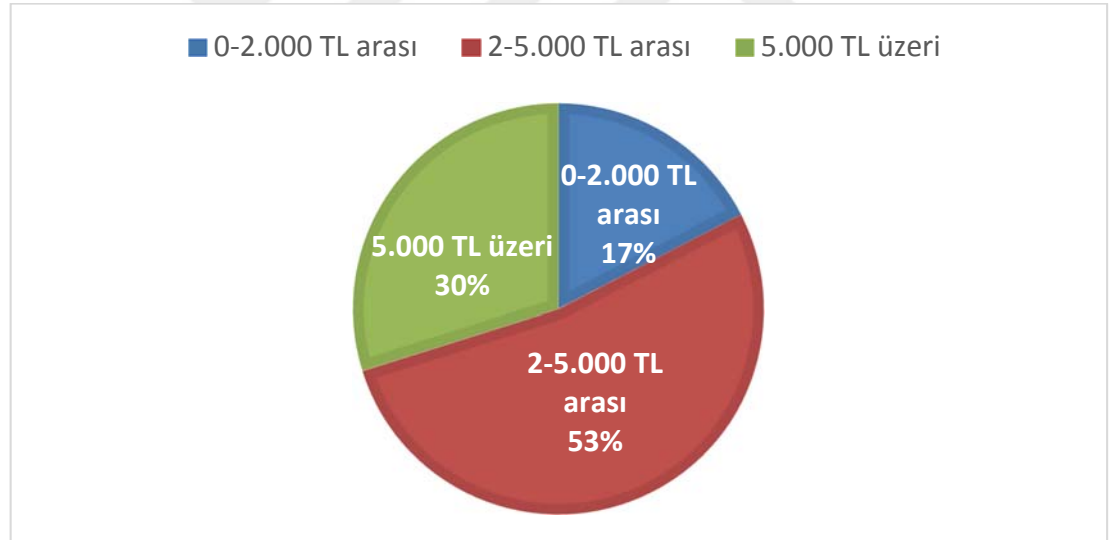
Şekil 5.23. Ankete Katılanların İkamet/Çalışma Durumları

Ankete katılanların %24’ü işyerlerinde çalışanlar veya işyeri sahiplerinden oluşmaktadır. Ankete katılanların %52’si konut sakinlerinden oluşmaktadır. %24’ü de cadde üzerinden geçen ve ankete katılan kent sakinlerinden oluşmaktadır (Şekil 5.23 ve Çizelge 5.11).



Şekil 5.24. Ankete Katılanların Yaş Durumları

Ankete katılanların %43'ü 30-55 yaş arası, %30'u 55 yaş üzeri ve %27'si 30 yaş altı insanlardan oluşmaktadır (Şekil 5.24 ve Çizelge 5.8).



Şekil 5.25. Ankete Katılanların Aile Ekonomik Kazanç Durumları

Ankete katılanların aile geliri %53'ü 2.000-5.000 TL arasında, %30'u 5.000 TL üzeri ve %17'si ise 2.000 TL altı aylık kazanç elde etmektedir. Bölgede yaşayanların sosyo-ekonomik durumunun orta olduğu söylenebilir (Çizelge 5.10 ve Şekil 5.25).

Çizelge 5.7. Likert tipi soruları ve kodlamasını içeren çizelge

Kod / Anket Soruları

- HA 4 - Yapılan yayalaştırma ve çevre düzenlemelerinin bölgedeki yaşam kalitesini artırdığını düşünüyorum.
- HA5 - Yapılan çalışmalar sonrası bölgedeki yeşil alanların (rekreasyon alanı) yeterli olduğunu düşünüyorum.
- HA6- Yapılan cephe düzenlemeleri ile bina cephelerinin daha iyi olduğunu düşünüyorum
- HA7 - Yapılan cephe düzenlemeleri ile caddedeki bina cephe renklerini güzel ve uyumlu buluyorum
- HA8 - Yapılan cephe düzenlemeleri ile cephelerdeki aynı tip tabela düzeninin iyi olduğunu düşünüyorum.
- HA9 - Yapılan bu yatırımlarla Antalya'nın kentsel açıdan daha güzel ve modern olduğunu düşünüyorum
- HA10- Yayalaştırma sonrası caddede gürültü sorununun ortadan kalktığını düşünüyorum
- HA11- Caddenin taşıt trafiğe kapatılmasını (yayalaştırılmasını) kent için olumlu buluyorum.
- HA12- Şarmpol Caddesi tramvayın kentli için gerekli bir toplu ulaşım sistemi olduğunu düşünüyorum .
- HA13- Yapılan proje sonrası Şarmpol Caddesi'ne olan ulaşımın kolay olduğunu düşünüyorum .
- HA14- Yapılan çalışmalarla bölgede otopark sorunu yaşanmıyor, kolay park yeri bulunduğunu düşünüyorum .
- HA15- Yapılan proje sonrası bölgedeki genel otoparkları yeterli görüyorum
- HA16- Yapılan proje sonrası caddenin bisiklet ulaşımına(kullanımına) uygun olduğunu düşünüyorum.
- HA17- Yapılan proje sonrası caddenin alışveriş potansiyelinin (müşteri potansiyeli) arttığını düşünüyorum.
- HA18- Yapılan proje sonrası caddenin yaşlı ve engelli kullanımı açısından uygun olduğunu düşünüyorum.
- HA19- Caddedeki yeni kent mobilyalarını (bank, gölgelik, aydınlatma vb) yeterli ve modern buluyorum.
- HA20- Yapılan proje sonrası çocuklar için yeterli alanlar olduğunu düşünüyorum.
-

Çizelge 5.8. Yaş durumlarına göre çevre algı farklılıklarının incelenmesi

		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	30 Yas Altı	54	1,41	0,74	0,793
	30-55 Yas Arası	87	1,48	0,71	
	55 Yas Ustu	59	1,49	0,75	
HA5	30 Yas Altı	54	2,00	0,75	0,371
	30-55 Yas Arası	87	1,83	0,72	
	55 Yas Ustu	59	1,86	0,68	
HA6	30 Yas Altı	54	1,24	0,51	0,129
	30-55 Yas Arası	87	1,32	0,56	
	55 Yas Ustu	59	1,46	0,65	
HA7	30 Yas Altı	54	1,39	0,66	0,124
	30-55 Yas Arası	87	1,56	0,80	
	55 Yas Ustu	59	1,68	0,75	
HA8	30 Yas Altı	54	1,44	0,69	0,391
	30-55 Yas Arası	87	1,34	0,63	
	55 Yas Ustu	59	1,49	0,68	
HA9	30 Yas Altı	54	1,37	0,65	0,865
	30-55 Yas Arası	87	1,37	0,65	
	55 Yas Ustu	59	1,42	0,67	
HA10	30 Yas Altı	54	1,35	0,65	0,590
	30-55 Yas Arası	87	1,40	0,72	
	55 Yas Ustu	59	1,29	0,56	
HA11	30 Yas Altı	54	1,48	0,79	0,373
	30-55 Yas Arası	87	1,48	0,76	
	55 Yas Ustu	59	1,32	0,63	
HA12	30 Yas Altı	54	1,19	0,52	0,642
	30-55 Yas Arası	87	1,28	0,64	
	55 Yas Ustu	59	1,27	0,58	
HA13	30 Yas Altı	54	1,54	0,82	0,888
	30-55 Yas Arası	87	1,53	0,82	
	55 Yas Ustu	59	1,59	0,81	
HA14	30 Yas Altı	54	1,96	0,58	0,897
	30-55 Yas Arası	87	1,97	0,71	
	55 Yas Ustu	59	1,92	0,73	
HA15	30 Yas Altı	54	1,94	0,68	0,174
	30-55 Yas Arası	87	1,94	0,70	
	55 Yas Ustu	59	1,75	0,63	
HA16	30 Yas Altı	54	1,93	0,80	0,474
	30-55 Yas Arası	87	1,78	0,77	
	55 Yas Ustu	59	1,76	0,80	
HA17	30 Yas Altı	54	1,70	0,84	0,569
	30-55 Yas Arası	87	1,85	0,81	
	55 Yas Ustu	59	1,83	0,83	

HA18	30 Yas Altı	54	1,50	0,80	0,586
	30-55 Yas Arası	87	1,37	0,72	
	55 Yas Ustu	59	1,41	0,72	
HA19	30 Yas Altı	54	1,31	0,61	0,094
	30-55 Yas Arası	87	1,40	0,69	
	55 Yas Ustu	59	1,59	0,79	
HA20	30 Yas Altı	54	1,80	0,71	0,300
	30-55 Yas Arası	87	1,99	0,75	
	55 Yas Ustu	59	1,86	0,75	

*: $p<0,05$ **: $p<0,01$ ***: $p<0,001$

Uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) sonucunda yaş gruplarına göre çevreye algı sorularına cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. ($p>0,05$)

Çizelge 5.9. Yaşama yıllarına göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi

		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	0-5 Yıl	58	1,48	0,778	0,971
	5-10 Yıl	49	1,45	0,738	
	10 Yıldan Çok	91	1,47	0,705	
HA5	0-5 Yıl	58	2	0,701	0,211
	5-10 Yıl	49	1,92	0,812	
	10 Yıldan Çok	91	1,79	0,675	
HA6	0-5 Yıl	58	1,26	0,515	0,37
	5-10 Yıl	49	1,33	0,625	
	10 Yıldan Çok	91	1,4	0,594	
HA7	0-5 Yıl	58	1,43	0,704	0,17
	5-10 Yıl	49	1,47	0,71	
	10 Yıldan Çok	91	1,65	0,794	
HA8	0-5 Yıl	58	1,36	0,641	0,147
	5-10 Yıl	49	1,31	0,619	
	10 Yıldan Çok	91	1,52	0,689	
HA9	0-5 Yıl	58	1,4	0,674	0,417
	5-10 Yıl	49	1,29	0,577	
	10 Yıldan Çok	91	1,44	0,687	
HA10	0-5 Yıl	58	1,33	0,632	0,893
	5-10 Yıl	49	1,39	0,702	
	10 Yıldan Çok	91	1,36	0,659	

HA11	0-5 Yıl	58	1,45	0,776	0,396
	5-10 Yıl	49	1,55	0,818	
	10 Yıldan Çok	91	1,37	0,661	
HA12	0-5 Yıl	58	1,17	0,5	0,476
	5-10 Yıl	49	1,29	0,645	
	10 Yıldan Çok	91	1,29	0,62	
HA13	0-5 Yıl	58	1,67	0,886	0,009*
	5-10 Yıl	49	1,24	0,56	
	10 Yıldan Çok	91	1,64	0,85	
HA14	0-5 Yıl	58	1,98	0,577	0,886
	5-10 Yıl	49	1,92	0,731	
	10 Yıldan Çok	91	1,95	0,721	
HA15	0-5 Yıl	58	1,95	0,633	0,302
	5-10 Yıl	49	1,76	0,693	
	10 Yıldan Çok	91	1,91	0,709	
HA16	0-5 Yıl	58	1,83	0,819	0,650
	5-10 Yıl	49	1,9	0,848	
	10 Yıldan Çok	91	1,77	0,731	
HA17	0-5 Yıl	58	1,78	0,839	0,167
	5-10 Yıl	49	1,65	0,83	
	10 Yıldan Çok	91	1,92	0,806	
HA18	0-5 Yıl	58	1,45	0,776	0,603
	5-10 Yıl	49	1,33	0,689	
	10 Yıldan Çok	91	1,45	0,749	
HA19	0-5 Yıl	58	1,33	0,632	0,370
	5-10 Yıl	49	1,45	0,738	
	10 Yıldan Çok	91	1,49	0,736	
HA20	0-5 Yıl	58	1,83	0,704	0,648
	5-10 Yıl	49	1,96	0,815	
	10 Yıldan Çok	91	1,91	0,74	

*: $p<0,05$ **: $p<0,01$ ***: $p<0,001$

Uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) sonucunda HA13 sorusu haricinde yaşama yıllarına göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA13 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre 5-10 yıldır bölgede yaşayanlar diğerlerine oranla daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir.

Çizelge 5.10. Gelir durumlarına göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi

		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	0-2000 TL	35	1,66	0,802	0,218
	2000-5000 TL	105	1,44	0,72	
	5000 TL UZERI	60	1,4	0,694	
HA5	0-2000 TL	35	1,83	0,664	0,863
	2000-5000 TL	105	1,9	0,728	
	5000 TL UZERI	60	1,88	0,739	
HA6	0-2000 TL	35	1,51	0,658	0,139
	2000-5000 TL	105	1,31	0,56	
	5000 TL UZERI	60	1,28	0,555	
HA7	0-2000 TL	35	1,77	0,808	0,135
	2000-5000 TL	105	1,48	0,735	
	5000 TL UZERI	60	1,55	0,746	
HA8	0-2000 TL	35	1,66	0,684	0,020*
	2000-5000 TL	105	1,42	0,676	
	5000 TL UZERI	60	1,27	0,578	
HA9	0-2000 TL	35	1,54	0,701	0,132
	2000-5000 TL	105	1,4	0,674	
	5000 TL UZERI	60	1,27	0,578	
HA10	0-2000 TL	35	1,66	0,802	0,010*
	2000-5000 TL	105	1,28	0,58	
	5000 TL UZERI	60	1,32	0,651	
HA11	0-2000 TL	35	1,4	0,651	0,590
	2000-5000 TL	105	1,4	0,702	
	5000 TL UZERI	60	1,52	0,833	
HA12	0-2000 TL	35	1,31	0,631	0,580
	2000-5000 TL	105	1,21	0,549	
	5000 TL UZERI	60	1,28	0,64	
HA13	0-2000 TL	35	1,71	0,825	0,312
	2000-5000 TL	105	1,55	0,843	
	5000 TL UZERI	60	1,45	0,746	
HA14	0-2000 TL	35	1,86	0,601	0,648
	2000-5000 TL	105	1,98	0,665	
	5000 TL UZERI	60	1,95	0,746	
HA15	0-2000 TL	35	1,91	0,658	0,960
	2000-5000 TL	105	1,88	0,675	
	5000 TL UZERI	60	1,88	0,715	
HA16	0-2000 TL	35	1,91	0,742	0,686
	2000-5000 TL	105	1,78	0,843	
	5000 TL UZERI	60	1,82	0,701	
HA17	0-2000 TL	35	1,86	0,81	0,325
	2000-5000 TL	105	1,72	0,814	
	5000 TL UZERI	60	1,92	0,85	

HA18	0-2000 TL	35	1,51	0,742	0,083
	2000-5000 TL	105	1,3	0,667	
	5000 TL ÜZERE	60	1,55	0,832	
HA19	0-2000 TL	35	1,46	0,611	0,979
	2000-5000 TL	105	1,43	0,719	
	5000 TL ÜZERE	60	1,43	0,745	
HA20	0-2000 TL	35	1,71	0,667	0,160
	2000-5000 TL	105	1,9	0,771	
	5000 TL ÜZERE	60	2,02	0,725	

:p<0,05 **:p<0,01 *:p<0,001*

Uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) sonucunda HA8 ve HA10 soruları haricinde gelir durumlarına göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA8 ve HA10 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre 2000-5000 TL ve 5000 TL üzeri gelir seviyesinde olanlar 0-2000 TL gelir seviyesinde olanlara oranla daha yüksek katılımı cevabı verme eğilimindedir.

Çizelge 5.11. Yaşama yerlerine göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi

		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	Konut	103	1,44	0,737	0,712
	Isyeri	48	1,54	0,743	
	Kentli	48	1,46	0,713	
HA5	Konut	103	1,84	0,724	0,661
	Isyeri	48	1,96	0,743	
	Kentli	48	1,9	0,692	
HA6	Konut	103	1,46	0,638	0,008*
	Isyeri	48	1,17	0,429	
	Kentli	48	1,25	0,526	
HA7	Konut	103	1,71	0,8	0,005*
	Isyeri	48	1,31	0,589	
	Kentli	48	1,44	0,741	
HA8	Konut	103	1,53	0,698	0,033*
	Isyeri	48	1,27	0,574	
	Kentli	48	1,31	0,624	
HA9	Konut	103	1,48	0,712	0,091
	Isyeri	48	1,35	0,668	
	Kentli	48	1,23	0,472	
HA10	Konut	103	1,35	0,637	0,975
	Isyeri	48	1,35	0,668	
	Kentli	48	1,38	0,703	
HA11	Konut	103	1,34	0,665	0,037*
	Isyeri	48	1,42	0,679	
	Kentli	48	1,67	0,883	
HA12	Konut	103	1,26	0,61	0,951
	Isyeri	48	1,23	0,555	
	Kentli	48	1,25	0,601	
HA13	Konut	103	1,53	0,814	0,733
	Isyeri	48	1,5	0,825	
	Kentli	48	1,63	0,815	
HA14	Konut	103	1,88	0,704	0,243
	Isyeri	48	1,96	0,683	
	Kentli	48	2,08	0,613	
HA15	Konut	103	1,83	0,701	0,573
	Isyeri	48	1,94	0,697	
	Kentli	48	1,94	0,633	
HA16	Konut	103	1,8	0,797	0,846
	Isyeri	48	1,81	0,734	
	Kentli	48	1,88	0,815	
HA17	Konut	103	1,72	0,785	0,109
	Isyeri	48	2,02	0,838	
	Kentli	48	1,79	0,874	

HA18	Konut	103	1,45	0,763	0,053
	İşyeri	48	1,21	0,544	
	Kentli	48	1,56	0,823	
HA19	Konut	103	1,47	0,739	0,664
	İşyeri	48	1,35	0,601	
	Kentli	48	1,44	0,741	
HA20	Konut	103	1,84	0,751	0,146
	İşyeri	48	1,83	0,753	
	Kentli	48	2,08	0,71	

:p<0,05 **:p<0,01 *:p<0,001*

Uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) sonucunda HA6, HA7, HA8 ve HA11 soruları haricinde yaşam yerlerine göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA6, HA7, HA8 ve HA11 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre işyeri ve kentli grubu HA6, HA7 ve HA8 sorularında daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. HA11 Sorusu için ise konut grubu daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir.

Çizelge 5.12. Eğitim durumuna göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi

		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	İlkokul	17	1,59	0,712	0,063
	Ortaokul	23	1,26	0,541	
	Lise	74	1,53	0,744	
	Universite(Oğrenci)	14	1,93	0,917	
	Universite(Mezun)	61	1,34	0,704	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,36	0,674	
HA5	İlkokul	17	1,65	0,606	0,043*
	Ortaokul	23	1,61	0,783	
	Lise	74	1,89	0,713	
	Universite(Oğrenci)	14	2,29	0,611	
	Universite(Mezun)	61	1,98	0,695	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,73	0,786	
HA6	İlkokul	17	1,24	0,437	0,474
	Ortaokul	23	1,3	0,635	
	Lise	74	1,43	0,643	
	Universite(Oğrenci)	14	1,36	0,633	
	Universite(Mezun)	61	1,25	0,471	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,45	0,688	
HA7	İlkokul	17	1,47	0,717	0,699
	Ortaokul	23	1,57	0,788	
	Lise	74	1,64	0,769	
	Universite(Oğrenci)	14	1,5	0,855	
	Universite(Mezun)	61	1,44	0,719	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,73	0,786	
HA8	İlkokul	17	1,71	0,772	0,083
	Ortaokul	23	1,39	0,583	
	Lise	74	1,35	0,584	
	Universite(Oğrenci)	14	1,64	0,929	
	Universite(Mezun)	61	1,31	0,593	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,73	0,905	
HA9	İlkokul	17	1,53	0,717	0,605
	Ortaokul	23	1,39	0,656	
	Lise	74	1,41	0,681	
	Universite(Oğrenci)	14	1,57	0,646	
	Universite(Mezun)	61	1,28	0,609	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,36	0,674	
HA10	İlkokul	17	1,59	0,87	0,282
	Ortaokul	23	1,35	0,647	
	Lise	74	1,32	0,599	
	Universite(Oğrenci)	14	1,64	0,745	
	Universite(Mezun)	61	1,3	0,641	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,18	0,603	
HA11	İlkokul	17	1,41	0,507	0,855
	Ortaokul	23	1,3	0,635	
	Lise	74	1,5	0,763	
	Universite(Oğrenci)	14	1,5	0,76	
	Universite(Mezun)	61	1,43	0,805	
	Yuksek Lisans(Mezun)	11	1,27	0,647	

HA12	İlkokul	17	1,29	0,588	0,923
	Ortaokul	23	1,22	0,518	
	Lise	74	1,26	0,598	
	Universite(Ogrenci)	14	1,36	0,745	
	Universite(Mezun)	61	1,25	0,623	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,09	0,302	
HA13	İlkokul	17	1,76	0,97	0,496
	Ortaokul	23	1,43	0,788	
	Lise	74	1,43	0,742	
	Universite(Ogrenci)	14	1,64	0,929	
	Universite(Mezun)	61	1,66	0,834	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,55	0,82	
HA14	İlkokul	17	1,71	0,686	0,007*
	Ortaokul	23	1,57	0,662	
	Lise	74	1,93	0,689	
	Universite(Ogrenci)	14	2,21	0,699	
	Universite(Mezun)	61	2,11	0,58	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	2	0,775	
HA15	İlkokul	17	1,71	0,686	0,023*
	Ortaokul	23	1,52	0,665	
	Lise	74	1,89	0,674	
	Universite(Ogrenci)	14	2,21	0,802	
	Universite(Mezun)	61	2	0,606	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,82	0,751	
HA16	İlkokul	17	1,76	0,831	0,597
	Ortaokul	23	2,09	0,9	
	Lise	74	1,77	0,75	
	Universite(Ogrenci)	14	1,86	0,77	
	Universite(Mezun)	61	1,8	0,792	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,64	0,674	
HA17	İlkokul	17	1,76	0,752	0,222
	Ortaokul	23	1,48	0,73	
	Lise	74	1,78	0,815	
	Universite(Ogrenci)	14	2,14	0,864	
	Universite(Mezun)	61	1,9	0,851	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,73	0,905	
HA18	İlkokul	17	1,18	0,393	0,389
	Ortaokul	23	1,22	0,518	
	Lise	74	1,46	0,762	
	Universite(Ogrenci)	14	1,5	0,76	
	Universite(Mezun)	61	1,51	0,849	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,27	0,647	
HA19	İlkokul	17	1,29	0,588	0,053
	Ortaokul	23	1,3	0,635	
	Lise	74	1,46	0,666	
	Universite(Ogrenci)	14	1,64	0,929	
	Universite(Mezun)	61	1,34	0,68	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	2	0,894	
HA20	İlkokul	17	1,82	0,809	0,248
	Ortaokul	23	1,96	0,878	
	Lise	74	1,78	0,688	
	Universite(Ogrenci)	14	1,71	0,726	
	Universite(Mezun)	61	2,08	0,714	
	YukseK Lisans(Mezun)	11	1,91	0,831	

*: $p<0,05$ **: $p<0,01$ ***: $p<0,001$

Uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) sonucunda HA5, HA14 ve HA15 soruları haricinde eğitim durumuna göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA5, HA14 ve HA15 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre HA5, HA14 ve HA15 sorularında üniversite öğrencisi ve üniversite mezunu durumundakiler eğitim durumu ortaokul olanlara göre daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir.



Çizelge 5.13. Cinsiyete göre çevreye algı farklılıklarının incelenmesi

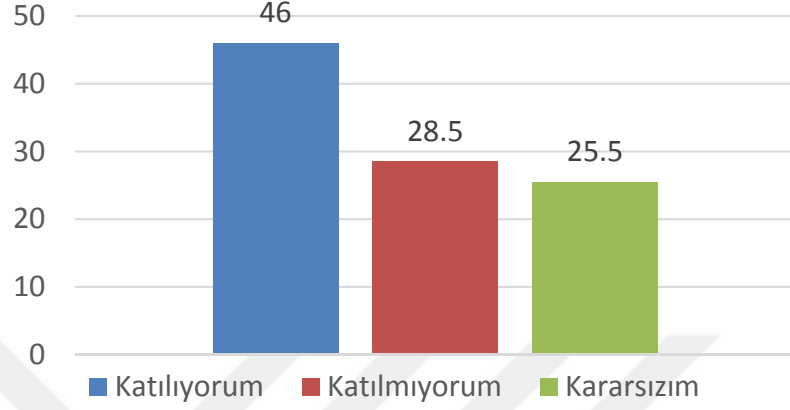
		N	Ortalama	Std Sapma	P
HA4	Kadın	93	1,48	0,746	0,567
	Erkek	107	1,45	0,719	
HA5	Kadın	93	1,84	0,696	0,864
	Erkek	107	1,92	0,732	
HA6	Kadın	93	1,38	0,641	0,048*
	Erkek	107	1,31	0,523	
HA7	Kadın	93	1,53	0,774	0,722
	Erkek	107	1,58	0,743	
HA8	Kadın	93	1,33	0,631	0,043*
	Erkek	107	1,49	0,68	
HA9	Kadın	93	1,4	0,678	0,547
	Erkek	107	1,38	0,639	
HA10	Kadın	93	1,29	0,618	0,044*
	Erkek	107	1,41	0,687	
HA11	Kadın	93	1,44	0,758	0,601
	Erkek	107	1,43	0,717	
HA12	Kadın	93	1,25	0,62	0,909
	Erkek	107	1,25	0,57	
HA13	Kadın	93	1,57	0,852	0,185
	Erkek	107	1,54	0,783	
HA14	Kadın	93	2,01	0,715	0,461
	Erkek	107	1,91	0,64	
HA15	Kadın	93	1,89	0,714	0,288
	Erkek	107	1,87	0,648	
HA16	Kadın	93	1,91	0,843	0,078
	Erkek	107	1,73	0,724	
HA17	Kadın	93	1,74	0,82	0,805
	Erkek	107	1,87	0,829	
HA18	Kadın	93	1,43	0,772	0,406
	Erkek	107	1,41	0,714	
HA19	Kadın	93	1,41	0,741	0,803
	Erkek	107	1,46	0,679	
HA20	Kadın	93	1,89	0,787	0,066
	Erkek	107	1,92	0,705	

*: $p<0,05$ **: $p<0,01$ ***: $p<0,001$

Uygulanan bağımsız örneklem T testi sonucunda HA6, HA8 ve HA10 soruları haricinde cinsiyet durumuna göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA6, HA8 ve HA10 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre HA8 ve HA10 sorularında kadınlar erkeklere göre daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğiliminde iken HA6 sorusunda erkekler kadınlara göre daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir.

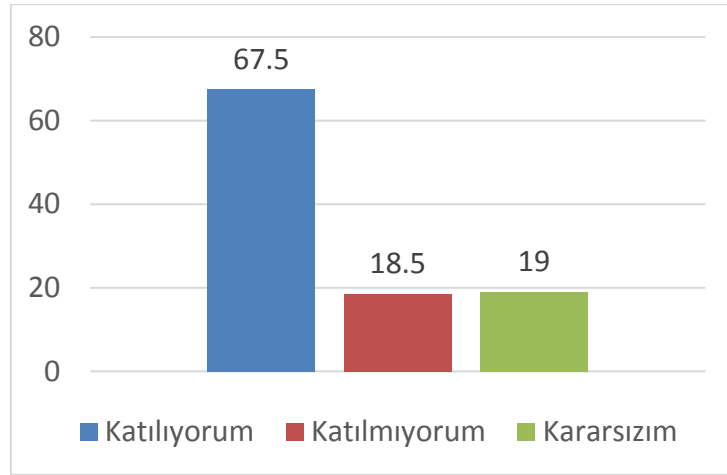
Şarampol ve Abdi İpekçi Caddesi fiziksel çevre algısı:

- Ekonomik Algı



Şekil 5.26. Yayalaştırma sonrası caddede alışverişin artma durumu

Ankete katılanların çoğu %46'sı yayalaştırma sonrası caddenin alışveriş potansiyelinde artma olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %28,5'i katılmadığını, %25,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.26).

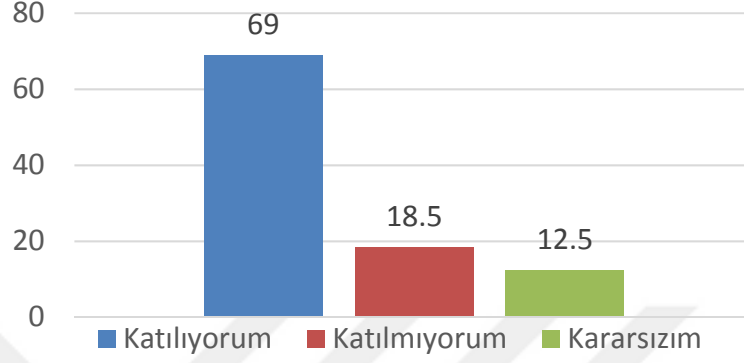


Şekil 5.27. Yaşam kalitesinin artması durumu

Ankete katılanların çoğu (%67) yayalaştırma ve yapılan çevre düzenlemeleri sonrası kentsel çevredeki yaşam kalitesini artırdığını düşünmektedir. Ankete katılanların %18,5'i

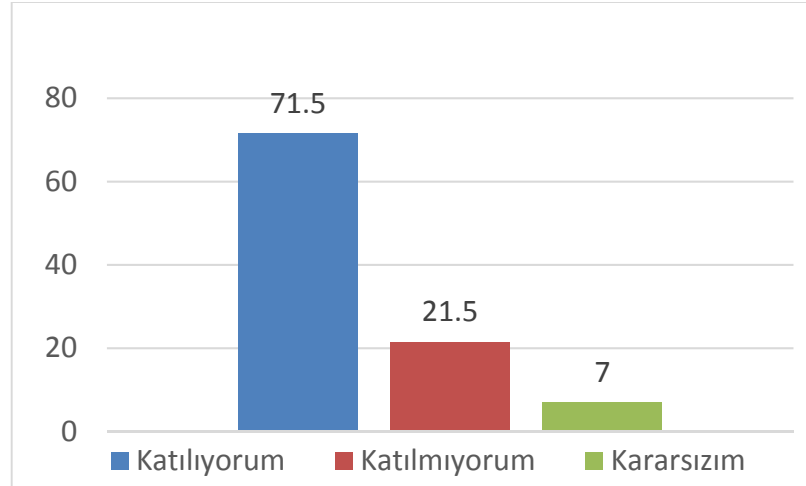
katılmadığını yaşam kalitesinde bir iyileşme olmadığını, %19'u ise kararsız kaldıklarını belirtmiştir (Şekil 5.27).

- Estetik Algı



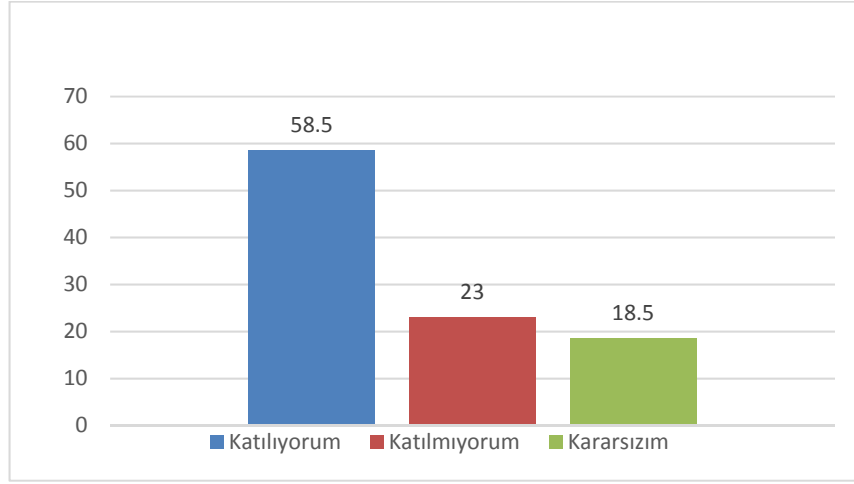
Şekil 5.28. Caddedeki yeni kent mobilyalarının yeterli ve modern bulma durumu

Ankete katılanların çoğu (%69) yeni kent mobilyalarını (bank, gölgelik, oturma, aydınlatma elemanları vb) yeterli ve modern bulmaktadır. Ankete katılanların %18,5'i buna katılmamış, %12,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.28).



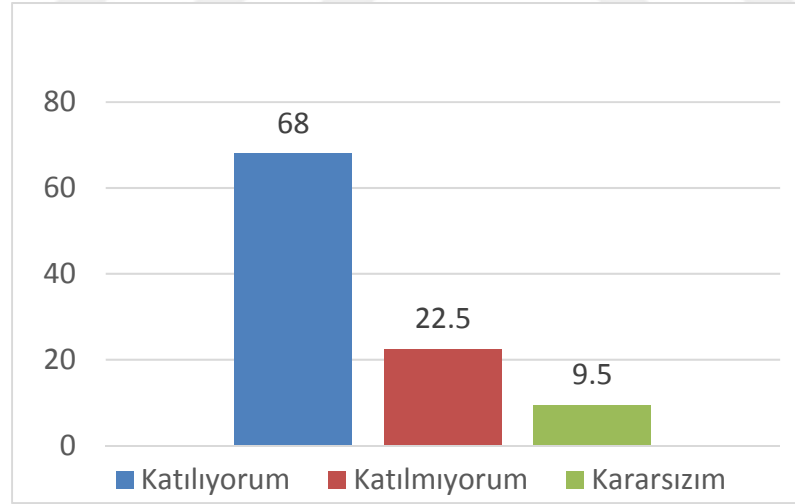
Şekil 5.29. Caddedeki cephe düzenlemesinin beğenilme durumu

Ankete katılanların çoğu (%71,5) caddedeki bina cephelerinin düzenlenerek cephelerinin yenilenmesinin iyi olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %21,5'i buna katılmamış, %7'si ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.29).



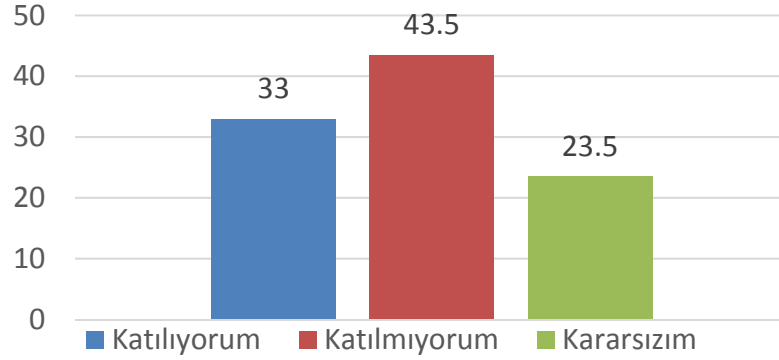
Şekil 5.30. Caddedeki cephe renklerinin beğenilme durumu

Ankete katılanların çoğu (%58,5) caddedeki bina cephe renklerinin güzel ve uyumlu olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %23'ü buna katılmamış, %18,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.30).



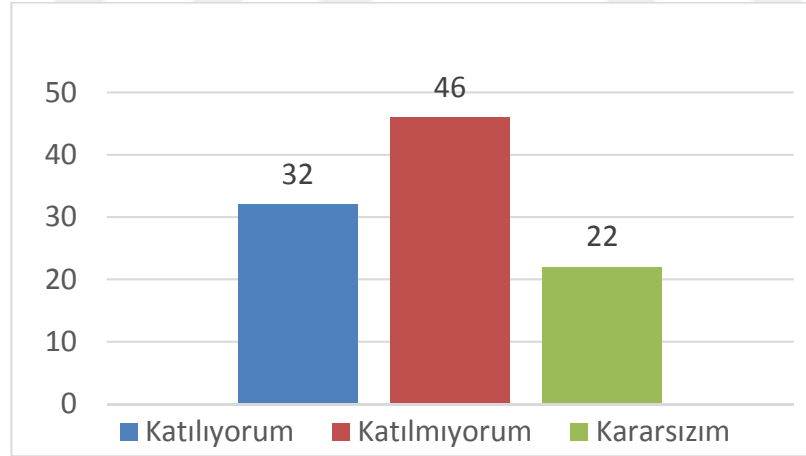
Şekil 5.31. Cadde boyunca yaptırılan aynı tip tabelaların beğenilme durumu

Ankete katılanların çoğu (%68) cadde boyunca yaptırılan aynı tip (aynı renk, büyüklük ve malzeme) tabela düzeninin iyi olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %22,5'i buna katılmamış, %9,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.31).



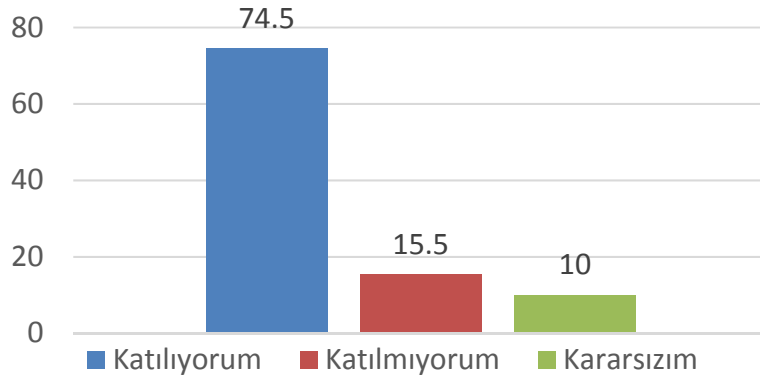
Şekil 5.32. Çocuk alanlarının yeterli bulunma durumu

Ankete katılanların %33'ü çocuklar için ayrılmış alanların yeterli olduğunu düşünmektedir, bunun bir nedeni yaşlı nüfusunun yani yaş ortalamasının fazla olmasıdır. Ankete katılanların %43'ü çocuklar için ayrılmış alanları yeterli olduğuna katılmamış, %23'ü ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.32).



Şekil 5.33. Yeşil alanların yeterli bulunma durumu

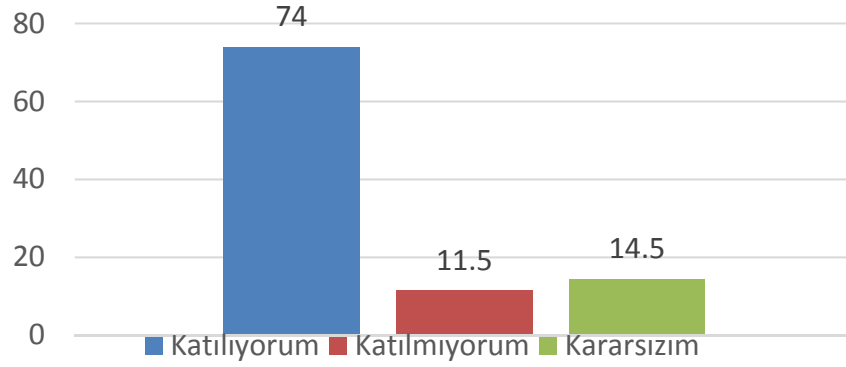
Ankete katılanların %32'i yeşil alanların yeterli olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %46'sı yeşil alanların yeterli bulmayarak buna katılmadığını, %22'si de kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.33).



Şekil 5.34. Yayalaştırma sonrası gürültü sorununun azalması durumu

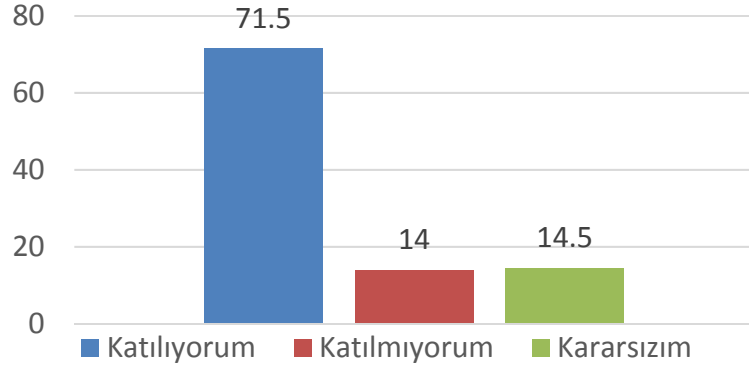
Ankete katılanların çoğu (%74,5) yayalaştırma sonrası gürültü sorununun ortadan kalktığını düşünmektedir. Ankete katılanların %15,5'i gürültünün azalma durumuna katılmamış, %10'u ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.34).

- Ulaşım Algısı



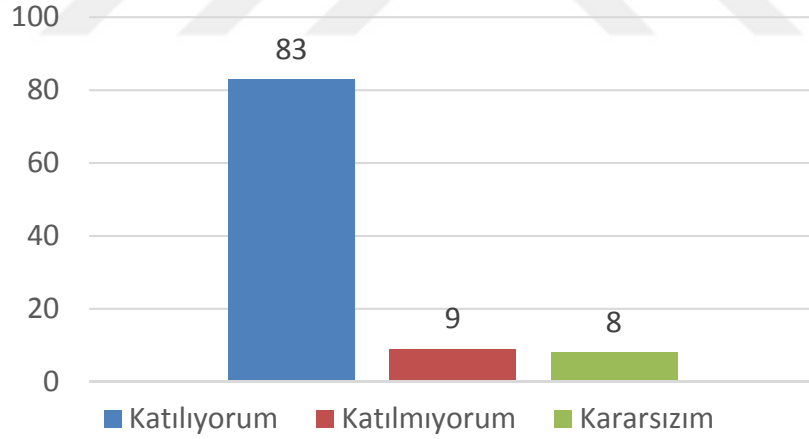
Şekil 5.35. Yayalaştırma sonrası yaşlı ve engelli kullanımı açısından uygun olma durumu

Ankete katılanların çoğu (%74) yayalaştırma sonrası caddenin yaşlı ve engelli kullanımı için uygun olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %11,5'i buna katılmamış, %14,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.35).



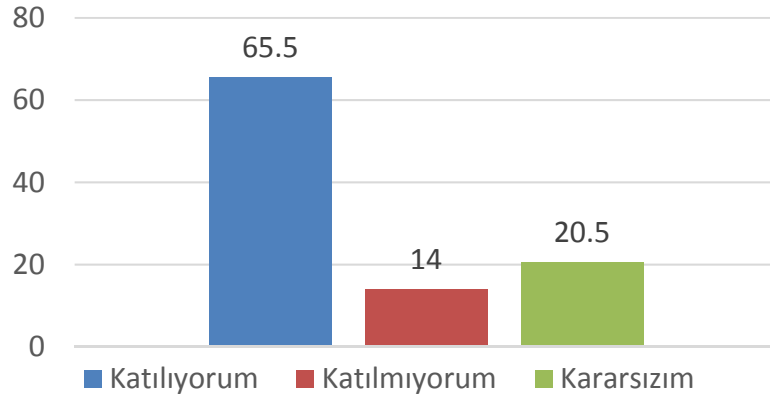
Şekil 5.36. Caddenin trafiğe kapatılmasının kent için uygun bulunma durumu

Ankete katılanların çoğu (%71,5) caddenin trafiğe kapatılarak yayalaştırılmasının kent için olumlu olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %14'i buna katılmamış, %14,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.36).



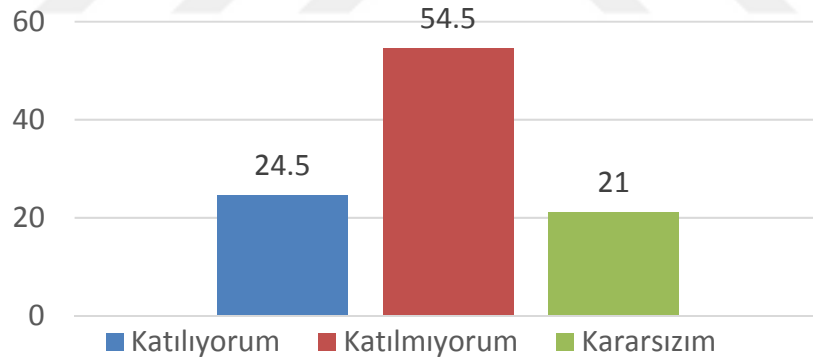
Şekil 5.37. Tramvayın kentli için gerekli bir toplu ulaşım olarak görülme durumu

Ankete katılanların çoğu (%83) tramvayın kentli için gerekli bir toplu ulaşım sistemi olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %9'u buna katılmadığını, %8'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.37).



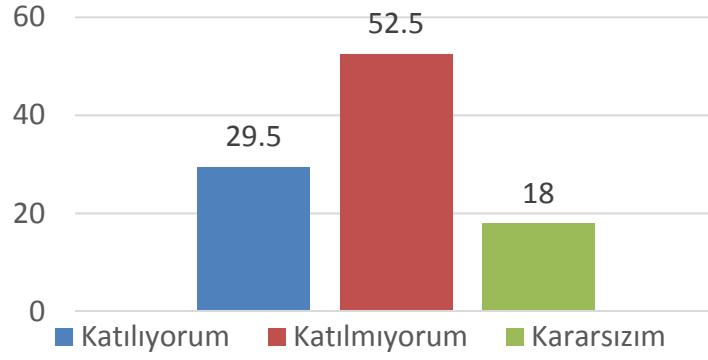
Şekil 5.38. Şarampol Caddesi'ne ulaşımın kolaylıkla sağlanma durumu

Ankete katılanların çoğu (%65,5) yayalaştırma sonrası Şarampol Caddesi'ne ulaşımın kolaylıkla sağlandığını düşünmektedir. Ankete katılanların %14'ü buna katılmadığını, %20,5'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.38).



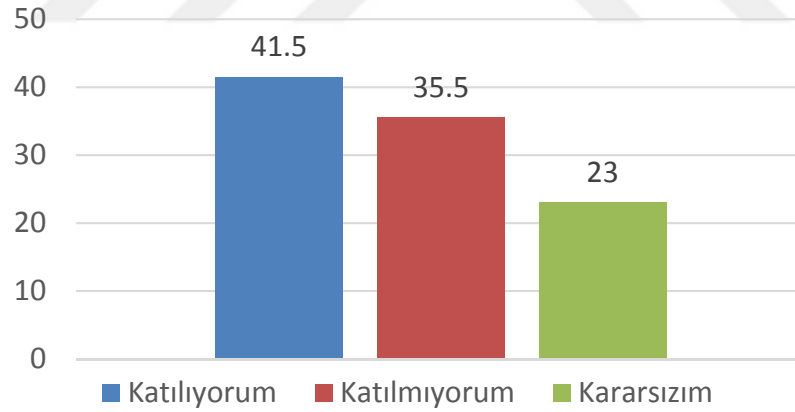
Şekil 5.39. Yayalaştırma sonrası bölgede kolaylıkla otopark bulma durumu

Ankete katılanların %24,5'i yayalaştırma sonrası araçlar için kolaylıkla otopark yeri bulunduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %54,5'i katılmadığını otopark sorunu yaşandığını, %21'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.39).



Şekil 5.40. Yayalaştırma sonrası bölgedeki genel otoparkları yeterli bulma durumu

Ankete katılanların %30'u yayalaştırma sonrası genel otoparkları yeterli görmektedir. Ankete katılanların %53'ü katılmadığını genel otoparkların yetmediğini, %18'i ise kararsız kaldığını belirtmiştir (Şekil 5.40).



Şekil 5.41. Yayalaştırma sonrası caddenin bisiklet ulaşımına uygun olma durumu

Ankete katılanların %41'i yayalaştırma sonrası caddenin bisiklet ulaşımına uygun olduğunu düşünmektedir. Ankete katılanların %35'i katılmadığını bisiklet kullanımına uygun olmadığını ayrıca bisiklet yolu olmadığını, %23'ü ise bu konuda kararsız kaldıklarını belirtmiştir (Şekil 5.41).

Ankete katılanlara sorulan açık uçlu sorular değerlendirildiğinde ise;

- “Şarampol Caddesi’nin en büyük sorunu nedir?” sorusuna verilen cevaplar büyük oranda otopark sorunu, sokak hayvanları, binaların eski olması, alışverişin az olması ve güvenlik sorunları olduğu görülmüştür.
- “Şarampol Caddesi’nin en beğendiğiniz özelliği nedir?” sorusuna verilen cevaplar merkezi konumlu olması, yayalaştırılması, tramvay geçmesi, alışveriş caddesi olması, peyzaj düzenlemesi ve kent mobilyaları cevapları alınmıştır.
- “Şarampol Caddesi’nin daha iyi hale getirilmesi için ne yapılmalı?” sorusuna verilen cevaplar ise en önemli sorun olarak görülen otopark sorununun çözülmesi, güvenliğin sağlanması, kentsel dönüşüm yapılması, bisiklet yolu yapılması, tramvayın yer altı metrosu haline getirilmesi, etkinliklerle hareketliliğin sağlanması, marka mağazaların teşvik edilmesi, başboş hayvan sorunu çözülmesi, ağaçlandırılması, çiçeklendirilmesi önerileri sunulmuştur. Ankete katılanlarda 6 kişi ise yayalaştırmadan memnun olmadığını ve tekrar trafiğe açılması fikrini önermiştir.
- “Şarampol Cadde’sini ne amaçla kullanıyorsunuz?” sorusuna verilen cevaplar ise büyük çoğunluk ‘alışveriş’ cevabını vermiştir. Diğer cevaplar ise tramvayı kullanmak için ve gezi- yürüyüş amaçlı olarak belirtilmiştir.
- “Şarampol Caddesi’ni güvenli buluyor musunuz?” sorusuna verilen cevaplar %55 evet, %45 hayır olarak cevaplandırılmıştır. Ankete katılanları bazıları gece güvenli bulmadıklarını belirtmişlerdir.

6. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

6.1. Gözlem Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma

Kentsel kamusal mekan olan Şarampol ve Abdi İpekçi yayalaştırma bölgesi gözlem yöntemi kullanılarak fiziksel çevre özellikleri açısından farklı zamanlardaki fotoğraflarıyla tespit edilmiştir. Yayalaştırma öncesi ve sonrasına ait görsellerde kentsel mekandaki fiziksel koşullar görülmektedir. 2017 senesinde bitirilen yayalaştırma uygulaması ile bakımsız ve düzensiz olan çevre yenilenmiştir. Cadde, motorlu araç trafiğine tamamen kapatılmış, kent mobilyaları yenilenmiş, bitkisel-yapısal peyzajı düzenlenmiş, cadde üzerindeki bina cephelerinin boya bakımı yaptırılmış, dükkan cepheleri tabelalarıyla birlikte yaptırılmış olup estetik bütünlük ve yenilik sağlanmıştır.



Şekil 6.1. Yayalaştırma önce ve sonrasına ait görünüm (Milliyet, 2015)

6.2. Mekan Dizim Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma

Antalya kent merkezinde yayalaştırılan alanları içeren çevre üzerine yapılan mekan dizim analizleriyle kentsel çevre yapısı incelenmiştir. Tez konusu alan Şarampol - Abdi İpekçi Caddesi merkezi konumu itibarıyla çevresine etkisi büyük olduğu görülmüştür. DeptmapX programında oluşturulan analiz haritaları incelendiğinde Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey aksını oluşturan Şarampol - Abdi İpekçi Caddeleri doğu aksını oluşturan Cumhuriyet Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi'nin yayalaştırma öncesi haritada bütünleşme değerlerinin yüksek olduğu görülmüştür, bu akslardaki caddelerin bağlantıları koparılıp yayalaştırıldıktan sonra Güllük Caddesi, Mevlana Katlı Kavşağı, Yener Ulusoy ve Adnan Menderes Bulvarı'nın zaten yüksek olan bütünleşme değerinin daha çok arttığı, diğer yolların ise bütünleşme değerlerinin azaldığı tespit edilmiştir.

Cumhuriyet Meydanı ve çevresindeki yaya alanlarıyla bağlantısı, yaya alanları şeklinin yaya hareketlilik dokusuna etkilerinin değerlendirilmesi amaçlanarak iki ana yaya aksı çevresiyle yayalaştırma öncesi ve sonrası olarak ele alınmıştır. Görünürlük (visibility) analizinde Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey kısmı tramvay hattı, yaya alanının şekli ve kot farkından dolayı ayrılmış durumda olduğu saptanmıştır. Şarampol - Abdi İpekçi Caddelerine ait yaya alanı orta ve güney kısmının bütünleşme değerleri yüksek olup araç trafiğiyle bölünmediği için Ali Çetinkaya Caddesine kıyasla bütünleşme değeri yüksektir. Ayrıca Şarampol - Abdi İpekçi yayalaştırma bölgesinin Tonguç Caddesi kuzeyindeki yaya yoğunluğu ve ticari canlılık güneyine göre oldukça azalmaktadır. Görünürlük analiz haritasında da yayalaştırılan alanın kuzeyinde ayrışma olduğu görülebilmektedir. Yaya aksında yürünebilirlik düzeyi aynı olmasına rağmen farklılık göstermiş olup Adnan Menderes Bulvarı'na yaklaştıkça yaya yoğunluğunda artış olmaktadır.

Yaya hareketliliği Cumhuriyet Meydanı'nda izole durumda iken kent meydanındaki ticari canlılığın kentin iç kısımlarına kadar uzaması yayalaştırılan Şarampol Caddesi, Abdi İpekçi Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi ile sağlanmıştır. Ali Çetinkaya Caddesi yayalaştırıldıktan sonra Cebesoy Caddesi trafiği yaya alanını ikiye bölerek ayrıştırmıştır. Bu lineer şekilli yaya alanında bütünleşme sağlanabilmesi için Cebesoy Caddesi ile kesişiminde araç trafiğinin yeraltına alınması konusu tartışılabilir.

Mekan dizim yöntemi kullanılarak aksiyel analizlerle araç ulaşımı için Depthmap bilgisayar programında hazırlanan bütünleşme (integration), bağlantılılık (connectivity) analizleri incelendiğinde ortalama bütünleşme sayısal değerlerinin bütün aksiyel analizlerde düştüğü saptanmıştır. Yayalaştırmalar sonrası ulaşımın ana omurgalarından olan 100. Yıl ve Adnan Menderes Bulvarı aksının ise bütünleşme değerlerinin arttığı belirlenmiştir.

6.3. Anket Yöntemiyle Elde Edilen Bulgular ve Tartışma

Antalya Şarampol-Abdi İpekçi Caddesi'nde 2019 senesinde yapılan 200 kişi üzerinden değerlendirilen anket bulgularına bakıldığında; caddeyi kullanan insanların çoğu caddede alışveriş potansiyelinin arttığını (%46) ve kentsel alan yaşam kalitesinin arttığını (%67) düşünmektedir. Ankete katılanların çoğu (%55) caddeyi güvenli bulmuş, yakın bir oran %45'i ise güvenli bulmadıklarını belirtmişlerdir. Görünürlük analizinde bütünleşmemiş olan alanların daha güvensiz olduğu ve gece saatlerinde güvensiz bulunduğu ankette özellikle belirtilmiştir. Görünürlüğü yüksek olan kentsel mekanların kullanıcıları tarafından daha güvenli olduğu düşünülmektedir.

Caddeye estetik açıdan değerdiklerindeyse cephe düzenlemesi (%71), cephe renkleri (%58), aynı tip tabela düzeni (%68), kent mobilyalarını (%69) ve peyzaj düzenlemesini beğendiklerini belirtmişlerdir. Yeşil alanların (%46) ve çocuk alanlarının (%43) yetersiz olduğunu ve ankete katılanların çoğu yayalaştırma sonrası caddenin gürültü sorununun azaldığını (%75) düşünmektedirler. Ankete katılanların çoğunluğu cephe düzenlemesinden ve caddede gürültü sorununun ortadan kalmasından memnundur.

Ulaşım açısından verilen cevaplara bakıldığında ise; yaya caddesinin yaşlı ve engelli kullanımı açısından uygun olduğunu (%74), tramvayın kentli için gerekli olduğunu (%83), caddeye ulaşımın kolay olduğunu (%65), bisiklet ulaşımına uygun olduğunu (%41) belirtmişlerdir. Ayrıca bölgede yayalaştırma sonrası kolay otopark yeri bulamadıklarını (%54), genel otoparkların da yetersiz olduğunu (%52) düşünmektedirler. Her ne kadar ulaşım, yaşlı ve engelli açısından yeterli çözümler getirilse de bölgede otopark sorununun hala çözülememiş olduğu görülmektedir.

Anket cevaplarına uygulanan bağımsız tek yönlü varyans analizi (One Way ANOVA) demografik özelliklerine göre incelendiğimizde; yaş gruplarına göre cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır ($p>0,05$). Dolayısıyla yaş gruplarının değişmesinin bu mekanın algılamasına yönelik bir farklılık yaratmadığı görülmektedir.

Yaşama yıllarına göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA13 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre 5-10 yıldır bu bölgede yaşayanlar diğerlerine oranla (Yapılan proje sonrası Şarampol Caddesi'ne olan ulaşımın daha kolay olduğunu düşünüyorum) HA13 sorusuna daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. Uzun süre Şarampol çevresinde yaşayan insanlar yayalaştırma sonrası ulaşımın daha kolay olduğunu düşünmektedirler. Bölgede uzun yıllar yaşamak mekanı daha çok kullanmak anlamına gelmektedir. Yaşama yılları mekan algısının değişmesinde önemli bir faktör olmakla beraber bu kullanıcı grubu tarafından en önemsenen faktör de yaşadıkları alana daha kolay ulaşım sağlamalarıdır.

Gelir durumlarına göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA8 ve HA10 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre (Yapılan cephe düzenlemeleriyle cephelerdeki aynı tip tabela düzeninin iyi

olduğunu düşünüyorum.) HA8 ve (Yayalaştırma sonrası caddede gürültü sorununun ortadan kalktığını düşünüyorum.) HA10 sorularına 2000-5000 TL ve 5000 TL üzeri gelir seviyesinde olanlar 0-2000 TL gelir seviyesinde olanlara oranla daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. Gelir düzeyi 2000 TL asgari düzey üzeri olanlar yayalaştırma projesi sonrası caddedeki gürültü sorununun ortadan kalktığını ve aynı tip tabela düzenini daha çok beğendikleri görülmektedir. Bu sonuçlara göre gelir durumu mekan algısını belirleyici bir faktör olmadığı söylenebilir.

İkamet veya çalışma durumlarına göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA6, HA7, HA8 ve HA11 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre işyeri ve kentli grubu HA6 (Yapılan cephe düzenlemeleriyle bina cephelerinin daha iyi olduğunu düşünüyorum.), HA7 (Yapılan cephe düzenlemeleriyle caddedeki bina cephe renklerini güzel ve uyumlu buluyorum.) ve HA8 (Yapılan cephe düzenlemeleriyle cephelerdeki aynı tip tabela düzeninin iyi olduğunu düşünüyorum.) sorularında daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. HA11 (Caddenin taşıt trafiğine kapatılmasını kent için olumlu buluyorum.) sorusu için ise konut grubu daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. Konutlarda yaşayanların diğerlerine göre caddenin trafiğe kapatılmasından daha memnun oldukları söylenebilir.

Eğitim durumuna göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA5, HA14 ve HA15 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre HA5 (Yapılan çalışmalar sonrası bölgedeki yeşil alanların yeterli olduğunu düşünüyorum.), HA14 (Yapılan çalışmalarla bölgede otopark sorunu yaşanmıyor, kolay park yeri bulunduğunu düşünüyorum) ve HA15 (Yapılan proje sonrası genel otoparkları yeterli görüyorum.) sorularında üniversite öğrencisi ve üniversite mezunu durumundakiler eğitim durumu ortaokul olanlara göre daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. Üniversite öğrencilerinin bu konuda çevresel farkındalığının daha iyi olduğu söylenebilir.

Cinsiyet durumuna göre çevreye algı sorularına verilen cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmamakta ($p>0,05$) iken HA6, HA8 ve HA10 cevap ortalamaları bakımından istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmaktadır ($p<0,05$). Buna göre HA8 (Yapılan cephe düzenlemeleriyle cephelerdeki aynı tip tabela düzeninin iyi olduğunu düşünüyorum.) ve HA10 (Yayalaştırma sonrası caddede gürültü sorununun ortadan kalktığını düşünüyorum.) sorularında kadınlar erkeklere göre daha

yüksek katılıyorum cevabı verme eğiliminde iken HA6 (Yapılan cephe düzenlemeleriyle bina cephelerinin daha iyi olduğunu düşünüyorum.) sorusunda erkekler kadınlara göre daha yüksek katılıyorum cevabı verme eğilimindedir. Kadınlar erkeklere oranla daha çok caddedeki gürültü sorununun ortadan kalktığını belirtmişlerdir. Erkekler kadınlara oranla caddedeki cephe düzenlemesini daha iyi bulduklarını belirterek katılıyorum cevabı vermişlerdir. Kadınların erkeklere oranla gürültüden daha çok etkilenen bir grup olduğu söylenebilir.

Anket sorularına verilen cevaplar incelendiğinde eğitim durumu, cinsiyet farklılığı, gelir düzeyleri, ikamet /çalışma durumu ve bölgede yaşama süreleri gibi demografik özelliklerin çevresel algı üzerinde etki yarattığı çıkan istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar ile tespit edilmiştir.



7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Mekan ve kullanıcı ilişkileri arasındaki etkileşim birçok bilimi ilgilendirmektedir. Görünürlük ve mekan dizim analiz yöntemleri mekanın kullanıcı üzerindeki etkilerini anlamaya yönelik ipuçları vererek farklı analizlerle karşılaştırma imkanı sunarken sonuçları sayısal olarak değerlendirmemizi sağlar. Buna bağlı olarak tez çalışmasında görünürlük analizi ve aksiyel analiz yöntemleri kullanılarak sonuçlar değerlendirilmiştir. Tez kapsamında mekânsal çevre, mekânsal biçimlenmenin ya da mekan konfigürasyonunun kullanıcı tercihlerini etkilediği hipotezi ile farklı parametreler belirlenerek depthmap programında mekânsal özellikler ölçülmüştür. Yapılan çalışmaları bu yöntem analizleriyle değerlendirirken gelecekte yapılacak mekansal çalışmalar için de yol gösterici nitelikte olarak katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Mekan dizim yöntemi (Space Syntax) birbirleriyle mekânsal ilişkileri kopartılmadan yapılan yayalaştırmaların kendi içerisinde ve kente olan etkilerinin değerlendirilmesinde etkin bir yöntemdir. Yapılan yayalaştırmalarda lineer aksların belli düğüm noktalarında genişletilerek meydancıklarla veya farklı işlevlerle desteklenmesi bütünleşme değerini artırabileceği gibi kullanım ve güvenlik açısından da olumlu sonuçlar doğurabilir. Bütünleşmesi yüksek alanlar mekân konfigürasyonu ve kullanımında alana değer katacağı için tasarım öncesi ve sonrasında bu analizlerle değerlendirilmesi önemli olacaktır.

Taşıt trafiğinden arındırılarak yaya kullanımına açılan yollar, kent ve kentli için önemli sorunların başında gelen çevresel kirlilik, gürültü, araç park sorunu, trafik yoğunluğu gibi sorunları büyük ölçüde azaltarak insanlar için daha yaşanabilir, daha sağlıklı ve güvenli kentsel yaşam imkânları sunmaktadır. Kullanıcılar yayalaştırma öncesine göre kentsel kamusal yayalaştırılmış alanları daha serbest, güvenli ve konforlu olarak kullanabildiği için yayalaştırılan yürünebilirliği yüksek alanları kullanmayı tercih etmektedirler. Yayalaştırma öncesine göre yayalaştırma sonrası kentsel alanlar daha konforlu ve sağlıklı yaşam olanakları sunmasına rağmen bölgenin güvenlilik oranı (%55) yüksek değildir.

Yayalaştırma aktif ulaşım sayesinde arttırdığı fiziksel aktivite ile insan sağlığı üzerinde önemli etkiler oluşturur. Yayalaştırmalar ile yollardaki araç sayısı azalırken, sera gazı salınımlarının da azaldığı gözlemlenir. Yayalaştırılan alanlar; toplum etkileşimi için gerekli olan güvenli, cazibe merkezi ve erişilebilir alanlar olup, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentlerin ana bileşenlerinden biridir. Kentleşme etkisiyle genelde kent merkezindeki yürünebilir alanlar cazibe kazanmış olup, ticari faaliyetleri de canlandırmaktadır. Avrupa ülkeleri, ülkemizden daha erken kentleşmiş oldukları için kentlerin sorunlarını daha erken fark etmişlerdir. Yayalaştırma ile kentleşme sorunlarını çözmeye ülkemizden daha erken

başlamışlardır. Dünya yayalaştırma örneklerinin ülkemizdekilere oranla kentle daha entegre olduğu gözlemlenmektedir. Yapılan analizlerde bu faktörler sağlansa da otopark sorununun çözülememiş olması yayalaştırma alanları ile bağlantılarının kurulamamış olması olumsuz sonuçlar doğurmuş olup gelecek çalışmalarda daha güçlü bağlantıları olan sürekli ve gününbirlik kullanıcılar için de desteklenerek çözümlenmesi önemli olacaktır.

Ülkemizde yayalaştırma uygulamalarına özellikle kalabalık şehirlerde rastlamaktayız. Antalya Şarampol Caddesi yayalaştırmasıyla olumlu ve olumsuz sonuçlar oluştuğu görülmektedir. Yapılan gözlem, anket ve kentli yorumları sonucunda kullanıcıların alanda oluşan yayalaştırmaya çoğunlukla olumlu baktığı tespit edilmiştir. Kentlinin yayalaştırılan Şarampol Caddesi'nden genel anlamda fayda sağladığı görülmektedir. Anket sorularına verilen cevaplar incelendiğinde demografik özelliklerin çevresel algı üzerinde etki yarattığı çıkan istatistiksel olarak anlamlı farklılıklardan görülmektedir.

Yerel yönetim tek başına karar almayı demokratik bir karar almıştır, anket ve halk oylaması ile halkın görüşlerini önemsemiş olması açısından da proje önem taşır. Çalışma alanı olan Şarampol Caddesi kullanım ve aktiviteler olarak değişikliğe uğramamıştır, kentsel kamusal mekân yenilenmiş olup konfor, görüntü ve estetik olarak iyileşme olmuştur. Ulaşım olarak toplu taşıma ve raylı sistem olanakları devam etmekte olup Şarampol Caddesi taşıt trafiğine kapatılmasıyla yayalar için trafik açısından güvenlik sağlanarak engelsiz yürünebilir bir aks oluşturulmuştur.

Tez çalışması kapsamında Şarampol-Abdi İpekçi Caddeleri yayalaştırılması ve ülkemizdeki çoğu yayalaştırma kente ve topluma genel olarak olumlu sonuçlar getirdiği görülmektedir. Şarampol ve Abdi İpekçi yayalaştırma bölgesi kenti rahatlatmış bir yayalaştırma örneği olmuştur ve kamusal yarar sağlanmıştır.

Şarampol Caddesi ulaşım açısından incelendiğinde bisiklet yolu ve bisiklet park istasyonu olmadığı gözlemlenmiştir. Bisiklet kullanıcılarının rahat ulaşabilmesi ve araçlarını park edebilmesi için caddede bisiklet yolu planlanması ve park istasyonu olması önerilmektedir. Yayalaştırılan yolun kuzey yarısında insan yoğunluğunun ve alışverişin az olduğu hatta boş dükkanlar olduğu görülmüştür. Bu nedenle bölgenin ekonomik ve sosyal olarak canlandırılması önerilmektedir. Örneğin; alışveriş festivalleri, açık alanlarda sergiler, yerel ürünlerin, el ürünleri veya sanatsal ürünler için sergiler, sanatsal etkinlikler ve aktivitelerle de desteklenmelidir. Dünya örneklerinde görüldüğü gibi yayalaştırılan alanlarda canlılık yaratılması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- ABB, 2018. Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, Antalya.
- Antalya Valiliği, 2019. T.C. Antalya Valiliği. Erişim tarihi:12.05.2019
<http://www.antalya.gov.tr/nufus>
- Antalya KTM, 2019. T.C. Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. Erişim tarihi:12.05.2019
<http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/>
- Akşam, 2018. Akşam Gazetesi 01.05.2018 Haberi Erişim tarihi: 03.07.2018
<https://www.aksam.com.tr/guncel/taksim-meydani-havadan->
- Alver, K. (Ed.), 2017. Kent Sosyolojisi. Çizgi Kitabevi Yayınları, 413s, İstanbul.
- Alpar, R., 2013. Uygulamalı Çok Değişkenli İstatiksel Yöntemler. Detay Yayıncılık, 4.Baskı, 886s, Ankara.
- AADH, 2018. Antalya Atatürk Devlet Hastanesi. Erişim Tarihi: 15.06.2018
<https://antalyaataturkdh.saglik.gov.tr/TR,20917/tarihcemiz.html>
- Altunbaş, U., 2006. Kent merkezlerinde yayalaştırmanın işlevsel değişim üzerine etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 83s.
- Ballantyne, A., 2012. Mimarlar için Deleuze ve Guattari. Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 123s, 1. Baskı, İstanbul.
- Ballantyne, A., 2012. Mimarlar için Deleuze ve Guattari. Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 123s, 1. Baskı, İstanbul.
- Borucu, G., 2019. Gülçin Borucu kişisel arşivi, Antalya.
- CMC, 2018. Copenhagen Media Center. Erişim Tarihi: 07.06.2018
www.copenhagenmediacenter.com
- Çalışkan, M., 2011. Kamu yararı bağlamında kamusal mekanlarda bir yayalaştırma örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Çil, E., 2006. Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekan Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması. Megaron Dergisi 1(4), 218-233.
- Çimrin, H., 2006. Bir Zamanlar Antalya (1), Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 640s, Antalya.
- Çimrin, H., 2006. Bir Zamanlar Antalya (2), Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 640s, Antalya.
- Çubuk, M., 1978. Kentsel Kamusal Mekanlar Alanlar, Yapı Dergisi, 30(11-12), 25-45.
- Dağ, A., 2005. Mekansal Dizim Ve Görünür Alanın Mimari Mekan Algısına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Deposit, 2014. Deposit Photos. Erişim Tarihi: 05.09.2018
<https://www.divento.com/en/milan/8837-corso-vittorio-emanuele-ii-milan.html>
- Divento, 2019. Divento. Erişim Tarihi: 03.06.2019
<https://tr.depositphotos.com/56138411/stock-photo-the-shopping-street-schildergasse-in.html>
- Doğan, F., 2009. Mimarlık ve Mekan Algısı, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Ankara.
- Döllük, G., 2005: Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dumbaugh, E., 2005. Safe Streets, Liveable Streets. Journal of the American Planning Association, 71(3), 283-300.
- Erdönmez, M. E. ve Akı, A., 2005. Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Megaron Dergisi, 1(1), 67-87.
- Ercan Akkar M. ve Belge Z.S., 2017. Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli. METU JFA, (34:1) (231-265).
- Eriç, M., 2011. Mimarlığın Seyir Defteri, Literatür Yayınları, 375s, İstanbul.
- EKTM, 2019. T.C. Eskişehir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. Erişim tarihi:10.05.2019
<https://eskisehir.ktb.gov.tr/>
- Evren, E., 2011. Oran ve Sinan (1). Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayınları, 64s, Antalya
- Flickr, 2012. Flickr. Erişim tarihi: 05.02.2019
<https://www.flickr.com/photos/66541867@N00/3314152694/>
- GDC, 2019. Global Designing Cities Initiative. Erişim tarihi: 12.03.2019
<https://globaldesigningcities.org/>
- Gehl, J. ve Gemzoe, L., 2001. New City Spaces. Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gehl Architects, 2004. Zürich Public Spaces, Quality and Use Analyses for 18 Selected Public Streets, Square and Parks, Burri Public Elements. Erişim tarihi: 01.06.2019
<https://www.burri.world/en/studies/zurich-public-spaces-2004>
- Giritlioğlu, C., 1991. Şehirselle Mekan Ögeleri ve Tasarımı. İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Hasol, D., 1979. Mimarlık Sözlüğü. Yapı Endüstri Merkezi Yayını, 2. Baskı, İstanbul.
- Hatipoğlu, H., 1994. Kentsel Yapılaşmış Çevrenin Oluşumunda Dış Mekan Yaşantısının Yeri ve İşlevi: İstanbul Taksim Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hillier, B. ve Hanson, J., 1984. The Social Logic of Space. Cambridge University Press, 281s, Cambridge.
- İBB., 2018. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivi, İstanbul.

- İnal, H.C., ve Günay S., 2002. Olasılık ve Matematiksel İstatistik. Hacettepe Üniversitesi Fen Fakültesi Yayınları, 5. Baskı, 519s, Ankara.
- İnceoğlu, M. ve Ayfer, A., 2009. Kentsel Mekanda Kalite Kavramı. Megaron Dergisi, 4(3), 131-146.
- JLL, 2019. JLL Global. Erişim tarihi: 12.04.2019 <http://www.jll.com.tr/turkey/tr-tr>
- Eskişehir KTM, 2019. T.C. Eskişehir İl Kültür Turizm Müdürlüğü. Erişim tarihi:14.05.2019 <http://www.eskisehirkulturturizm.gov.tr/>
- Karabay, H., 1993: Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kavi, F., 2003. İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Keleş, R., 1998. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Yayınları, 2. Baskı, 193s, Ankara.
- Keleş, R., 2015. Kentleşme Politikası. İmge Kitabevi Yayınları, 14. Baskı, 720s, Ankara
- Kepenek, E., Gencel, Z., Güç, B. 2015. Antalya Tarihi Kent Merkezi Ve Yakın Çevresindeki Mekânsal Değişimin Günümüz Kent Formuna Etkilerinin Değerlendirilmesi. Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi, 3(2), 77-84.
- Kılıç, A., 1991. Kent Merkezinde Yenileştirme Çalıştırmaları Kapsamında Yayalaştırılma Olgusunun İncelenmesi (Beyoğlu İstiklal Caddesi Örneğinde), Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kubat, A.S., Ozer, O., Gumru F.B., Argin G., 2015. Evaluating the impacts of an urban design project:Multi-phase Analyses of Taksim Square and Gezi Park, Proceedings of the 10th International Space Syntax Symposium, Istanbul.
- Kubat, A.S., Ozer, O., İnce Güney,Y., 2007. Space Syntax Üzerine, 6. Uluslararası Space Syntax Sempozyumu, İstanbul. Erişim tarihi: 15.06.2019 <http://v3.arkitera.com/h15866-space-syntax-uzerine.html>
- Kürkçüoğlu, E., Ocağcı, M., 2015. Kentsel Dokuda Mekansal Yönelme Üzerine Bir Algı-Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşı Bölgesi, Megaron Dergisi, 10(3), 365-388.
- Lefebvre, H., 2014. Mekanın Üretimi. Sel Yayınları, 2. Baskı, 447s, İstanbul.
- LL, 2019. Listelist. Erişim tarihi:12.05.2019 <https://listelist.com/kadikoy-boga-tarihi/>
- MA., 2019. Markantalya Erişim tarihi: 03.05.2019. <http://www.markantalya.com/>
- Milliyet, 2015. Milliyet Gazetesi 10.08.2015 Haberi Erişim tarihi: 17.05.2019 <http://www.milliyet.com.tr/buyuksehir-sarampol-caddesi-ni-eski-antalya-yerelhaber-919731/>
- Monokrousou, K., Giannopoulou, M., 2016. Interpreting and Predicting Pedestrian Movement in Public Space Through Space Syntax Analysis. Procedia- Social and Behavioral Sciences, 223(2016) 509-514.

- Montanari, M., Curdes, G., Forsyth, L., 1993. Urban Landscape Dynamics: A Multi-Level Innovation Process, Avebury, Aldershot.
- Nakamura, K., 2016. The spatial relationship between pedestrian flows and street characteristics around multiple destinations. IATSS Research 39(2016) 156-163.
- Oytan, E., 2018. Erişim tarihi: 03.09.2018. <http://www.thebarselona.com/blog/la-rambla-caddesi/>
- Özbiç, A., Peponis, J., Stone, B., 2011. Understanding the link between street connectivity land use and pedestrian flows. Urban Design International, Vol 16, 2, 125-141.
- Özbiç, A., 2013. Sultanahmet Meydanı'nda Hareket ve Algı Esaslı Kentsel Tasarım Analizi. Mimarlık Dergisi,371.
- Özdemir, E., 2016. Deneyimle Değişen Kentsel Mekan Algısı Ve Kent İmajı: Mimarlık Ve Mühendislik Öğrencileri Örneği: Uluslararası Hakemli Tasarım Ve Mimarlık Dergisi, 07 (2148-4860).
- Özer, Ö., 2006. Yaya Hareketleri Ve Mekan İlişkisi İstanbul - Galata Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özer, Ö., 2014. Kentsel Mekanda Yaya Hareketleri: Morfoloji Ve Çevresel Algının Etkisi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özkal, A., 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özsel, S.B., 2009. Bina-Kentsel Mekan Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekanlarına Etkisi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- PPS., 2018. Project for Public Places. Erişim tarihi: 03.07.2018 <https://www.pps.org/>
- Relevant, 2018. Relevant Search Scotland. Erişim tarihi: 13.09.2018. <http://www.relevantsearchscotland.co.uk>
- Samsun Belediyesi, 2018. Samsun Belediyesi Fotoğraf Arşivi. Erişim Tarihi: 29.12.2018 <https://www.samsun.bel.tr/>
- SKH, 2019. Samsun Kent Haber 28.02.2019 Yerel gazete haberi. <https://www.samsuncanlihaber.com/samsun-haber/goruntulu-demir-den-flas-aciklama-ciftlik-trafige-h10942.html>
- Sygyic, 2019. Sygyic Travel. Erişim tarihi: 05.04.2019 <https://travel.sygyic.com/tr/poi/galleria-vittorio-emanuele-ii-poi:1679>
- Salt, 1970. Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi. Erişim Tarihi 17.05.2019 <http://www.eskiistanbul.net/2807/istiklal-caddesi-1970ler-salt-arastirma-fotograf-arsivi>
- Şahin, S. ve Darby, D., 2014. Tarihi Kent Merkezlerinin Yaya Eksenli Olarak Yeniden Canlandırılması: Almanya Koblenz Örneği. Mimarlık Dergisi, 379.

- Sayar Avcioğlu, S. ve Akın, O., 2017. Kollektif Bellek ve Kentsel Mekan Algısı Bağlamında İstanbul Tuzla Köyiçi Koruma Bölgesi'nin Mekansal Değişiminin İrdelenmesi. İdealkent Dergisi 2017-2 (423-450).
- Tapan, M., 2010. Mimarlıkta Estetik Değerlendirme Üzerine. Cemre Basın Yayın Hizmetleri, 105s, İstanbul
- Tanyeli, U., 2010: Türkiye'nin Görsellik Tarihine Giriş. Akın Nalça Kitapları, 1. Baskı, 47s, İstanbul
- TS, 2009. Turizmin Sesi 23.07.2009 Haberi Erişim tarihi: 07.05.2019 <https://www.turizminsesi.com/haber/beyoglu-yayalarin-oluyor-3626.htm>
- Türk, A., 2013: Antalya İli Konut Dışı Tescilli Sivil Mimari Yapılar ve Özellikleri. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 17(1), 113-132.
- Türkoğlu H.D., 1997. Residents Satisfaction of Housing Environments: The Case of Istanbul Türkiye. Landscape and Urban Planning, 39, 56-67.
- UKOME, 2018. Ulaşım Koordinasyon Merkezi
- Üstün, G., 2016. Copenhagen. Erişim Tarihi 01.06.2019 <https://www.flickr.com/photos/guldem/26011584865>
- Varlı,E., Kaprol,T., Akansel,Ş., 2011. Edirne Tarihi Saraçlar Caddesi Yayalaştırma Projesinin Kentsel Yaşama Katkıları. Mimarlık Dergisi, 359.
- WRI, 2019. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Erişim Tarihi 01.05.2019 <https://wrişehirler.org/>
- Yıldırım, U. ve Ateş, N., 2004. Konut Sakinlerinin Fiziksel ve Tolumsal Çevre Algılamaları: Kahramanmaraş Örneği. Yönetim ve Ekonomi, 11(2), Manisa, 165-185.
- Yıldız, C., ve Gündüz, M., 2015. Komşuluk Kültürü. Nobel Akademik Yayıncılık, 1. Baskı, 270s, Ankara.

EKLER

EK. A. Anket

Veriler akademik alanda yüksek lisans tez çalışması için kullanılacaktır. Anketin amacı Antalya İli, Şarmpol Caddesi bölge halkının çevreye olan algısını, düşüncelerini ve isteklerini ölçmeye yönelik anket sorularıdır.

(1., 2., 3., 21. ve 22. soruların cevaplarını lütfen yanında belirtilen boşluklara yazınız.)

1. Bölgenin en büyük sorunu nedir?
2. Bölgenin en beğendiğiniz özelliği nedir?
3. Caddenin daha iyi hale gelmesi için sizce ne yapılmalı?.....

(Aşağıdaki anket soruları için lütfen yazan ifadelere ait görüşlerinizi işaretleyiniz.)

4. Yapılan yayalaştırma ve çevre düzenlemelerinin bölgedeki yaşam kalitesini artırdığını düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
5. Yapılan çalışmalar sonrası bölgedeki yeşil alanların (rekreasyon alanı) yeterli olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
6. Yapılan cephe düzenlemeleri ile bina cephelerinin daha iyi olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
7. Yapılan cephe düzenlemeleri ile caddedeki bina cephe renklerini güzel ve uyumlu buluyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
8. Yapılan cephe düzenlemeleri ile cephelerdeki aynı tip tabela düzeninin iyi olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
9. Yapılan bu yatırımlarla Antalya'nın kentsel açıdan daha güzel ve modern olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
10. Yayalaştırma sonrası caddede gürültü sorununun ortadan kalktığını düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
11. Caddenin taşıt trafiğe kapatılmasını(yayalaştırılmasını) kent için olumlu buluyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
12. Şarmpol Caddesi tramvayın kentli için gerekli bir toplu ulaşım sistemi olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
13. Yapılan proje sonrası Şarmpol Caddesi'ne olan ulaşımın kolay olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
14. Yapılan çalışmalarla bölgede otopark sorunu yaşanmıyor, kolay park yeri bulunduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
15. Yapılan proje sonrası bölgedeki genel otoparkları yeterli görüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
16. Yapılan proje sonrası caddenin bisiklet ulaşımına(kullanımına) uygun olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------
17. Yapılan proje sonrası caddenin alışveriş potansiyelinin (müşteri potansiyeli) arttığını düşünüyorum.

<input type="checkbox"/>	Katılıyorum	<input type="checkbox"/>	Katılmıyorum	<input type="checkbox"/>	Kararsızım
--------------------------	-------------	--------------------------	--------------	--------------------------	------------

18. Yapılan proje sonrası caddenin yaşlı ve engelli kullanımı açısından uygun olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/> Katılıyorum	<input type="checkbox"/> Katılmıyorum	<input type="checkbox"/> Kararsızım
--------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

19. Caddedeki yeni kent mobilyalarını(bank, gölgelik, aydınlatma vb) yeterli ve modern buluyorum.

<input type="checkbox"/> Katılıyorum	<input type="checkbox"/> Katılmıyorum	<input type="checkbox"/> Kararsızım
--------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

20. Yapılan proje sonrası çocuklar için yeterli alanlar olduğunu düşünüyorum.

<input type="checkbox"/> Katılıyorum	<input type="checkbox"/> Katılmıyorum	<input type="checkbox"/> Kararsızım
--------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

Demografik Bilgiler:

-Cinsiyetinizi işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> Kadın	<input type="checkbox"/> Erkek
--------------------------------	--------------------------------

-Yaş kategorinizi işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> 30 yaş altı	<input type="checkbox"/> 30-55 yaş arası	<input type="checkbox"/> 55 yaş üstü
--------------------------------------	--	--------------------------------------

-Kaç yıldır bu bölgede yaşıyor ve/veya çalışıyorsanız işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> 0-5 yıl	<input type="checkbox"/> 5-10 yıl	<input type="checkbox"/> 10 yıldan çok
----------------------------------	-----------------------------------	--

-Eğitim durumunuzu işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> İlkokul mezunu	<input type="checkbox"/> Lise mezunu	<input type="checkbox"/> Üniversite mezunu
---	--------------------------------------	--

<input type="checkbox"/> Ortaokul mezunu	<input type="checkbox"/> Üniversite öğr.	<input type="checkbox"/> Y.Lisans mezunu
--	--	--

-Ailenizin aylık gelir düzeyinizi işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> 0-2. 000TL	<input type="checkbox"/> 2.000-5.000TL	<input type="checkbox"/> 5.000 TL ve üzeri
-------------------------------------	--	--

-Adres kullanım durumunuzu işaretleyiniz.

<input type="checkbox"/> Konut	<input type="checkbox"/> İşyeri	<input type="checkbox"/> Kentli
--------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

21. Caddeyi en çok ne amaçla kullanıyorsunuz?

22. Caddeyi güvenli buluyor musunuz?

Anket katılımınız için teşekkür ederiz.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Gülçin BORUCU

Doğum Yeri ve Yılı : Isparta, 1989

Medeni Hali : Bekâr

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : arc.gulcin@outlook.com



Eğitim Durumu

Lise : Isparta Anadolu Lisesi, 2007

Lisans : Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık

Mesleki Deneyim

Özel Sektör 2012-2014

Antalya Büyükşehir Belediyesi 2015-..... (halen)

Yayınlar

Borucu, G., Güç, B., 2019. Kentteki Yerleri Bağlamında Antalya Kent Merkezindeki Yayalaştırmalar, IV. European Conference on Science, Art and Culture-ECSAC'19, 18-21 Nisan, Antalya. Erişim Tarihi: 01.06.2019. https://www.ecsac.net/Webkontrol/uploads/Fck/ecsac_5.pdf