

**T.C . İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL YAŞAM KALİTESİ VE YÜRÜNEBİLİRLİK DENEYİMİNİN
ALANYA ÜZERİNDEN OKUNMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BEGÜM NAZİFOĞLU

(1409221012)

Anabilim Dalı: Mimarlık

Program: Mimarlık

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Emel BİRER

TEMMUZ 2016

**T.C . İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL YAŞAM KALİTESİ VE YÜRÜNEBİLİRLİK DENEYİMİNİN
ALANYA ÜZERİNDEN OKUNMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BEGÜM NAZİFOĞLU

(1409221012)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 13 Temmuz 2016
Tezin Savunulduğu Tarih : 29 Temmuz 2016

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Emel BİRER
Jüri Üyeleri : Doç. Dr. Ayşen CİRAVOĞLU (YTÜ)
Yrd. Doç. Dr. Serhat KUT

TEMMUZ 2016

ÖNSÖZ

Yüksek lisans tez çalışma sürecimde, bilgi ve deneyimleriyle bana yol gösteren ve her zaman beni motive eden tez danışmanım Doç. Dr. Emel Birer'e;

Tez yazma süresi içinde tezimin gelişmesinde yardımcı olan Yrd. Doç. Dr. Serhat Kut'a;

Alanya'daki çalışmalarım sırasında belediyenin verilerine ulaşmam konusunda yardımcı olan Alanya Belediye Başkan Yardımcı Abdullah Akbaş'a ve bütün Alanya Belediye'si çalışanlarına;

Alanya hakkında engin bilgilerini ve fotoğraflarını tez çalışma süresince benimle paylaşan ve rota oluşturma konusunda bana yardımcı olan Arkeolog ve Fotoğraf Sanatçısı İlhami Yetkin'e;

Bilgi toplama ve alan çalışması sürecimde bana yardımcı ve destek olan, başta Aynur Özcan olmak üzere bütün dostlarıma;

Bir telefonla bütün işlerime koşan ve Alanya hakkında bana bilgiler veren Ahmet Hakan Nazifoğlu'na, hayatımın her döneminde her zaman bana destek olan annem Gül Nazifoğlu ve kardeşim Oğuz Nazifoğlu'na teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iv
TABLO LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
ÖZET.....	ix
ABSTRACT.....	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	3
1.3. Çalışmanın Yöntemi	3
2. KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE YAŞAM KALİTESİ.....	5
2.1. Kentsel Sürdürülebilirlik.....	5
2.2. Yaşam Kalitesi Kavramı	8
2.3. Yaşam Kalitesi Ölçütleri.....	10
2.4. Yaşanabilirlik	14
3. KENTSEL MEKAN OKUMASINDA DENEYİM	17
3.1. Algılanabilirlik ve Kent Algısı.....	17
3.2. Kentsel Mekanın Algılanabilirliği.....	23
3.2.1. Yürünebilirlik Deneyimi	25
3.2.2. Haritalama Deneyimi	30
3.2.3. Jan Gehl'in Kentsel Mekan Okuma Deneyimi - Melbourne Örneği .	34
3.2.3.1. Demografik Yoğunluk	36
3.2.3.2. Yürüme ve Etkinlikler.....	37
3.2.3.3. Kullanım Yoğunluğu.....	38
3.2.3.4. Kullanım Alışkanlıkları.....	39
3.2.3.5. Kamusal Alanlar.....	41
3.2.3.6. Yeme İçme Mekanları.....	43
3.2.3.7. Kamusal Alanlarda Oturma - Dinlenme Yerleri	43
3.2.3.8. Zemin Kat Cepheleri	44
3.2.3.9. Hava ve Ses Kirliliği	45
3.2.3.10. Gölge ve Güneş	45

3.2.3.11.	Yaya Alanlarının Kalitesi ve Miktarı.....	46
3.2.3.12.	Jan Gehl Kent Okuması Melbourne Çalışması Değerlendirmesi	47
4.	ALANYA.....	49
4.1.	Alanya Kent Merkezinin Seçilmesi	49
4.2.	Alanya Tarihi	50
4.3.	Alanya’da Kentsel Mekan Okuma Deneyimi	52
4.3.1.	Demografik Yoğunluk	53
4.3.2.	Yürüme ve Etkinlikler.....	58
4.3.3.	Kullanım Yoğunluğu.....	68
4.3.4.	Kullanım Alışkanlıkları.....	69
4.3.5.	Kamusal Alanlar.....	71
4.3.6.	Yeme İçme Mekanları.....	75
4.3.7.	Kamusal Alanlarda Oturma ve Dinlenme Yerleri.....	77
4.3.8.	Zemin Kat Cepheleri	79
4.3.9.	Hava ve Ses Kirliliği	80
4.3.10.	Gölge ve Güneş	84
4.3.11.	Yaya Alanlarının Kalitesi ve Miktarı.....	85
4.4.	Jan Gehl Kent Okuması Alanya Çalışması Değerlendirmesi	87
4.5.	Yürünebilir Kent Alanya ve Öneri Rotalar	92
5.	SONUÇ	95
	KAYNAKLAR	97
	EKLER.....	103

KISALTMALAR

KM	: Kilometre
KUDEB	: Koruma Uygulama ve Denetim Büroları
VD	: Ve diğerleri
VS	: Vesaire
YY	: Yüzyıl
WHO	: World Health Organization

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Kentsel Sürdürülebilirlik Göstergeleri.....	6
Tablo 2.2. Kentsel Yaşam Kalitesi Ölçütleri	11
Tablo 4.1. Alanya Nüfusu	53
Tablo 4.2. Okul, Öğretmen ve Öğrenci Sayıları	56
Tablo 4.3. Antalya'ya Gelen Ziyaretçi Sayısı	57
Tablo 4.4. Bank, Çöp Kovanı ve Piknik Masaları Sayısı	77

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1. Algı Boyutları	18
Şekil 3.2. Çevre Algısı	20
Şekil 3.3. Çevresel Bilişsel Süreç	21
Şekil 3.4. Kent İmgeleri	22
Şekil 3.5. Purple Drop Colourful Rain (Solda) ve Still Autumn (Sağda).....	29
Şekil 3.6. Amsterdam Real Time (Haritaların Teker Teker Birleştirilmesi).....	31
Şekil 3.7. Amsterdam Real Time (Haritaların Birleştirilmiş Hali)	32
Şekil 3.8. GRS Cihazı	33
Şekil 3.9. Ani Duyu Değişimleri.....	33
Şekil 3.10. Stockport Duyu Haritası	33
Şekil 3.11. Stockport Duyu Haritası	34
Şekil 3.12. Duygu Durumları	34
Şekil 3.13. Kentin Kullanıcıları	36
Şekil 3.14. Hafta İçi Gündüz Ve Akşam Yürüyenlerin Yoğunluğu	37
Şekil 3.15. Hafta Sonu Gündüz Ve Akşam Yürüyenlerin Yoğunluğu	37
Şekil 3.16. Öğlen Belirli Bir Yere Bağlı Etkinlikler	38
Şekil 3.17. Akşam Belirli Bir Yere Bağlı Etkinlikler	38
Şekil 3.18. Kullanım Yoğunluğu	38
Şekil 3.19. Etkinlik Yoğunluğu.....	38
Şekil 3.20. Kullanım Alışkanlığı.....	40
Şekil 3.21. Alışveriş Yerleri.....	41
Şekil 3.22. Tarihi Yerler.....	42
Şekil 3.23. Öğlen Sosyal Yoğunluk	42
Şekil 3.24. Akşam Sosyal Yoğunluk	42
Şekil 3.25. Yeme İçme Mekanları.....	43
Şekil 4.1. Alanya Kent Merkezi (Çalışma Alanı)	50
Şekil 4.2. Alan Çalışmasındaki Mahalleler.....	54
Şekil 4.3. Nüfusun Mahallelere Göre Dağılımı	55
Şekil 4.4. Alanya Liman Ziyaretçi Sayıları (Yabancı).....	58

Şekil 4.5. Alanya Liman Ziyaretçi Sayıları (Yerli).....	58
Şekil 4.6. Alanya Kent Merkezindeki 8 İşlek Yer	59
Şekil 4.7. Alanya Gündüz Yürüyen Sayısı	59
Şekil 4.8. Alanya Akşam Yürüyen Sayısı.....	59
Şekil 4.9. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	62
Şekil 4.10. Kale Caddesi	62
Şekil 4.11. Atatürk Bulvarı	62
Şekil 4.12. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru	62
Şekil 4.13. Hükümet Meydanı (Atatürk Anıtı)	62
Şekil 4.14. Güzelyalı Caddesi	62
Şekil 4.15. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	63
Şekil 4.16. Kale Caddesi	63
Şekil 4.17. Atatürk Bulvarı	63
Şekil 4.18. Alanya Gündüz Belirli Bir Yere Bağlı Etkinliklerin Sayısı	63
Şekil 4.19. Alanya Akşam Belirli Bir Yere Bağlı Etkinliklerin Sayısı.....	63
Şekil 4.20. Caddelerin Bağlantıları	66
Şekil 4.21. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	66
Şekil 4.22. Atatürk Bulvarı	66
Şekil 4.23. Rıhtım Caddesi	66
Şekil 4.24. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	67
Şekil 4.25. Rıhtım Caddesi	67
Şekil 4.26. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	67
Şekil 4.27. Kale Caddesi	67
Şekil 4.28. Güzelyalı Caddesi	67
Şekil 4.29. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru	67
Şekil 4.30. Rıhtım Caddesi	67
Şekil 4.31. Rıhtım Caddesi	67
Şekil 4.32. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	67
Şekil 4.33. Kullanım Yoğunluğu	68
Şekil 4.34. Rıhtım Caddesi	70
Şekil 4.35. Rıhtım Caddesi	70
Şekil 4.36. Alanya Sosyal ve Kültürel Etkinlikler Haritası	71
Şekil 4.37. Alanya Kalesi 2015 Ziyaretçi Sayıları.....	72
Şekil 4.38. Alanya Açık Hava Alışveriş Yerleri	72

Şekil 4.39. Salı Pazarı	73
Şekil 4.40. Cuma Pazarı	73
Şekil 4.41. Salı Pazarı	73
Şekil 4.42. Oteller	73
Şekil 4.43. Parklar ve Bahçeler	74
Şekil 4.44. Yeme İçme Mekanları.....	75
Şekil 4.45. Rıhtım Caddesi	76
Şekil 4.46. Kale Caddesi	76
Şekil 4.47. Rıhtım Caddesi	76
Şekil 4.48. Rıhtım Caddesi	76
Şekil 4.49. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	76
Şekil 4.50. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	77
Şekil 4.51. Rıhtım Caddesi	78
Şekil 4.52. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	78
Şekil 4.53. Damлатаş	78
Şekil 4.54. İzzet Azakoğlu Caddesi	78
Şekil 4.55. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	78
Şekil 4.56. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	78
Şekil 4.57. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru	78
Şekil 4.58. İzzet Azakoğlu Caddesi	78
Şekil 4.59. Güzelyalı Caddesi	79
Şekil 4.60. İzzet Azakoğlu Caddesi	79
Şekil 4.61. Damлатаş	79
Şekil 4.62. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	80
Şekil 4.63. Ahmet Tokuş Bulvarı.....	80
Şekil 4.64 Ahmet Tokuş Bulvarı.....	80
Şekil 4.65. Atatürk Bulvarı	80
Şekil 4.66. Güzelyalı Caddesi	80
Şekil 4.67. Atatürk Bulvarı	80
Şekil 4.68. Pazartesi Sabah Trafik Durumu	81
Şekil 4.69. Pazartesi Akşam Trafik Durumu	82
Şekil 4.70. Cumartesi Sabah Trafik Durumu	83
Şekil 4.71. Cumartesi Akşam Trafik Durumu	83
Şekil 4.72. Şevket Tokuş Caddesi.....	84

Enstitüsü : Fen Bilimleri
Dalı : Mimarlık
Programı : Mimari Tasarım
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Emel BİRER
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans - Temmuz 2016

ÖZET

KENTSEL YAŞAM KALİTESİ VE YÜRÜNEBİLİRLİK DENEYİMİNİN ALANYA ÜZERİNDEN OKUNMASI

Begüm Nazifoğlu

Günümüzde nüfusun artmasıyla birlikte çarpık kentleşme artmakta ve kentlerde yaşayan insanların hayatları buna bağlı olarak değişmektedir. Yaşam şartlarındaki eşitsizlikten dolayı kentte yaşayan her insan birbirinden farklı yaşam kalitelerine sahiptir. Kentin gösterdiği değişken kimliklerle kenti gezerken veya kenti yaşarken hissedilen, görülen, yaşanan olaylar ve duygular, insanların yaşam şartlarını ve yaşam kalitelerini belirlemekte, aynı zamanda o kentin sürdürülebilirliği hakkında fikir vermektedir.

Yaşam kalitesi yüksek olan yerler daha çok yaşanabilir ve sürdürülebilir yerler olmakla beraber, bu yerlerde dikkat edilmesi gereken bir takım ölçütler ve özellikler de kendini göstermeye başlamıştır. İnsanların nasıl zaman geçirdikleri, hangi aktivitelere ağırlık verdikleri, nerelere hangi şekilde ulaştıkları, o kentin yürünebilir bir kent olup olmaması gibi çeşitli kriterler, o kentin yaşam kalitesi ve yaşanabilirliğini gösterir. Bu kriterler arasında etkin olarak gösterilen yürünebilirlik, kentin okunmasında ve deneyimlenmesinde önemli bir yer tutar. Yürünebilirlik, sadece bir yerden bir yere gitme eyleminden çok, yaşam kalitesi yüksek olan ve gerekli yürüme ağırları olan kentlerde ulaşım, gezme, sosyalleşme, sağlıklı yaşamı ve çevreyi destekleyici özellikte olan, insan ve kent yaşamı için en önemli ihtiyaçlardan biridir.

Kentlerin varoluş nedeni insanlardır ve bundan dolayı yaşam kalitesinin ölçütlerini kentlerdeki mekanlar kadar insanların kentlerdeki davranışları da etkiler. Kente yapılan düzenlemeler dahil olmak üzere insan ve insan aktiviteleri kentin en önemli ve ayrılmaz parçalarıdır. Yürünebilirliğin yanı sıra incelenmesi gereken diğer alt başlıklar da vardır; kamusal alanlar, ulaşım ağırları, insan faaliyetleri gibi. Bütün bu başlıkların incelenmesi iyi bir kent okuması ile olur. Bu tezde yapılmak istenen; Jan Gehl'in kent okuma ölçütleri bağlamında, sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi ve yürünebilirlik üzerinden Alanya için bir kent okuması yapmaktır. Bunun sonucunda Alanya'nın daha iyi bir yaşam kalitesine sahip ve yürünebilir bir kent olabilmesi için gerekli olan kriterlerin neler olduğu analiz edilecek, ortaya çıkan bulgular sonucunda öneri kent rotaları oluşturulacak ve kentteki çeşitliliği arttıracak kent rotaları sayesinde kentli yürüyerek kenti deneyimleyecektir.

**Anahtar Kelimeler: Yaşam Kalitesi, Kentsel Sürdürülebilirlik,
Yürünebilirlik, Yaşanabilirlik, Alanya**



Institute : Institute of Science and Technology
Department : Architecture
Programme : Architecture
Supervisor : Doç. Dr. Emel BİRER
Degree Awarded and Date : M. Arch - July 2016

ABSTRACT

URBAN LIFE QUALITY AND THE OBSERVATION OF THE EFFECT OF WALKABILITY EXPERIENCE THROUGH ALANYA

Begüm Nazifoğlu

Today, irregular urbanisation is increasing due to the growth in population and as a result of this , lives of people, who live in cities, are changing rapidly. Every individual in the city has a different quality of life due to the inequality of the living conditions. The diverse characters of the city and the feelings and the events which are experienced, felt and seen during a journey or experience in the city, determine the quality and conditions of people's lives as well as giving insight about the sustainability of the city.

Though the places which have a higher margin on the quality of lives are more sustainable and livable, some standards and features have started to manifest themselves at these venues as well which should be paid attention to. Various criteria such as how people spend their time, which activities they are more attracted to, how do they get transported to where, and whether the city is walkable or not, indicate the livability and quality of life in that city. Walkability, which is actively articulated among these criteria, is of significant importance for the process of reading and experiencing the city. Walkability is not just an act of going from one point to another, but it is rather one of the most important necessities for the humankind and the city life, with its features of transportation, sightseeing, socializing and its support for the nature and a healthy life in cities where the quality of life is high and the walking networks are sufficient.

The reason why the cities are existed is the human being. Thus, the quality of life is affected the locality of cities in as much as the people's attitudes in the cities. People and their activities are the most important and integral part of the city, including the arrangements in the city. There are also some additional sub-topics besides walkability which should be shed light on; such as public venues, transportation networks, activities of people. Only a comprehensive reading of a city can assure that all these topics are examined. The purpose of this thesis is to provide a reading of the city Alanya through sustainability, quality of life and walkability aspects in the light of urban reading standards by Jan Gehl. Hence, in order Alanya to have better quality life and to be a walkable city, all necessary criteria will be analyzed, proper city course suggestions will be constituted owing to the results of the analysis and by means of city courses, which raise the diversity in the city, dwellers will be able to explore the city by walking.

Keywords: The Quality of Life, Urban Sustainability, Walkability, Livability, Alanya



1. GİRİŞ

Kentler, insanların büyük bir kısmının yaşadığı, çalıştığı, mimarlık pratiklerinin varolduğu ve şekillendiği yerlerdir. Aynı zamanda kentler, insan yaşamının büyük bir kısmına tanıklık eden mekânsal kurgulardan oluşmaktadır. Bundan dolayı kentliler için insan ilişkilerinin gerçekleştiği en önemli alanlar kentlerdir. (Karaküçük ve Gürbüz, 2007)

Gün geçtikçe kentler de nüfusla birlikte büyümektedir. Günümüzde kentlerin büyümesinden dolayı, özellikle tarihi kent merkezlerinde kültürel mirasın yavaş yavaş yok olması, ulaşımın ve sosyalleşmenin zor olması ile birlikte sürdürülebilirlik kavramı önem kazanmaya başlamıştır. Bayram'a (2001) göre kentsel sürdürülebilirliğin gelişmesi için her geçen gün yeni tanımlamalar, ölçütler ve bakış açıları getirilmektedir. Kentsel sürdürülebilirliğin sağlanması, bir kentteki taşıma kapasitesi ne kadar artarsa artsın doğal değerlerin gelecek kuşaklar tarafından kullanımını sağlayacak bir kent olması halidir. Bu kavram, sadece tarihi kent merkezlerinde değil gecekondular ve terk edilmiş kentsel alanları da kapsadığından dolayı kenti yakından ilgilendirir. Maddi durumu nasıl olursa olsun her kentlinin yaşadığı yere aidiyet hissetmesi ve o yerde mutlu olması gerekir. Veenhoven ve Ehrhardt'ın (1995) yaşanabilirlik kavramı,

“Bir kentteki yaşam kalitesi ilk olarak kentlilerin öznel takdirine bağlıdır ve o yerdeki yaşam koşulları ne kadar iyiye ulaşanlar o kadar mutludur” şeklindedir.

Günümüzde kentlerin giderek büyümesiyle birlikte, özellikle nüfusun yoğun olduğu yerlerde bu duygular azalmaktadır. İnsanların vakit geçirdiği ve istedikleri zaman kullanabildikleri kamusal alanlar yeteri kadar yoktur ve bu durum insan ilişkilerini etkilemektedir. Kentlilerin birbirleriyle iletişimini etkileyen diğer faktörlerden biri de yürüme yollarının azlığıdır. Ulaşım sisteminin büyümesi, kentlerdeki insanları araçlarla ulaşım sağlamaya itmiştir. Bu faktörlerin hepsi insanların yaşam kalitesini etkilemektedir.

Kentteki yaşam kalitesinin ölçülmesinde ilk olarak fiziksel özellikler göze çarpar ve bununla birlikte duyular harekete geçer, insanlar bir araya gelir, aktiviteler çoğalır ve sosyalleşme artar. Bunun için insanların başta yürünebilir bir kentte yaşamaları gerekmektedir. Daha sonra da diğer ulaşım yollarının rahat, halka açık alanların çok olduğu, kirlilikten ve gürültüden uzak olan yerler gibi faktörlerin sağlanmaya çalışılması insanların duyularını harekete geçirmeye ve daha yaşanabilir bir kentte yaşamalarına yardımcı olur. Çünkü Altay'a (2007) göre;

“Kentler sadece fiziksel değil, toplumsal, siyasal, ekonomik ve kültürel bir üretim alanıdır.”

Yaşanabilir kentin ölçütlerinde çekicilik ve konfor şartları, yaya olanaklarının varlığı, yaya yollarının bakımı ve kalitesi, yaya geçitleri, ilgi çekici kentsel manzaralar ve farklı arazi kullanım faaliyetleri yer alır. (Appleyard, 1981) Yaşanabilirliğin diğer ele alınış biçimi ise açık mekanlar arasında bağlantının olması, doğal çevre, buluşma, toplanma faaliyetlerinin gerçekleşmesi ve bunların sokak ağı ile birleşmesidir. (Akkar, 2007) Tüm bu ölçütlerde olduğu gibi sosyalleşme de yaşanabilirliği etkileyen önemli unsurlardan biridir.

Yaşam kalitesi yüksek ve yaşanabilirliği çok olan yerlerde yaşamayı her kentli ister. Bunun için kentlerde yaşayan her insanın yaşadığı yere sahip çıkması gerekir. Çünkü sürdürülebilirliğin temeli budur. Yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik ne kadar artarsa yaşanabilirlikte o kadar artmaktadır.

1.1. Çalışmanın Amacı

İnsanların büyüyen ve gelişen kentler karşısında aidiyet duygularının azalması ve mekanlara yabancılaşmaları ile birlikte yaşam kaliteleri etkilenmektedir. Yaşam kalitesinin düşmesi ise kentsel sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği olumsuz yönde etkilemektedir. Bu çalışmanın amacı, Alanya'da yapılan bir kent okumasıyla yaşam kalitesi ve kentsel sürdürülebilirliği yaşanabilirlik ve yürünebilirlik bağlamlarında analiz etmektir. Bu nedenle, araştırma, ‘Alanya’da yaşam kalitesi düzeyi nedir?’ sorusuna yanıt aramaktadır. Aynı zamanda bu tez Alanya'nın büyüme hızının yanında, yaşanabilir özelliğinin de aynı oranda nasıl artabileceğini ortaya koymak için yapılmış, ayrıca alan çalışmasında yapılan gözlem ve analizler doğrultusunda, kentin daha iyi okunmasına yardımcı olacak öneri rotaları içermektedir. Bu rotalar, kenti

yürüyerek algılamaya ve gelecekte kentin yaşam kalitesinin artmasına yardımcı olmasını amaçlamaktadır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Çalışma 5 ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm çalışmanın amacı, kapsamı ve yönteminden bahseden giriş bölümüdür.

Çalışmanın ikinci bölümünde kentin hangi bağlamlarda ele alınacağı anlatılmaktadır. ‘Kentsel Sürdürülebilirlik ve Yaşam Kalitesi’ olan başlık altında, kentsel sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi kavramı ve ölçütleri ve bunlara bağlı olarak yaşanabilirlik kavramından bahsedilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde olan ‘Kentsel Mekan Okumasında Deneyim’ başlığı altında ilk olarak algılanabilirlik ve kent algısından, daha sonra ise kentsel mekânın algılanabilirliğinden söz edilecektir. Bu bölümün alt başlıklarında ise kentsel mekânın hangi yollar ile algılanabileceği anlatılacaktır. Bunlar; yürünebilirlik, haritalama ve Jan Gehl’in kentsel mekân okuma deneyimleri olarak üçe ayrılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde edinilen bilgiler doğrultusunda seçilen alanda yapılan kentsel mekân okuması deneyimi, Jan Gehl’in kentsel mekân okuma kriterleri baz alınarak yapılacaktır. Tüm bu araştırma ve gözlemden elde edilen veriler doğrultusunda, kentin daha iyi algılanabilmesi ve yürünebilirliğe katkı sağlaması için öneri yürüme rotaları yapılacaktır.

Çalışmanın son bölümü olan sonuç kısmında ise, yapılan alan çalışması ve rotalar sonucunda kentle ilgili varılan sonuçlardan ve yaşam kalitesini artırıcı iyileştirme çalışmalarından söz edilecektir.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Yaşam kalitesi hakkında çalışma yapan ve bu çalışmalar sırasında çeşitli yöntemlere başvuran birçok mimar, kentsel tasarımcı ve bilim adamı vardır. Jan Gehl’ de bu isimlerden biri olarak, kentlerin yaşanabilirliği ve yaşam kalitesi standartlarını araştırmış ve kitaplarında da bununla ilgili bazı ölçütlere yer vermiş bir mimar ve kent planlamacıdır. Aynı zamanda kamusal alan ve yürünebilir kentlerle ilgili araştırmaları ve şehirlere danışmanlıkları vardır. Jan Gehl’in kent okuma kriterleri baz

alınarak ‘Alanya’ kenti için edinilen bilgilere ve haritalara bağlı olarak kentin merkezinde yürünebilirlik ve yaşam kalitesine yönelik bir kent okuması yapılacaktır. Bu okuma yapılırken fotoğraf, eskiz, istatiksel veriler, yapılan gözlemler, haritalar ve daha önce yapılmış kent okuma grafiklerinden de faydalanılacaktır.



2. KENTSEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE YAŞAM KALİTESİ

2.1. Kentsel Sürdürülebilirlik

Kent ve sürdürülebilirlik kavramları, bütünündeki ‘kentsel sürdürülebilirliğe’ giderken yardımcı olacak ayrı ayrı tanımlara sahip iki kelimedir. James Donald’a (1992) göre kent diye bir nesne yoktur. Kent ile kastedilen şey, iletişim ve insan ilişkileri, üretim ve çoğalmadaki sosyal ilişkiler, çeşitli kurum ve kuruluşların tarihi ve coğrafi etkileşimleri, hükümetin eylemleri vs. dir. Bu çeşitlilikler var olmayan bir bütünlük ve tutarlılıkla ‘kent’i oluşturmaktadır. Buradan çıkarılan sonuç aslında kentlerin sadece fiziksel olmadığı, aynı zamanda toplumsal olduğudur. Kentsel sürdürülebilirlik kavramının temeli ise Arapkirlioğlu’na (2007) göre

“Yaşadığın yere sahip çık, sorunlarını sen belirle, çözümü birlikte üret.” fikrine dayanır.

Kent ve sürdürülebilirlik kavramı daha önce 2000 yılında Rio’daki Sürdürülebilir Kent Konferansı’nda;

“Sürdürülebilirlik kavramı kente uygulandığında, kentsel alanın ve bölgesinin, toplumun arzu ettiği yaşam kalitesi düzeylerinde işlevlerini sürdürmeye devam etmesi, ancak bunu yaparken mevcut ve gelecek nesillerin seçeneklerini kısıtlamaması ve kentsel sınırlar içinde ve dışında olumsuz etkilere neden olmaması anlamına gelmektedir.” şeklinde açıklanmıştır. (BM Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı, 1997)

Aynı zamanda sürdürülebilir kent, iktisadi, sosyal ve çevresel boyutta belirli dengeleri gözeten, bölgesel ve küresel sürdürülebilir kalkınma hedefi ile uyumlu ve bu hedefe etkin bir şekilde katkı sunan bir birim anlamında kullanılmaya başlanmıştır. (Şahin, 2010)

Avrupa Sürdürülebilir Kentler ve Kasabalar Şartı çerçevesinde Avrupa Vakfı’nın hazırladığı (European Foundation) kentsel sürdürülebilirliğe ilişkin göstergeler, Mega ve Peterson (1998) tarafından geliştirilmiş ve bununla ilgili bir tablo (Tablo 2.1)

hazırlanmıştır. Bu tablodaki kentsel göstergeler sadece çevresel değil, aynı zamanda kentlerin sosyal ve ekonomik boyutlarını da ele almıştır.

Tablo 2.1. Kentsel Sürdürülebilirlik Göstergeleri

Tema	Tanım	Politika
Küresel iklim değişikliği göstergesi	Kentlerin küresel iklim değişikliğine katkısı/etkisi	Sera gazlarının deşarjının azaltılması
Hava kalitesi göstergesi	En olumsuz ölçümde, yıl içinde yasada belirtilen alarm düzeylerinin aşıldığı gün sayısı	Herkes için hava kalitesinin iyileştirilmesi
Asitleşme göstergesi	Asidik bileşenlerin birikmesi	Çökeltmenin etkili biçimde azaltımı
Ekosistem toksifikasyon (zehirli atık) göstergesi	Toksik maddelerin salınımı	Kentte açığa çıkan her tehlikeli maddenin miktarının, bu maddenin taşıdığı riskin ihmal edilebilir olduğu düzeye indirilmesi
Kentsel hareketlilik veya temiz ulaşım göstergesi	Özellikle iş yeri konut yolculukları ve temel gereksinimler için (zorunlu yolculuklar), çevre dostu ulaşım türlerinin kullanılması	Motorlu taşıtların gereksiz kullanımının azaltılması, zorunlu yolculukların azaltılması ve erişilebilirliğin artırılması
Katı atık yönetimi göstergesi	Toplam imha edilen katı atık hacmi	Temel amaç: katı atığın en aza indirgenmesi, yani önleme ve sakınma, tekrar kullanma ve geri dönüşüm, imha için ayrılan katı atığın etkili biçimde azaltılması
Enerji tüketimi göstergesi	Tüketilen toplam enerji miktarı	Koruma ve azaltım
Su tüketimi göstergesi	Çekilen toplam su miktarı	Koruma kalıpları ve teknikleri, geri dönüşüm ve tekrar kullanma yolları ile su tüketiminin azaltılması
Sıkıntı göstergesi	Gürültü, koku ve görsel kirlilik tarafından yaratılan sıkıntı	Kokunun, gürültünün ve görsel kirliliğin azaltılması ile yerel çevrelerin iyileştirilmesi
Sosyal adalet göstergesi	Bir kentin sosyal sürdürülebilirlik düzeyi	Dışlanmış ve marjinal kalmış nüfus oranının azaltılması (ideal olarak bitirilmesi)

Tema	Tanım	Politika
Konut kalitesi göstergesi	Kentte oturanların muzdarip olduğu düşük konut koşulları	Kentte oturan herkese iyi konut koşulları sunmak
Kentsel güvenlik göstergesi	İnsanların kent güvenliği konusundaki eksikliklerden muzdarip olma düzeyi	Kent güvenliğinin güçlendirilmesi, saldırıların ve olayların azaltılması (ideal olarak ortadan kaldırılması)
Ekonomik kentsel sürdürülebilirlik göstergesi	Kentsel ekonominin varlığını sürdürebilmesi	Kent gelirin ve bütçesinin artırılması ve kirlilik hasarının azaltılması ile ekonomik sürdürülebilirliğin artırılması
Yeşil alan, kamusal alan ve miras göstergesi	Yeşil alan, kamusal alanlar ve miras için gereken iyileştirmeler	Yeşil alanların ve kamusal alanların iyileştirilmesi, sitlerin restore edilmesi, kentlerin kimliklerinin güçlendirilmesi
Yurttaş katılımı göstergesi	Yerel halkın karar verme süreçlerine ve yerel yaşam kalitesini iyileştirmeye katılım düzeyi	Kentlerin yurttaşlarla beraber yönetilmesi, tüm aktörlerle beraber yerel yönetim
Eşsiz (unique) sürdürülebilirlik göstergesi	Her kent için eşsiz olan bir özelliğe göre belirlenen gösterge (yani eşsiz iklimsel ve yerel koşullar); veya Olimpiyat Oyunları, evrensel sergiler gibi hayatta bir kez olabilecek organizasyonların planlanması. Bu gösterge eşsiz faktörlerin veya organizasyonların çevresel, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla kentsel sürdürülebilirliğe yaptığı katkının düzeyini göstermelidir.	

Kaynak: Mega ve Peterson (1998)

Tablo 2.1’de, kentlerin sadece tek bir açıdan sürdürülebilirliğinin ele alınmadığı görülmektedir. Çevresel açıdan ele alınan göstergeler; küresel iklim değişikliği, hava kalitesi, asitleşme, zehirli atık, katı atık, enerji, su ve sıkıntı göstergeleri oluşan ve temel hedef çevreye zarar veren maddelerin arındırılması şeklinde çözüm üretilen göstergelerdir. Sosyal adalet göstergesi, kentte yoksulluktan, işsizlikten etkilenen her türlü sektöre ve hizmet birimlerine erişim sorunu yaşayan insanların nüfus oranının ölçülmesi ile belli olan sosyal bir kent göstergesidir. Diğer bir sosyal gösterge olan kentsel güvenlik göstergesi, suç ve trafik kazalarından etkilenen nüfus olarak ölçülmektedir. Bu faktörler arasında kentsel sürdürülebilirlik konusunda en etkin olan kentsel hareketlilik veya temiz ulaşım göstergesidir. Kentlerde motorlu taşıtların gereksiz kullanımı ve zorunlu yolculuklar azaltılmalı, bunlarla birlikte erişilebilirlik artırılmalıdır. Bunların sonucunda da kentsel sürdürülebilirlik için yürünebilirliğin artırılması gerekmektedir.

Marans (2007)’a göre, sürdürülebilirlik ve onu etkileyen faktörlerin değişmesine bağlı olarak yaşam kalitesi de etkilenmektedir. Kentin ve konut alanlarının planlanmasında ve dönüşümünde bilimsel veriye dayalı uygulamalar, sürdürülebilirliğin uygulanmasına ve gerçekleşmesine yardımcı olur. Yaşam kalitesi kavramının araştırılması ise, bu uygulamaları bir bütün olarak ele alınıp analiz edilmesiyle gerçekleşmektedir.

Bu tanımlar ve çalışmalar, kentsel sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi kavramlarının birbiriyle ilişkili olduğunu göstermektedir. Sürdürülebilir bir kentteki kentlinin yaşam kalitesi, kentin sürdürülebilirliği ile doğru orantılıdır.

2.2. Yaşam Kalitesi Kavramı

Yaşam kalitesi pek çok alanda araştırılmış ve tanımları çok çeşitli olan bir kavramdır. Dissart’a (2000) göre bu kavram, modern hayatın gelişmesi ve toplumların çağdaşlaşması ile daha çok gündeme gelmeye başlamış ve her geçen gün gelişen bir kavram olmuştur. Yapılan araştırmalar kentlilerin maddi zenginliğinin yaşam kalitesine tek başına etki etmediğini, mekânsal, sosyal ve politik faktörlerin de kentlilerin yaşam kalitesinde etkili olduğunu göstermiştir.

Van Kamp vd.'e göre (2003) göre yaşam kalitesi; çevrenin ölçülebilir mekânsal, fiziksel ve sosyal bileşenlerinin ve bu bileşenlerin algılanma biçimleriyle, kentlilere olan etkilerinin bir bütünüdür.

Szalai (1980) ise, yaşam kalitesinin bireyin varoluş hali, refahı ve memnuniyet düzeyinin yanı sıra bireysel algı ve değerlendirmelere göre şekillendiğini belirtmektedir.

2005 yılında İsveç Çevre ve Mekânsal Planlama Araştırma Konseyi (FORMAS) öncülüğünde Göteborg'da gerçekleştirilen 'Kentsel Peyzajda Yaşam' temalı Uluslararası Kentsel Bilgi ve Uygulama Bütünleşmesi Konferansında, kentlerdeki yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik kavramları ana başlıklar olmuşlardır. Bu toplantıda ele alınan yaşam kalitesini artırıcı tartışma başlıkları; kentlerin yerel politik liderliğe olan gereksinmesi, yönetim, katılımcılık, çeşitlilik, kentin herkese açık bir kullanım alanı oluşturması, kent ekolojisinin, kimliğinin ve mirasının sürdürülebilirliği, disiplinlerarası yaklaşımların önemi vb. gibi konulardır. Konferansta davetli konuşmacı olan Bogota (Colombia) eski Belediye Başkanı ve Kentsel Tasarımcı Enrique Penalosa, yaptığı sunumda bir süre önce sefaletler içinde bir kent olan Bogota'da, kentlilerin ön planda olduğu tamamen yerel olanaklara dayalı bir çalışmadan bahsetmiştir. Bu süreçte ileri hızlı transit otobüs ulaşım sistemi, yüksek nitelikli yaya alanları ile birlikte 300 kilometrelik bisiklet ağı, 1.000 adet park inşaatı gibi yenilikler yapılmıştır. Üç yıl içinde (1998-2001) gerçekleşen bu sosyal ve fiziksel değişimlerle diğer bina yığını kentlerden farklı olarak 'insanın yaşam biçiminin aracı' olduğunu ve kentsel sürdürülebilirliğin ve yaşam kalitesinin her yerde olabileceğini söylemiştir.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), yaşam kalitesinin kentlilerin yaşadıkları hayattaki kültürel yapı ve değerlerine göre algılama ve değerlendirme biçimi olarak tanımlamıştır. Bu değerler bireylerin beklentileri, hayat standartları, amaçları ve hayattaki kaygılarından oluşmaktadır. Bunlarla birlikte yaşam kalitesi Dünya Sağlık Örgütüne göre kentlerde yaşayan insanların özgürlükleri, sağlıkları, psikolojik durumları, sosyal ilişkileri ve yaşadıkları çevrenin özellikleriyle etkileşimlerinden oluşan bir kavram haline gelmiştir. (WHO, QQL Group, 1995)

Avrupa'nın güncel literatüründe yaşam kalitesi kavramı insan topluluğunun ekonomik, durumu, yaşam çevresi, eğitim ve iş olanakları, aile yapısı, sosyal yaşama katılım ve sağlık durumu gibi ölçülebilen koşulların iyi olması olgusudur. (Tağmat, 2007) Avrupa Yaşam ve Çalışma Koşullarını Geliştirme Vakfı'na göre ise yaşam kalitesi, bir toplumdaki tüm bireyler için iyi olma halidir. İyi olma halinde anlatılmak istenen, tüm yaşam alanındaki kaynakların kontrolü, halkın tepkileri ve yaşamları hakkındaki hisleridir.

Yapılan tanımlardan yaşam kalitesinin her araştırmacı için farklı açılardan ele alındığı görülmektedir. Yaşam kalitesi tanımı kişiden kişiye değişse de, yaşam kalitesi ölçütlerinde benzerlikler ve farklılıklar olabilmektedir.

2.3. Yaşam Kalitesi Ölçütleri

Kentsel yaşam kalitesini yansıtan ölçütler, kentlere bağlı olarak mimar veya kentsel tasarımcılar tarafından farklı ele alınmaktadır. Bazıları kent düzeyinde araştırırken, bazıları mahalle ve semt düzeyinde çeşitli araştırmalar yapmıştır. Marans'a (2007) göre genel olarak yapılan araştırmalar sonucunda yaşam kalitesine göre yerleşmeler sıraya konmakta ve araştırmalarda kullanılan ölçütler, iklimsel koşullar, ulaşım, ekolojik çevre, kentsel doku özellikleri, demografik özellikler gibi maddeleri içermektedir. Bu ölçütlerin her birine puan verilerek ölçülen alanda hesaplanan toplam puan, yerleşmenin genel yaşam kalitesini belirler ve onu temsil eder.

Yaşam kalitesi ölçütlerinin temelinde kabul görülen 'Maslow Gereksinimler Kademelenmesi Kanunu', insanın gereksinimlerini beş ayrı kademe de incelemiştir. Zorunluluk derecesine göre, fizyolojik gereksinimler (besin, hava, su, barınak vb.), güvenlik gereksinimi (emniyet, korunma vb.), sosyal gereksinimler (sosyalleşme, grup aidiyeti hissi vb.), saygınlık gereksinmesi (toplumsal statü, saygınlık vb.), gerçekleştirme gereksinmesi (kişisel gelişim ve hedeflerin gerçekleşmesi vb.) olarak sıralanır. (Demirkaya, 2010)

Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi teorisinde üçüncü sırada yer alan sosyal gereksinimler ölçütündeki aidiyet hissi, Mazumdar'a (2007) göre yüksek yaşam kalitesini sağlayacak mekan özellikleri arasında gösterilmektedir. Mazumdar, mekanlarla insan arasındaki duygusal iletişimin yaşam kalitesini etkilediğini savunmaktadır. Kastettiği yaşam kalitesi yüksek mekanların bütün özellikleri; ilişki

kurabilecekleri, bağlanabilecekleri, aidiyet hissedecekleri, kendileriyle özdeşleştirebilecekleri, hatırlayacakları ve özleyecekleri mekanlar şeklindedir. Mekanlara olan aidiyet hissi, mekanı öne çıkaran ritüeller aracılığı ile olur. İnsanların sevgiyle bağlandıkları, kötü olaylar yaşadıkları halde özledikleri mekanlar, yaşam kalitesinin unsurları arasında gösterilmektedir.

William M.Mercer insan kaynakları danışmanlık şirketine UNESCO 2002 yılında bir anket yaptırmıştır Bu ankete göre kentsel yaşam kalitesini belirleyen ölçütler Tablo 2.2'deki gibidir.

Tablo 2.2. Kentsel Yaşam Kalitesi Ölçütleri

Politik ve Sosyal Ortam	politik istikrar	suç oranı	yasal zorlamalar
Ekonomi	ortalama alım gücü	döviz bozdurma düzenlemeleri	
Sosyo-Kültürel Çevre	sansür uygulamaları	özgürlük kısıtlamaları	
Sağlık	sağlık hizmetleri	atık kontrolü	hava ve çevre temizliği
Okullar	olanaklar	eğitim düzeyi	
Altyapı ve Ulaşım	yol, su, elektrik	toplu taşıma	trafik
Kültürel Etkinlikler	Sinema, tiyatro	restoranlar	diğer etkinlikler
Tüketim Ürünleri	Gıda vb. ürünlerin bulunabilirliği		
Konut	Konut kalitesi		
Doğal Çevre	İklim	doğal felaketlerin sıklığı	doğal güzellikler

Kaynak: Kütükçüoğlu, 2000

Tablo 2.2'ye göre yaşam kalitesinin ölçülmesi bazı faktörlere bağlıdır. Suç oranlarının az olması, politik istikrarın olmaması ve kentlilere yasal zorlamalar getirilmesi, kentteki politik ve sosyal ortamı etkileyerek yaşam kalitesini bozmaktadır. Ekonomik olarak ise, alım gücü ve döviz düzenlemelerinin oranları önemlidir. Her türlü yayın, haber veya bir yerden bir yere gönderilen şeylerin devlet tarafından engellenmesi olan sansür uygulamaları ve özgürlük kısıtlamaları da yaşam kalitesini sosyal ve kültürel açıdan etkilemektedir. Eğitim ve okul olanakları, altyapı, trafik, ulaşım gibi sistemlerin yeterli derecede olması gerekmektedir. İnsanların boş vakitlerini değerlendirebilecekleri aktivitelerden olan sinema, tiyatro, restoran gibi yerler kentte

bulunmalıdır. Konut kalitesi ve iklim de yaşam kalitesi ölçütleri arasında verilmektedir.

Yaşam kalitesi kavramına her araştırmacı farklı ölçütler getirirse de, kentlerin genel yaşam kalitesini yükseltmeyi başarmış önemli yerler mevcuttur. Dünyanın çeşitli yerlerinde bu hedefle gerçekleştirilen birçok çalışma ve uygulama olmuştur. Bunların arasında en tatminkar sonuç alınan yerler Kopenhag (Danimarka), Toronto (Kanada), Portland (ABD) ve Curitiba (Brezilya)'dır.

Kopenhag, Mercer Human Resource Consulting araştırmasına göre dünyanın yaşam kalitesi konusunda en iyi kentlerinden biridir. Kopenhag'ın sahip olduğu yaşam kalitesini arttıran özellikler;

- Kentte genel altyapının gelişmiş olması,
- Toplu taşımanın yeterli olması,
- Trafiğin çok nadir görülmesi,
- Çocukların okullarına yalnız başına ve yürüyerek gitmesi,
- Ülkenin kraliçesinin bile çok az korumayla alışverişe çıkabilmesi,
- Araç kullanmayı zorlaştıran planlama yapılması, (1962'de bir caddenin trafiğe kapatılmasıyla başlayan ve sonrasında her yıl birkaç kent adasının yaya bölgesine eklenmesi, park yerlerinin kaldırılması ve taşıt yollarının bisiklet yollarına dönüştürülmesi, bu planlamada gerçekleştirilmiştir.)
- Taşıt sınırlaması,
- Yapılan yenilikçi toplumsal planlamadır. (Kent merkezini canlandırma ve taşıt trafiği ulaşımı için altyapı yapılmayarak diğer ulaşım seçeneklerini geliştirme politikasını izlemişlerdir. Gehl ve Gemzoe (1996) bu politikanın kentin sürdürülebilirliğe katkısında önemli bir yeri olduğunu vurgulamışlardır.)

Portland ise, sahip olduğu yaşam kalitesi ölçütlerine göre Mone Magazine tarafından düzenlenen oylamada ABD'de yaşanabilecek en iyi yer olarak seçilmiştir. (Pitts, 2004) Bu oylamada birinci seçilmesini sağlayan özelliklerden bazıları;

- Toplumsal gereksinmelerin, ekonomik gelişmelerin ve çevresel gereksinmelerin dengelenme şekli,
- Çevre geliştirme projeleri,
- Yürünebilir kent,
- Çocuk dostu kent,
- Öğrenim görmek için ideal kent olması şeklindedir.

Toronto kenti, Kanadalı yazar (kitabı *The Death and Life of Great American Cities*, 1961) ve kentlerdeki yaşam üzerine yoğunlaşmış olan Jane Jacobs tarafından önemli değişimler yaşamış bir şehirdir. Toronto'nun yüksek yaşam kalitesine ve yaşanabilirliğine sebep olan ve Jane Jacobs'un kentin gelişmesi için yönlendirmeleri;

- Kent halkının kentin organik bütünlüğüne saygı göstermesi,
- Kentsel karakterin yapısal ve işlevsel yoğunluğa bağlı olarak arttırılması,
- Kent merkezlerinin ve kamusal alanlarının yeniden keşfedilmesi,
- Otomobili temel alan planlamanın tehlikelerine, transit-yönelimli ulaşımın yararlarına ve kentsel topluluk (urban community) kavramlarına yönelik kamu hareketlerinin başlanması,
- Kentin iş merkezi kimliğindeki çekirdeğine konut alanlarının uyarlanması ve trafiğin azalması gibi hareketleri ile Toronto kentini, transit ulaşımı temel alan, kentsel yayılması denetim altına alınmış ve kent merkezi canlanmış bir yer haline getirmesi şeklindedir.

Curitiba, yoğun sorunları olan ve gelişmekte olan bir ülkede bulunmasına rağmen, son yıllarda dünyada en iyi sürdürülebilir planlamalara sahip olan bir kenttir. Curitiba, Slav, Alman ve İtalyan göçmenlerin çok olması ve nüfus artışı nedeniyle sosyal, ekonomik, ve çevresel sorunları fazla olan bir kent iken, doğru strateji ve planlamalarla yaşam kalitesi fazla olan bir yer haline gelmiştir. Bu planlama kapsamında;

- İş piyasasının kalkınması,

- Yol altyapısının geliştirilmesi,
- Yerel topluluğun kalkındırılması,
- Merkezi alan büyümesinin sınırlandırılması,
- Sürdürülebilir ulaşım düşüncesi,
- Sanayi bölgelerinin oluşturulması ile kentsel gelişmeye ekonomik destek,
- Kente yeterli eğitim, sağlık, rekreasyon hizmetleri ve park alanlarının kazandırılması,
- Ana ulaşım arterlerinde toplu taşımaya öncelik verilmesi ile yaşam kalitesi yüksek ve yaşanabilir bir kent haline gelmiştir. (Oktay, 2007)

Bu örneklerin verilmesi ile dünyanın her yerinde, yaşam kalitesini arttırmaya hedeflerken, yaşam kalitesinin hangi yönde ilerleyeceğinin ve nereye varacağıının ipuçlarını göstermektedir. Bu ülkelerdeki çalışmalardan çıkarılan sonuçlar birbiriyle benzemekte ve ortak noktalara değinmektedir. Bu ortak noktalar, altyapı, trafik, ulaşım, kamusal alanların organizasyonu ve yürünebilirlik olduğu görülmektedir.

Her araştırmacının veya planlamacının kentsel yaşam kalitesi ölçütleri farklı olabildiği gibi her mekan için de ayrı olabilmektedir. Bu araştırmalarda ortak olan nokta ise amaçlarıdır. Bu amaç, kent halkının daha iyi bir yaşam kalitesine kavuşturulup, yürünebilir bir kentte yaşamalarını sağlamaktır.

2.4. Yaşanabilirlik

Yaşanabilirlik kavramı, yaşam kalitesi kavramıyla doğrudan ilişkili ve onun gibi göreceli bir kavramdır. Yaşanabilirlik kavramının ilk olarak ne zaman ortaya çıktığı bilinmemektedir. Fakat son zamanlarda yaşanabilirlik kavramı, farklı açılardan birçok araştırmacının çalışmalarında yer almıştır.

İlk olarak Jane Jacobs 1916 yılında kentlerin yaşayan ve canlı mekanlar olmasına yönelik araştırmalar yapmıştır. Jacobs (1995) daha sonra, imar çalışmalarının toplulukları olumsuz yönde etkilediğini ve toplumsal ilişkilerin sosyal, ekonomik ve fiziksel ortamların yaratılmasında etkili olduğunu söylemiştir. Yaşanabilirlik kavramı

kapsamında da yaşam kalitesi gibi toplumsal ilişkiler ön plandadır. Appleyard (1981) yaşanabilirlik kavramına değinirse sokakları, toplumsal ilişkilerin kurulu olduğu mekanlar olarak tanımlamıştır.

Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı'nda,

“Yaşanabilirlik, insanın bireysel ve kollektif refahına ve o yerleşimin sakini olmaktan dolayı duyacağı tatmin duygusuna katkıda bulunacak mekansal, sosyal ve çevresel karakteristiklere ve kaliteye işaret eder” şeklinde tanımlanır. (Habitat II, 1996)

Jan Gehl (2010), yaşanabilir kentlerin tanımınının 5 kavramı içinde bulundurmasından söz eder. Bunlar sürdürülebilirlik, canlılık, sağlamlık, çekicilik ve güvenlidir.

Lennard vd. (1995) ise kentin yaşanabilirliğini 9 maddeye dayandırmışlardır;

- Kentin ve bölgenin tarihine uygun mimari,
- Toplumsal birliktelik ve iletişimin sağlanması için kamusal mekanların olduğu,
- Çocukları kentsel planlamaya ve toplumsal etkinliklere katan geleneklere sahip,
- Halk festivalleri, pazarları ve günlük yaşamı zenginleştiren gelenekleri koruyan,
- Mimari ve kentsel tasarım için ekolojik temelleri olan,
- Toplu taşımının daha yaygın otomobilin ise kısıtlı olduğu ulaşım planlarına sahip,
- Yürüyüşle ulaşım sağlanan ve yürümeye dayalı arazilerin olması,
- Gelir düzeyi ayrımı olmaması ve konutları, dükkanları ve servisleri birbirine bağlı politikaya sahip,
- Kentlilere yönelik anlamlı anıtlara ve nitelikli halk sanatına yatırım yapan yerlerin yaşanabilir olduğunu söylemişlerdir.

Bu kriterlere çok benzer olarak Schomberg vd. (2011) yaşanabilir kentin ilke ve değerlerini ekoloji, arazi kullanımı, kamusal alanlar, tasarım, kültür ve kalkınma olarak sıralamıştır.

Yaşanabilirliğin yaşam kalitesi ile ilgili olmasının yanında, sürdürülebilirlikle de ilişkilendirilmiş çalışmaları mevcuttur. Godschalk'a (2004) göre yaşanabilirlik, yer oluşturmaya dayalı fiziksel çevrede işlenen bir konudur. Sürdürülebilirlik kamusal alanları, hareket sistemlerini, yapı tasarımlarını ve sokak-bina ilişkilerini iki boyutlu ele alırken, yaşanabilirlik üç boyutlu olarak ele almaktadır.

Newman (1999) ise, buna benzer biçimde yaşanabilirliği, sürdürülebilirliğin çevresel, sosyal ve ekonomik yönlerinin bütünü olarak ele almaktadır. Yaşanabilirlik ve yaşam kalitesi bağlamındaki bir kent okumasında çevresel faktörlerin önemli olduğu savunulmaktadır.

3. KENTSEL MEKAN OKUMASINDA DENEYİM

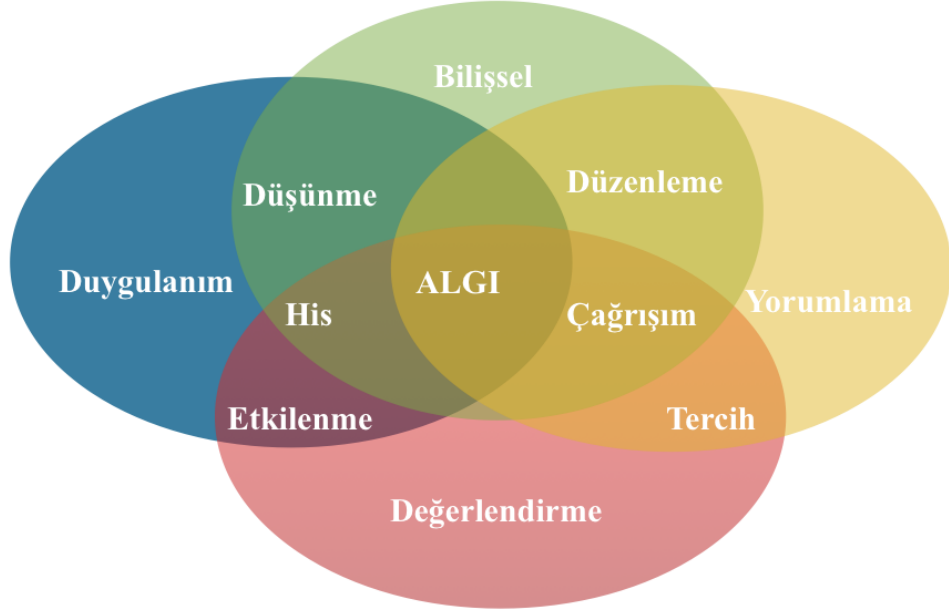
3.1. Algılanabilirlik ve Kent Algısı

Deneyim, insanların doğrudan algıları ve etkinlikleriyle kazandığı bilgi, beceri ve tavırların geneline denir. İnsan zihninde inşa edilen deneyimler de algıyı oluşturur. Bu yüzden kentsel mekan okumalarının tümü algıya bağlı deneyimlerden oluşur. Henri Lefebvre;

“Kent sadece bir dil değildir, aynı zamanda bir deneyimdir.” der.

Buna göre kenti sadece dil olarak algılamak, sadece kent içindeki imgelere takılmaya neden olur. Halbuki kent bir deneyim alanı olarak algılanırsa zaman, mekan ve algı ilişkisi bakımından incelenmeye başlanabilir.

İnsanlar zaman zaman, bazen bilinçli bazen bilinçsiz bir şekilde çevresinde olup bitenlerin farkına varmaya ve çevresini algılamaya çalışır. İnsanların sadece çevreye veya kente bakması veya görmesi onu algılaması anlamına gelmez. Fiziksel verilerin görme, işitme gibi duyu organlarıyla alınarak değerlendirilmesi algıyı oluşturur. Tanyeli ve Sözen’e (2011) göre algı, insan zihninde gerçekleri kavrayıp bilgiye dönüştürme işlemidir. Bir sanat yapıtının veya bir mekanın yorumlanması için ilk önce algılanması gerekmektedir.



Şekil 3.1. Algı Boyutları

Kaynak: (Bell vd. 1990)

Bell vd.'e (1990) göre algının eş zamanlı çalışan dört boyutu vardır; bilişsel, duygulanım, yorumlayıcı, değerlendirici. (Şekil 3.1.) Bilişsel boyut özünde çevreyi hissetmeyi sağlayan, aynı zamanda bilgiyi düşünmeyi, düzenlemeyi ve saklamayı içeren boyuttur. Çevrenin algılanışının hisleri etkilemesi ve hislerin tümü duygulanım boyutunu kapsar. Yorumlayıcı boyut bulunulan çevrede türeyen anlam ve çağrışımları içerir. Değerlendirici ise, iyi veya kötü kararları, değerleri ve tercihleri kapsar.

Algının sürecini Ching, şu sözleri ile ifade etmiştir;

“Algının normal süreci faydacıl ve tanımaya yönelimlidir. Bir sandalye gördüğümüzde, ancak bu sandalyenin biçimi ve yapısal düzeni eskiden gördüğümüz ve kullandığımız sandalye modeline uyuyorsa, gördüğümüz şeyin sandalye olduğuna kanaat getiririz. Nitekim daha da dikkatli baktığımızda, sandalyenin kendine özgü biçimini, boyutunu, rengini, dokusunu ve malzemesini de algılayabiliriz. Tanımaya ve kullanıma dayalı bakışın ötesindeki görme yeteneği tasarımcılar için çok önemlidir. Devamlı olarak nesnelerin kendilerine özgü görsel özelliklerine dikkat etmeli ve bu özelliklerin bilincinde olmalıyız (D.K.Ching, 2008).”

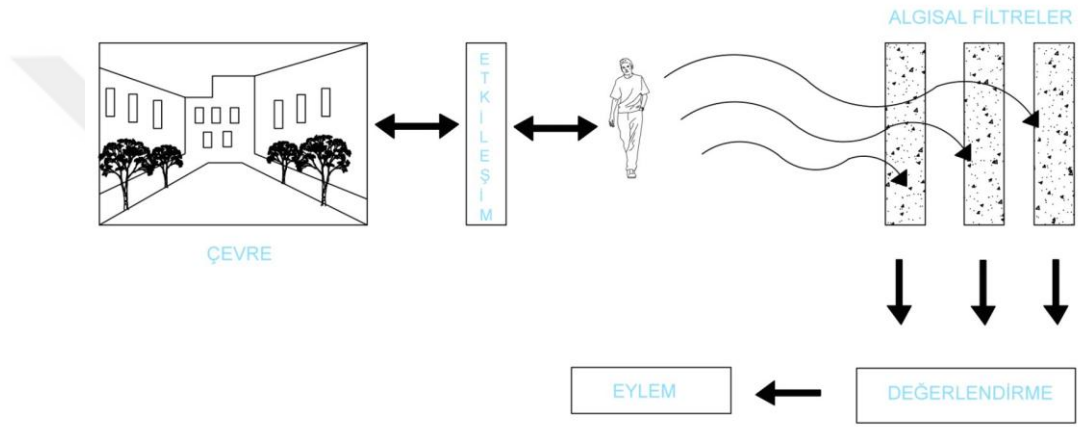
Algıyı geliştirmek ve farkındalık yaratmak algılanabilirliği arttırır. Farkındalık, algı için önemlidir fakat algılanabilirlik için yeterli değildir. Çünkü farkındalık, algılayıcıya yani sadece gözlemciye aittir. Algılanabilirliğin tanımı, bir algılayıcıda kuvvetli bir algı yaratma olasılığı taşıyan nesnenin niteliği şeklindedir. Bu tanıma göre hem algılayıcı hem de mekânsal ve çevresel özellikler birlikte düşünülür. Algılanabilirlik, algılayıcı özne ve mimarlık ilişkisinden dolayı kişiden kişiye göre değişmektedir.

Algılanabilirlikte, zaman faktörü de çok önemlidir ve algılayıcıya göre değişen bir konudur. İlk kez karşılaşılan bir mekan veya durum, orayı daha önce deneyimleyen insanlar açısından daha farklı algılanabilir. Zamanın algılanabilirliğe etkisi, ya önceki deneyimlerle harmanlayarak yenilenir ya da deneyimlenen algılar tekrar eder. Burada algılayıcının içsel öğrenme süreçleri ve deneyimlerinden sonra önemli olan diğer konu da çevrenin, kentin ve mekanın özelliklerinin algıya ve algılanabilirliğe ayrı ayrı etkileridir.

Algı ve algılanabilirlik bireylere özel ve kişisel bir süreç olmasına karşın, bu süreci etkileyen birçok faktör çevreden gelmektedir. Bireylerin geçmişi, deneyimleri, sosyal statüleri, inançları ve kültürleri algıyı etkileyen çevresel faktörlerdir. Kentin ve çevrenin, tasarımcı ve kentliler açısından deneyimlenmesi, mekanların oluşması veya yeniden kurulması açısından birçok cevap barındırır. Yani bireyin algısını etkileyen ve algıdaki çeşitliliğe sebep olan en önemli şey çevredir.

Çevre, hem doğal oluşumları hem de insan ürünü olan yapay oluşumları kapsayan, bireylerin yaşam alanının tümüdür. Her insan çevreyi farklı şekilde algılar. Erkman'a (1973) göre çevresel algılamada, bireylerin algısındaki farklılıklara neden olan faktörler üçe ayrılmıştır; şematizasyon, alışkanlık ve çevresel bütünüün etkisidir. Şematizasyon; çevredeki objelerin, bireylerin zihnindeki modelle karşılaştırarak algılamasıdır. Zihinde oluşan model bu objelere bağlıdır ve zihindeki bu modeller hiç bir zaman kesin şekilde bitmiş sayılmaz. Bireylerin zihinlerindeki model ile objenin birbirine uygunluğu algıyı kolaylaştırır. Birbirine olan benzerlikleri yoksa veya ne kadar az olursa, algılama o kadar zorlaşır. Mimari yapıların algılanması ve bireylerin çevre ile ilgi ilişkilerinde, şematizasyon çok önemlidir. Örneğin, insanların kafasındaki modele uymayan mimari bir yapı, toplum tarafından değişik karşılanır veya kabul görmeyebilir. Bu aşamada ve sonrası için verilen tepkiler ise alışkanlık

faktörünün içine girer. Alışkanlık, çevreye uyum göstergesidir yani bireyleri çevre ile bir bütün haline getirir. İnsanların yaşadıkları çevreyi diğer insanlara göre net algılayıp tanınması çevreye olan alışkanlıktan kaynaklanır. Çevreye olan alışkanlık, insanların algısını ve eylemini hızlandırır. Çevresel bütün ise algının gerçekleştiği yerdir. Mimari yapıların tek başına değil de çevreyle birlikte algılanmasının nedeni budur. Algılar birbirinden bağımsız değerlendirilmediği için çevrede meydana gelen değişimlerde bireylerin algısında değişikliklere sebep olur. Örnek olarak, mimari bir yapıda değişiklik olmadığı halde çevrede meydana gelen değişiklikler veya yapıya başka açılardan bakmak algıyı değiştirebilir. (Erkman, 1973)



Şekil 3.2. Çevre Algısı

Kaynak: (Ünlü, 1991)

Çevre algısı şemasında, çevre duyumunun bireyler tarafından veri halinde alınması gözükmektedir. (Şekil 3.2.) Bireyde algının çeşitliliğine sebep olan, bireylerin sosyo-kültürel farklılıkları, algıya dönüşürken, filtre görevi görüp, onları kişiselleştirir. Bunlar bireylerin zihninde değerlendirilir, her bireyin farklı değerlendirilmesi bireylerin algılarında farklılıklar yaratır ve eylemleri de ona göre olur. (Ünlü, 1991)



Şekil 3.3. Çevresel Bilişsel Süreç

Kaynak: (Çakın, 1990)

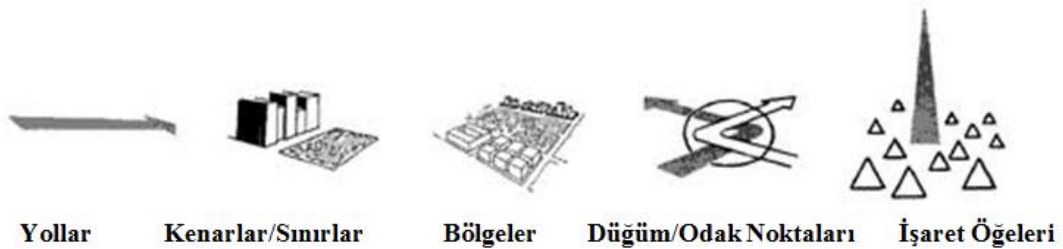
Çevrenin algılanmasında farklılık yaratan kültürel farklılıklar gibi konular, bireylerin davranışlarında ve zihinsel aktivitelerinde çeşitlilik yaratır. Bireylerin sahip oldukları kültür ve algılamaları arasındaki bu süreç çevresel bilişsel süreçtir. (Şekil 3.3) Çevresel bilişsel süreç, çevresel algılamadan başlangıcından sonuna kadar olan algılama, bilme ve değerlendirme kısımlarını kapsar. Çevresel algılama, çevrenin duyular aracılığıyla hissedilmesi bölümüdür. Çevrede algılanıp zihinde bilinen, anlaşılabilir, öğrenilen, gruplanan ve haritalar haline gelen bölüm ise, çevresel bilme bölümüdür. Çevresel niteliklerin algılanıp bireylerin karar verme, davranışlarda bulunma ve seçimler yapma bölümü de çevresel değerlendirmedir. (Çakın,1990)

Mimari yapıların içinde bulunduğu çevrenin, bireyler tarafından olumlu şekilde algılanması bazı faktörlere bağlıdır. Çünkü birey yaşadığı çevreyi kendisine göre değerlendirir. Bu değerlendirme olumlu ve olumsuz çevre nitelikleri olarak ikiye ayrılır. Olumlu çevre nitelikleri, insanlar üzerinde olumlu etkiler bırakan çevresel özelliklerdir. Örnek olarak olumlu çevrede, doğal oluşumların ve açık alanların çokluğu, ana arterlerden uzak olması, yeşil alanların çokluğu, konut alanlarının kentsel faaliyetlerden uzak olması, doğal manzaralı açık alanlar, sessizlik, iyi korunmuş manzara, otopark için özel alanlar, dar sokaklar, kişisel konutların çokluğu, trafik lambalarının azlığı, kaldırımların yeterli olması, insan yapımı çekici eserlerin varlığı gibi nitelikler bulunmalıdır. Olumsuz çevre nitelikleri ise; aşırı kalabalık, otoyollara ve spor merkezlerine yakınlık, yayaların ve ziyaretçilerin yoğun olması, kirlilik, değerlendirilmemiş parseller, kaldırımların yetersiz ve kötü durumda olması, gürültü, caddede park edilmiş çok fazla araç, tek yönlü caddeler şeklindedir.

Çevrenin ve kentsel mekanların niteliklerin belirlenmesi, çevresel imaj yardımı ile olur. Lynch'e (1960) göre, fiziksel dış dünyanın insan zihnindeki resmi çevresel imajı oluşturur. Çevresel imaj kentlilerin tasarıma ve plana katılmalarına aynı zamanda da estetik ve yargılamaya dayanan değerlerin kontrolü açısından önemlidir. (Yürekli, 1977)

Çevresel imajlar, kentin algısı ve algılanabilirliği için önemlidir. Kent algısının diğer algılardan tek farkı ölçeğinin büyük olmasıdır. Kentler, büyük ölçekli yerler olmasından ötürü, algılanacak, deneyimlenecek ve keşfedilecek birçok yerlere sahiptir. Kevin Lynch'e (1960) göre kentte keşfedilmeyi bekleyen, her durumda gözle görülebilecek bir manzara veya dekor vardır. Kentte kendiliğinden deneyimlenecek hiç bir şey yoktur ve çevresiyle, insanlarla bağları vardır. Her şey bir olay örgüsü ve geçmiş deneyimlerle algılanır. Her kentlinin kentle ilgili kendi algısı farklıdır. Çünkü kentin yapısı aynı zamanda, kenti çok farklı şekilde algılayan insanlar tarafından milyonlarca kez değiştirilen bir yapıya sahiptir. Bu yüzden kentlerin büyümesi ve formu çok zor kontrol altına alınır. Ama önemli olan konu kenti algılamak okunaklı olmasıdır. Okunaklı bir kenti algılamak, düzenli bir çevrede yaşandığının göstergesi olabilir. Kent algısı bu yüzden kenti okumada büyük önem arz taşımaktadır.

Kent algısı konusunun temellerini atan Lynch (1960), kenti algılamak kent içinde tanımlanmasını sağlayan çevresel imajları 'kent imgeleri' olarak adlandırmıştır. Kent imgeleri, kentin bilinçli algılanmasına yönelik bir çalışmadır. Lynch (1960), kentsel mekanın okunabilirliği ve algılanması için gerekli beş bileşen olduğunu savunmuştur. Bunlar; yollar, bölgeler, sınırlar, düğüm noktaları ve işaret öğeleridir. (Şekil 3.4)



Şekil 3.4. Kent İmgeleri

Kaynak: <https://design.ncsu.edu/student-publication/?p=780>

Yollar: Kentsel algının en önemli bileşeni bağlantıyı sağlayan yollardır. Kentlilerin aralarından geçtiği ve çeşitli yerleri birbirine bağlayan bu bağlantılar, ardışık algılama

aracıyla devamlılığı ve hareketi sağlar. Yollar, varılmak istenen yere alan uzaklığı saptar ve fonksiyonel gerekliliklerinden dolayı süreklidirler.

Kenarlar/Sınırlar: Sınırlar, yollardan farklı olarak iki yer arasındaki sürekliliği kıran doğrusal elemanlardır. Örnek olarak, deniz kıyıları, raylar veya duvarlar gösterilebilir.

Bölgeler: Diğer bileşenlerden farklı olarak bölgeler, içten algılanabilen ya da içinden veya yanından geçenler için dışsal referans olan, daha büyük kent parçalarıdır. Bölgeleri belirleyen fiziksel karakterler, doku, sembol, alan, form, kullanıcı veya topoğrafya olabilir.

Düğüm/Odak Noktaları: Bazen büyük bazen küçük ölçekli olabilen odak noktaları, kentin okunabilirliğine yardımcı olan ve kentlilerin içine giremediği stratejik noktalardır. Örnek olarak, metrolar, kavşaklar, meydanlar, fiziksel forma sahip olan alanlar verilebilir.

İşaret Öğeleri: İşaret öğeleri, kentlilerin içine giremediği noktasal referanslardır. Ölçekleri çeşitlilik gösterebilir ama en önemli özellikleri tek ve hatırlanabilir olmalarıdır. Anıtlar, minareler veya bazı binalar göze çarpıcılık, birçok yerden görülme ve çevresine zıtlık oluşturmaları ile işaret öğeleri olabilir.

Bütün bu bileşenler kent içinde ayrı ayrı ele alınmamalıdır. Bunların bütün olarak kullanılması kentin okunabilirliğini sağlar. Bu bileşenlerin birbirleriyle olan ilişkileri de çok önemlidir. Herhangi birisinde olan çarpık bir durum, diğerlerini etkiler ve verilmek istenen imaj sağlanamaz. Dolayısıyla çevre algısı kent algısını nasıl etkiliyorsa, kent algısı da kentsel mekan algısını etkilemektedir.

3.2. Kentsel Mekanın Algılanabilirliği

Genelden özele doğru giden algı ve algılanabilirliğin, çevre algısı ve kent algısı kavramlarından sonraki boyutu, kentsel mekanın algılanabilirliğidir. Kentteki bir mekanı algılamak, kenti bütünüyle algılamaktan daha farklıdır. Her kişinin mekan ve mekansal davranışları farklıdır. Çünkü her toplumun farklı bir kültürel yapısı vardır. Bu kültür sistemi, insanların mekan anlayışı ve onları kullanım biçimiyle oluşmuştur. Mekan anlamı değişmez, fakat tarih boyunca birbirinden farklı milyonlarca mekan yaratılması, değişen bir olgudur. Çünkü her mekan farklı şekilde izlenir ve hissedilir. Buna göre mekan algısı, duyu organlarımız olan görme, işitme, koklama, dokunma

duyumlarının yardımı ile anı gibi zihinsel düşüncelerin kombinasyonu olarak ortaya çıkan bir deneyimdir.

Kentsel mekan kavramı üzerine çalışan bazı araştırmacılar mekanları pozitif ve negatif, tipomorfolojik, yer veya özel ve kamusal mekanlar olarak incelemişlerdir. Mekanlar özel ve kamusal olarak ele alındığında, bunların birbiriyle ilişkili ve tamamlayıcı olanları da yarı özel ve yarı kamusal mekanlar olarak ayrılır. Özel mekanlar, mekanın sorumluluğunun kullanıcıya ait olduğu, konut, işyeri, tarım ve sanayi gibi yapılardır. Yarı özel mekanlar, konut çevresinde ve kişi mülkiyetinde olmasına rağmen bütünü ile kullanılmayan mekanlardır. Kamusal mekanlar, sokak, yol, meydan gibi her kentlinin serbest bir şekilde , yürüyerek kullanabildiği kamuya ait mekanlardır. Yapılanmış şekilde olan kamusal mekanlar da vardır. Bunlar hizmet, sanayi, dinlenme ve eğlenceli olan mekanlardır. Yarı kamusal mekanlar ise otopark, üniversite bahçesi, konut avlusu gibi mülkiyeti bazen bir grup kentliye bazen de kamusal yönetimlere ait olan mekanlardır. (Bakan, 1987)

Kentliler için kentsel mekan algılanabilirliğinde düzenleyici bazı kriterler önemlidir. Akdoğan'a (1984) göre bu kriterler şu şekildedir;

- Kentsel mekan kullanıcı tarafından nasıl algılanacağını yansıtmalı ve bir takım işlevleri yerine getirmelidir.
- Kentsel mekanların algılanmasında, kapalılık hissi süreklilikten daha önemlidir.
- Kentsel mekan boyutları insan ölçeği konusunun ötesinde mekanda yer alacak eylem ve etkinliklerle ilişkilidir.
- Kentsel mekanın boyutları insan ölçeğinden çok, mekanda olacak olan eylem ve etkinliklere göre değişir.
- Kentsel mekanda psikolojik ve fizyolojik şekilde yapılacak olan renk seçimleri, mekan olgusuna ve kullanıcının algısına olumlu katkılar sağlar.
- Kentsel mekan fonksiyonları, kullanıcıların yaş, cinsiyet, ekonomik, düzey vb. nitelikleri göz önünde tutularak belirlenmesi gerekir.

- Kentsel mekanların iyi algılanması, ışığın, gölgenin ve gece aydınlatmalarının sınırlarına, biçimine, dokuyu vurgulamasına, özellikleri ortaya çıkarmasına veya gizlemesine, uzakları büyütmesine ve azaltmasına bağlı olarak değişir ve bu etkilere göre düzenlenmesi gerekir.
- Kentsel mekanlarda insanların mekanla ilişkisinin sağlanması, büyük alanlarda insan boyutundan öğelerin yerleştirilmesi ile olur.
- Kentsel mekanlarda tekdüzeliğin ortadan kaldırılması mekanın bütünü içerisinde statik ve dinamik mekanların kombinasyonu ile sağlanır.
- Bina yüksekliği ve mekan genişliği oranları belirli ölçüde korunmadığı takdirde kentsel mekanın algılanması güçleşir.
- Oluşturulacak kentsel mekanda hız farkı ile algılama arasındaki ilişkiye dikkat edilmelidir.
- Kentsel mekanda tarihi öğelerin algılamada katkıda bulunabilmeleri için, onların korunduğu tarihsel değer ve fonksiyonların öne çıktığı mekan düzenlemeleri gerçekleştirilmelidir.
- Kentsel mekanın algısının güçlendirilmesi için, ardışık mekanlar seçeneklere göre düzenlenmelidir. Bu mekanlarda, yön değiştirilmelerle birlikte daralmalar ve genişlemeler sağlanmalıdır.
- Kentsel mekan üzerinde yeşil alanlar biyolojik, meteorolojik, fiziksel, sosyal, psikolojik, ekonomik ve estetik yönden yapılan düzenlemelerle kullanıcılara olumlu etkiler bırakır.

Tüm bu kentsel mekan algısı süreçlerinde kentliler farklı yöntemler geliştirir. Kentin mekanlarının algılanmasında, kent içinde yürümek, kentsel imajları ve insanların kent içindeki faaliyetlerini analiz etmek anlamlı bir kent okuması ve algılanabilirlik için önemlidir.

3.2.1. Yürünebilirlik Deneyimi

Kentsel mekanın algılanabilirliği, kentli ve kent arasında iletişimi sağlayan, mimari mekan hakkında bilgi veren ve anlamayı, yeni mekanlar tasarlarırken bu deneyimlerin

kullanımını sağlayan önemli bir olgudur. Kentin sürdürülebilirliğine ve yeni yapılacak katkıların bu bütüne dahil olması açısından da oldukça faydalıdır. Kentin bu karmaşık yapısına bütüncül bir biçimde yaklaşmak için birçok yöntem keşfedilmiştir. Bunlardan biri de yürünebilirliktir. İyi bir kent okuması, kenti iyi algılamaktan geçer ve yürünebilir ölçütlere sahip bir kent, daha canlı, daha çekici ve daha sosyal bir yer haline gelir. İlk anda bakıldığında yürümek, fiziksel anlamda bir yerden bir yere ulaşmanın basit ve masrafsız bir yöntemi olarak tanımlanabilir.

Yürümek sadece en temel ulaşım türü olduğu için önemli değildir aynı zamanda insanların kenti keşfetmesine, deneyimlemesine, yaya olanaklarına, sokak dokusuna, kaldırım, yol gibi yapıları çevrede kent ve kentlinin karakterine göre şekillenen bir eylemdir. Yürümek, insanların birbirleriyle olan konuşma ve sosyalleşme aktivitelerine olanak sağlar ve onların görme, görülme ihtiyaçlarını karşılar. Yürünebilirlik için kentte araç- yaya kullanım dengesi çok önemlidir. Çünkü yaya mekanları herkes için eşit özellikte olmalıdır. Engelliler, yaşlılar, küçük çocuklu ebeveynler veya savunmasız insanlar ve diğer tüm insanların kullanım eşitliği bakımından yaya yolları; kaldırımlar, yaya geçitleri, ayrılmış yollar, sokak mobilyaları ve ağaçlar açısından tam donanımlı olmalıdır. Aynı zamanda bütün kentlilere hitap etmesi açısından kafeler, dükkanlar, konut çevreleri, açık alanlar, sokak mobilyaları yürünebilir çevreye uygun olmalıdır. (Hancock vd., 1999)

Yürümek ve yürünebilir hissetmek, insanlara ihtiyaçtan çok, yapıları çevrenin onlara cazip gelmesi ile önem kazanır. Soutworth'a (2005) göre,

“Yürünebilirlik, yapma çevrenin, yayaları konfor ve güvenlik içinde belirli bir zaman ve eforla farklı noktalara bağlarken, görsel anlamda da ilgi çekici vistalar sunarak, yürümeyi destekleyip teşvik eden bir yapı sunmasıdır.” şeklindedir.

Kentsel mekan okumasında yürünebilirlik deneyimi, kentin yürürken daha iyi hissedilebileceği ve yeni deneyimler kazandırabileceği için oldukça önemlidir. Kentin yürümeye müsait bir yapısı olması ise yürünebilirlik için önemlidir. Her iki durumun müsait olması yaşam kalitesi yüksek ve yaşanabilir kentlerde mümkün olabilir. Handy'nin (1996) söylediği gibi,

“ Yaya gördüğü, duyduğu, kokuları aldığı ve hissettiği için, kent formu yürüme açısından önem taşımaktadır.”

Kentte yürürken hissedilen bütün duygular, yürürken düşünmeyi sağlar. Spinoza'ya göre

“Yürümek düşünmektir.”

Walter Benjamin'in Baudelaire'den esinlenerek ortaya koyduğu bir figür olan, kenti yürüyerek dolaşan ve bu yolculuğu düşünceyle özdeşleştiren kişilere flanör (flâneur) denir. Türkçeye aylak olarak çevrilen flanör, gözlemlemeyi bir nevi meslek olarak yapar ve başka bir işle uğraşmadığı için kenti deneyimler ve toplumu izler. Aylaklık etmesine rağmen bunu bilinçli olarak tercih eder. Akay (2000)'a göre flanör, kentte yaşamasına rağmen kendini kentin içinden soyutlayan, çevresini kaplayan insan yoğunluğu ile hiçbir alakası olmayan aykırı bir bireydir. Köse'ye (2012) göre flanörlüğün temeli, yol ve düşünceyi bir araya getirmektir ve hayatını bu düşünceler ve gözlemler üzerine kurar. Kentteki yaşamı kendine göre anlamlandırır. Farklı farklı deneyimleri yürüyerek kazanır. Bu bakımdan kentte yürürken düşünmek, kentlilerin yürüme isteği ve yaşamları hakkında fikir sahibi olmalarına yarar.

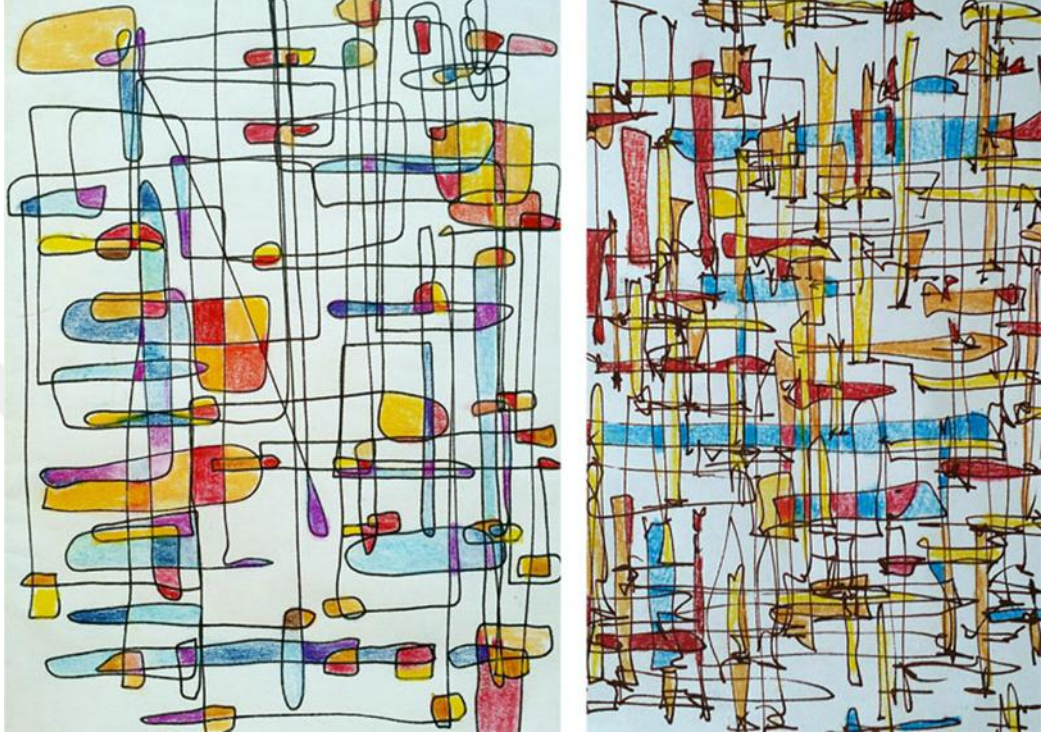
İnsanların yürüme istekleri yapılan araştırmalara göre belli ölçütlere dayandırılmıştır. Halu (2010), araştırmasında farklı araştırmacıların bu konudaki düşüncelerinden çıkarttığı maddeleri; kültür ve sosyal yapının yürümeye etkisi, yürüme yerlerinde ve kentteki tarihi süreklilik, rotanın bağlamı ve zamanın etkisi, insanların bireysel özelliklerinin memnuniyete ve yürüme isteğine etkisi, kentteki rota çeşitliliği, sokakların ve dokuların bağlantılılığı, farklı ulaşım sistemlerinin birbiriyle çakışması, yaşayan ve yoğun mahalle dokusunun varlığı, konut dokusu, karma alan kullanımı, yoğun insan-insan aktivitesi, kentteki zemin kat kullanımları, karma alan kullanımları, iş ve nüfus yoğunluğu, ticari hizmet mekanlarına yakınlık, asayişe dayalı güvenlik hissi, yolun fiziksel elemanları, görünümü, estetik değeri ve yaya dostu tasarımlar olarak sıralamıştır.

Yürünebilirlik ölçütlerine yönelik yapılan araştırmalarda ABD'nin Kansas kentinin yerel yönetimin belirlemiş olduğu 4 ölçüt dikkat çekmektedir. Bu ölçütler dolaysız olma, süreklilik, sokak geçitleri, görsel çeşitlilik ve güzellikler ve güvenlik şeklindedir. Dolaysız olma ölçütü, kentlilerin yürüme yolculuklarının uzunluğuna bağlı olarak, yolların ve altyapıların kısa ve dolaysız olma durumunu ifade eder. Süreklilik ölçütü, kentlilerin yürüme esnasında süreklilik gösteren bir kaldırımda

kesintisiz bir yolculuk geçirmeleri ile ilgilidir. Bu durum engelli olan, tekerlekli sandalye kullanan kişilerin de rahatlıkla ilerleyebilmelerine olanak sağlar. Sürekliliğin olması sadece uzun kaldırımlarla değil, döşemelerin kırık olup olmaması veya eksik olması, araya anayolların, nehirlerin ya da çitlerin engel olarak girmesi ya da fazla büyüyen bitkilerin yürümeye engel olması gibi faktörler de sıralanır. Sokak geçitlerinin ve yaya geçitlerinin olup olmaması, geçilecek geçitlerin sayısı veya genişlikleri, orta refüjün varlığı, yayalar tarafından çalıştırılabilen trafik ışıklarının olması, doğrusal köşe rampalarının varlığı, sokak aydınlatması, motorlu araç kullananların yayaları görebildiği tasarımlar gibi maddelerden oluşur. Görsel çeşitlilik ve güzellikler ölçütü, mekanın özelliklerine göre artıp azalabilen bir ölçüttür. Yaya sisteminin çekiciliğini sağladığı için ölçülmesi ve karşılaştırılması daha zordur. Yayaların hareketliliğini kolaylaştıracak, görsel duyularına hitap edecek, mimari özelliği ya da tarihi önemi olan yapılara sahip, ağaçları, sokak aydınlatması ve sokak mobilyası olan yaya yolları görsel çeşitlilik ve güzellik ölçütüne girmektedir. Yaya güvenlik ölçütünün en önemli özellikleri yayaların hareket halindeki araçlar tarafından görünür olması ve sokak aydınlatmalarının bulunmasıdır. (<http://www.kcmo.org>)

‘Yürümenin Mimarlığı: Kentsel Meditasyon’ başlığı altında Hüseyin Yanar’ın Tallin Mimarlık Bienali kapsamında yaptığı bir çalıştay kentsel okuma ve yürüme kavramlarını birleştiren bir çalışma olmuştur. Yanar’a göre bu çalıştayın ilk aşaması, mimarlığı unutarak kendi mimarlığımızı bulmaktır. Yürüme esnasında kentin içinde olduğundan bahsetmektedir ve kent onun bir parçası olarak, o ve doğa ile birlikte yanında yürümektedir. Yavaş yavaş kentsel meditasyon, mimari bir plan olmadan gelişmektedir. Bu esnada mimarlığı unuttuğunu ve sonrasında yavaş yavaş, başlangıcını ve sonunu bilmeden yeniden tasarladığını ifade eder. Yanar için, yürüme esnasında kalemleri, kağıtları, renkleri, siyah ve beyazları onun en önemli enstrümanları olmuştur. Kafelerin peçeteleri, en özel ve etkili dokuları olmuştur. Daha sonra kafedeki masaların üstünde peçetelere çizgilerini ve düşüncelerini çizmeye başlamıştır. Bu çok hassas, kırılabilir, yumuşak ve küçük tabakalar yolculuğunun aktörleri olmuştur. Bu aktörlere günlük hayatın içindeki estetik kriterler olmadan çıplak gözle bakılması gerektiğinden söz edilmiştir ve bu şekilde insanın kentin ve peyzajın bir parçası haline geldiğini söylemiştir. Bütün bunlar, tesadüfi rotalar içinde zihinsel haritaları oluşturmuştur. Bu çalışma aslında daha önce hiç bilmediğiniz bir

kentte bile kenti yürüyerek öznel bir okumayla yorumlamanın bir yöntemidir. Yürürken yaşanan olaylar, düşünülen, deneyimlenen yerlerin hepsi bu zihin haritalarını oluşturur. Aşağıdaki örnek Yanar'ın yaptığı çalışmalardan alınmıştır. (<http://www.arkitera.com/kose-yazisi/86/yurumenin-mimarligi--kent-meditasyonu#>)



Şekil 3.5. Purple Drop Colourful Rain (Solda) ve Still Autumn (Sağda)

“Kampüsün dik merdivenlerinden bir tırmanıştır başladı. Yokuş yukarı dimdik, sarp yamaçlarda yukarıya doğru giderken o gördüğümüz içinde yaşadığımız sanki dev bir çarşafın orasından burasından tepelerine doğru hızla çekilmiş gibi olan kentin ve binaların aralarında yer aldığı konik dağların aslında bu yeşil örtüler altında kentin dev pergolaları olduğunu anlamıştım. Yarı geçirgen yemyeşil bir örtü altında patikalardan yürüyorduk. O kendine özgü ormanın birbirine eklenen farklı karakterdeki yollarında oradan oraya savrulup durduk. Bir çok kişi de bayan erkek, özellikle daha tempolu yürüyüşe uygun yerlerde rahat kıyafetleri ile bir çoğu tek başına yürüyüş yapıyordu. Kimi çok sessiz gidiyordu, kimi kendi dünyasındaydı. Kimi çok yavaş, kimi cep radyosunu bu yeşilliklerin altında neredeyse sonuna dek açmış onun müziğinin temposunda yürüyordu. Kimi de orada buradaki oturma bankolarında kim bilir kaç kilometre sonrası soluklanıyordu. Bazı Kore yemekleri, aperitifler, geleneksel içki soju satan derme çatma yerlere de rastladık. Kısacası bu dev yeşil pergolaların altında, aşağıda, kentte yaşarken hissetmediğimiz, hiç

görmediğimiz bambaşka hatta şaşırtıcı bir yaşam vardı. Yürüyenlerin, zirvelerden zirvelere gidenlerin, yukarıya doğru yamaçlardaki patikalarda, yollarda tırmananların yaşamı sürüp gidiyordu.”

Tüm bu yürünebilirlik ölçütlerinin öznel olarak ifade edilebilmesinin başka yolu ise haritalardır. Yürünebilirlik deneyiminden elde edilen sonuçlar, haritalara aktarılarak somutlaştırılmaktadır. Kentteki rota çeşitliliğinin okunabilirliği de haritalama sayesinde gerçekleştirilir.

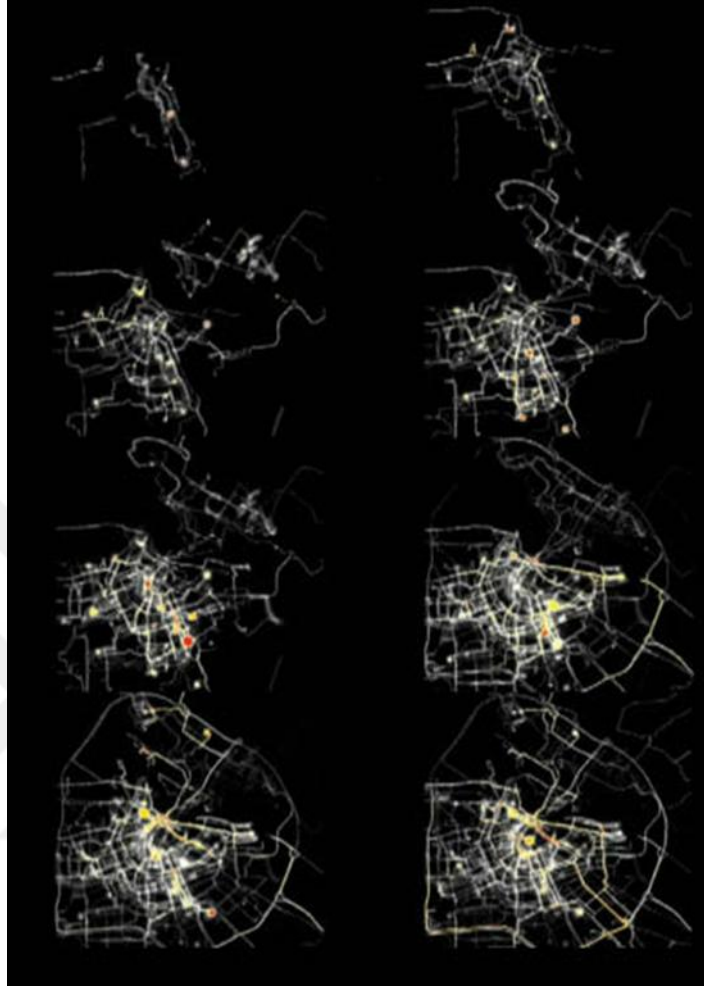
3.2.2. Haritalama Deneyimi

Kentsel mekânın algılanabilirliğinin ve yaşanabilirliğin ölçülmesinin etkili bileşenlerinden biri haritalamadır. Kelime anlamı olarak harita, yeryüzünün tümünün ya da bir parçasının belirli oranlarda küçültülüp işaretleştirilerek bir düzlem üzerinde gösterimidir. Haritanın temel işlevi, bölgenin topografyası ya da ilişkili diğer konularda, jeolojisi, jeomorfolojisi, iklimi, trafiği, yeraltı kaynakları, değişik bakış açılarından ekonomisi vb. hakkında bilgi vermektir. (Uçar, 2000) Haritalar, kent hakkında ipucu veren birer bilgi araçlarıdır. Haritaların haritalamadan ayrıldığı nokta, haritalar durağanken haritalama değişkenlere ve deneyimlere bağlıdır. Coner'a (1999) göre haritalama, sadece var olan fiziksel özellikleri ifade etmez aynı zamanda çalışılan alandaki çalışma prensiplerini ve henüz görülür kılınmamış güçleri ifade eder. Güneş ve rüzgar gibi doğal güçler, yerel hikayeler, tarihi olaylar, ekonomik ve hukuk şartlar, düzenleyici mekanizmalar gibi o alana ait birbirinden bağımsız verileri görünür kılar. Bu özelliğiyle haritalama, sosyal ve doğal süreçlerin karmaşık yapısını anlamaya olanak sağlamaktadır. Bununla birlikte ilişkiler ağını ve etkileşimleri ortaya çıkararak kentin karmaşıklığını çözmede haritalama yöntemi yardımcı olmaktadır. Tasarımcılar da bu sayede kente daha iyi müdahale edebilmektedirler. Kent okuması yaparken kenti her açıdan, iyi ve kötü özellikleriyle algılamaya çalışırken haritalama, kentteki potansiyelleri ortaya çıkarmaya yardımcı olmaktadır.

Deleuze ve Guattari'e (1987) göre haritalamak bir kopyalama işi değildir. Haritalar gerçekleri yansıtır ve deneyseldir. Kopya, her zaman bir şeyin aynısı iken, haritalar alanlar arasında ilişkiler kurar ve parçaları birleştirir.

De Certeau'a (1998) göre haritalamanın yolu, o bölgede fiziksel olarak bulunmuş olmasıdır ve

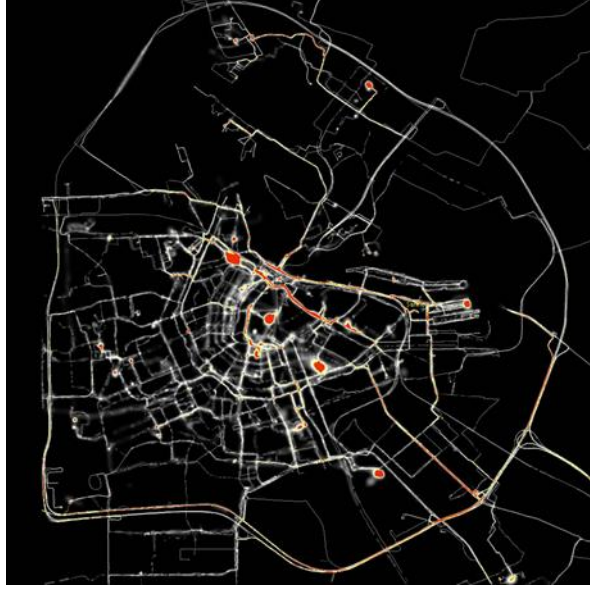
“Yürümek gerçek haritaları oluşturan asıl yöntemdir ve yürüyenler, kentsel metni okumayı bilmeden, onu durmaksızın yazmaktadırlar” ifadesi şeklindedir.



Şekil 3.6. Amsterdam Real Time (Haritaların Teker Teker Birleştirilmesi)

Kaynak: (<http://www.experimentsinmotion.com/motion-gallery/116/RealTime+Amsterdam/>)

De Certeau'nun sözlerinin bir uygulaması olan bir proje Esther Polak'ın hazırladığı “Amsterdam Real Time”dır. Bu projede kentteki katılımcılar, bir hafta boyunca bir GPS aracı ile takip edilerek dolaşmışlardır. Her biri farklı rotalarda bazıları yürümeyi, bazıları araç kullanmayı bazıları aynı rotada spor olarak koşmayı tercih etmişlerdir. Toplanan bu veriler gerçek zamanlı olarak dijital haritalara işlenmiştir. (Şekil 3.6.) Bu haritaların farkı, kuş bakışı bakılarak değil yer düzleminden bakılarak yapılması ve hepsinin bir araya gelerek araştırılan kenti yani Amsterdam'ı oluşturmasıdır. (Şekil 3.7.)



Şekil 3.7. Amsterdam Real Time (Haritaların Birleştirilmiş Hali)

Kaynak: (http://realtime.waag.org/en_index.html)

Kent okumasının haritalama ile yapılmasına yardımcı olan bir başka proje ise Christian Nold'un yaptığı bir bio haritalama (biomapping) projesidir. Nold'a (2005) göre kullanıcı ve izleyicilerin daha çok iletişim halinde olması için farklı yöntemlerin bir arada kullanılması gerekmektedir. "Amsterdam Real Time" projesinden farklı olarak katılımcıların sadece kent içindeki rotaları izlenmemekte, aynı zamanda duygu durumlarındaki farklılıklar analiz edilmektedir. Bir yerde durup fotoğraf çekmek, aniden çevredeki bir şeyden sinirlenmek veya karşıdan karşıya geçmek gibi tepkileri içermektedir. Bu yöntemle kent ve kentliler arasında aktif bir iletişim gerçekleşmektedir. Nold'un haritalama çalışmaları, hem GPS hem de GRS (ani deri tepkisi) cihazlarıyla yapılmaktadır. GRS cihazı, derideki ani terlemeleri kaydedebilmektedir. (Şekil 3.8) Bunlar da vücutta meydana gelen ani duygu değişimlerini dahi göstermektedir. Pozitif veya negatif duygu değişimleri bilinmese de o yerde yüksek duygu değişimi saptanabilmektedir. (Şekil 3.9) Duygu değişimlerin yerleri de GPS cihazı ile kaydedilmektedir. Bunlara ek olarak kentlilerin o yere ait duyuları, çizimlerle ve yazılı bilgilerle bu haritalamada yer almaktadır. Bunların üst üste gelmesiyle kentteki duygu değişim haritaları ortaya çıkmaktadır.



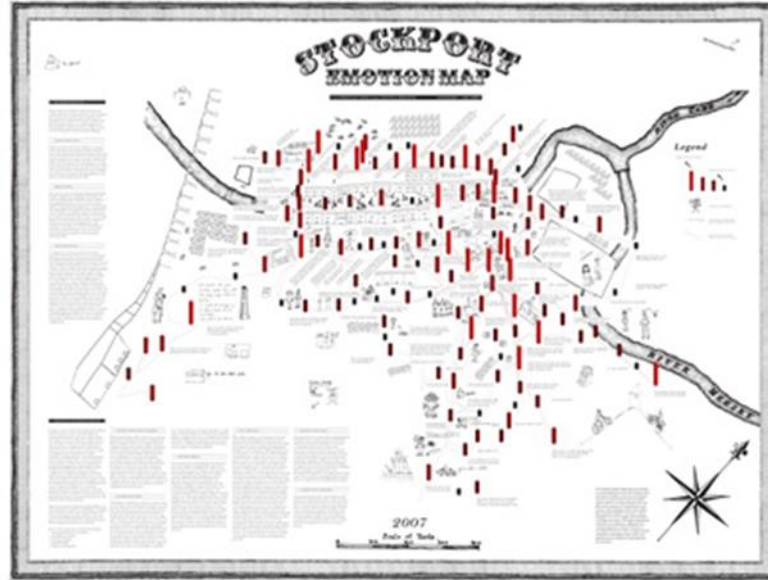
Şekil 3.8. GRS Cihazı



Şekil 3.9. Ani Duyu Değişimleri

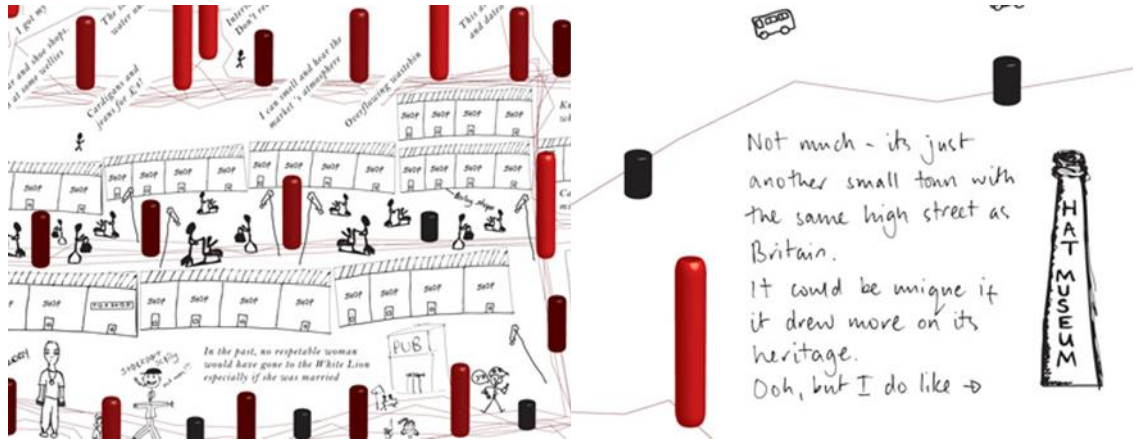
Kaynak: <http://www.softhook.com/bio.htm>

Biomapping ile yapılan haritalamalar birçok farklı kentte uygulanmıştır. Bunlardan biride Stockport kent meclisi ve kent planlaması tarafından uygulanan Stockport Duyu Haritası olmuştur.(Şekil 3.10) 200 katılımcıdan iki ay boyunca onların dışarıda arkadaşlarıyla buluşma yerlerinin, onları sıkan şeylerin, kentteki önemli yerlerin veya kent tarihi ile ilgili şeylerin resimlerinin çizilmesi istenmiştir. Bio haritalama cihazına bağlı olan katılımcılar kentte gelişigüzel dolaşmışlardır.



Şekil 3.10. Stockport Duyu Haritası

Kaynak: (<http://www.biomapping.net>)



Şekil 3.11. Stockport Duyu Haritası

Şekil 3.12. Duygu Durumları

Kaynak: <http://www.softhook.com/stock.htm>

Şekil 3.11’de görünen sütunlar, duygu durumlarına göre alçak veya yüksektir. Sütunların yanındaki yazılar ise, katılımcıların duygu durumlarını anlatan, neye göre duygularının yükselip alçaldığını ifade eden yazılardır.(Şekil 3.12) Nold’un (2009) bu çalışmadaki analizine göre, insanlar vakitlerinin çoğunu alışveriş merkezlerinde geçirmekte, kent tarihinin eski önemini kalmadığını ve gençlerin kent hayatından izole olduğunu göstermektedir.

Farklı yöntemlerle yapılan haritalama, kent okumasında kent ve kentli arasında bir iletişim aracı olarak görev yapmaktadır. Yürüyerek gerçek haritaların oluşturulması ile kentli deneysel bir süreçte dahil edilir.

3.2.3. Jan Gehl’in Kentsel Mekan Okuma Deneyimi - Melbourne Örneği

Kentsel mekanın hem yürünerek hem haritalar oluşturarak algılanmasına örnek olarak, Jan Gehl’in insanlar için daha yaşanabilir kent merkezi yaratma konusunda birtakım çalışmaları olmuştur. Kent içinde yaşam kalitesi ve yürünebilirliğin ölçüldüğü bu çalışmada analizler, haritalar aracılığı ile yapılmaktadır. Gehl (1987) yaptığı çalışmaları için şöyle demiştir;

“Binaların içerisinde ve arasında sürdürülen bir yaşamın incelenmesi, mekânların ve binaların birbirine etkisinin incelenmesinden çok daha esaslı ve önemlidir.”

Bu noktada anlatılmak istenen, kent okuması içerisinde incelenmesi gereken en önemli noktanın kentliler olduğudur. Kentlilerin gündelik yaşam deneyimleri ve

algıları, kent hakkında önemli bilgiler verir. Bu bilgiler doğrultusunda kente müdahale edilebilir. Yürünebilen ve algılanabilen kentler yaşanabilen kentler haline gelir. (The Sydney Morning Herald, 2007)

Gehl'e (1994) göre iyi bir şehir iyi bir partiye benzemektedir. Çünkü kentliler, kent içinde kendi kendilerine eğlenebildikleri sürece kentte daha fazla vakit geçirmek isterler. Bu bağlamda Jan Gehl'e göre, kentlilerin kamusal alandaki etkinlikleri, mecburi etkinlikler ve isteğe bağlı etkinlikler olarak ikiye ayrılmaktadır. Kamusal alanda mecburi etkinlik olarak nitelendirilen eylemler; yürüyerek okula gitme, otobüs bekleme, alışveriş, işyerlerine yolculuk şeklinde kentlilerin günlük rutinlerinden oluşmaktadır. Yaşanabilir kent, mecburi etkinlikler sırasında keyif veren, rahat ve güvenli bir yer olmalıdır. İsteğe bağlı etkinlikler ise, yaşanabilir kentte yine rahatlık sağlayan ve kamusal alanlarda rahatça oturup, yemek yiyip, insanları izleyebilecekleri, sohbet edebilecekleri yerlerden oluşmaktadır. Bunlara ek olarak yüksek kalitede yürüme alanları, kentlilerin kullanımı doğrultusunda canlı kent yaratmak için gereklidir. Aynı zamanda konut ve işyerlerine en fazla beş dakikalık yürüme mesafesinde bulunan en az bir tane kullanışlı kamusal alana ihtiyaç vardır. Bunun gibi pek çok gereklilik için, Gehl (1994) yaşanabilir kentin bileşenlerini şöyle belirlemiştir;

1. Yürünebilir kent,

2. Dinamik, canlı ve çeşitlilik yaratan kent,

3. Sosyal ve kültürel etkinliklerin yoğun olduğu kent,

4. 24 saat yaşanabilir güvenli kent,

5. Cazibeli ve merak uyandıran kenttir.

Bu durumda yaşanabilir kent, yürünebilir, eğlenceli vakit geçirilebilen, sosyal ve kültürel açıdan gelişmiş, güvenli ve ilgi çekici olmalıdır. Bu başlıklarda yer alan bütün bileşenlerin gerçekleşmesi yaşam kalitesi ve yaşanabilirlik açısından çok önemlidir. Jan Gehl 1970'li yılların sonuna doğru ilk çalışmalarından biri olan Melbourne üzerinde bunları uygulamaya çalışarak kentin yaşam kalitesini değiştirmiştir.

Jan Gehl'e göre Melbourne, daha yaşanabilir ve daha kullanılabilir bir kent merkezine sahip olma potansiyeli olan bir kenttir. Bu potansiyelin ölçülmesi nüfus, yürüme ve faaliyetler, şehir merkezi kullanım yoğunluğu, kullanım alışkanlıkları, kamusal alanlar, kafeler, kamusal oturma yerleri, zemin kat cepheleri, hava ve ses kirliliği, gölge ve güneş, yaya alanlarında kalite ve miktar ve kaldırım kapasiteleri analizleri ile yapılmıştır. Bu analizler, bu kentin yaşam kalitesine ilişkin bilgileri ortaya koymakta ve sürdürülebilir kent olması için gereken ölçütleri kentin gelişmesiyle orantılı olarak gözler önüne sermektedir.

3.2.3.1. Demografik Yoğunluk

Gehl'e (1994) göre, kentin kullanıcıları ve potansiyel (olası) kullanıcıları vardır. Bu insanlar, kentlerdeki kamusal alanları canlandırır ve ilgi çekici hale getirir. (Şekil 3.13.) Özellikle turistler, bu kamusal alanların en iyi kullanıcılarıdır. Çünkü ayakta geçirdikleri, oyalandıkları, keşfettikleri ve ziyaret ettikleri zamanlar diğer kentlilere göre daha fazladır. Yapılan bu araştırmada Melbourne'de, bir günde ortalama 65.000 yerli ve yabancı turist olduğu saptanmıştır. Melbourne'un metropolitan nüfusu ise 3.2 milyondur. Yaklaşık 140.000 kentli, kent merkezinde ziyaret, alışveriş ve iş amaçlı bulunmaktadır. Melbourne kent merkezinde 136.000 kentli çalışmaktadır. Bu yüzden öğle saatleri aktiviteleri ve yoğunluğu zirvededir. Kamusal alanlar, sadece öğle saatlerinde değil hafta sonu veya akşam saatlerinde de kentlilerin sokakta olup kent hayatının canlandırılmasına yardımcı olur.



Şekil 3.13. Kentin Kullanıcıları

Kaynak: (Gehl, 1994)

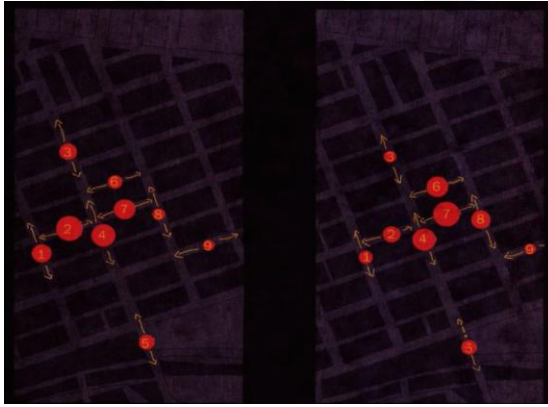
Kent sakinleri yani kentte ikamet eden insanlar kent merkezi için oldukça önemlidir. Çalışma saatlerinde olan boşluğu, günün sonunda doldurmaya, kenti canlandırmaya

ve güvenli bir ortam yaratmaya yardımcı olurlar. Gehl'in Melbourne için yaptığı 1984 yılındaki bu araştırmalarına göre, 2100 insan kent merkezinde yaşamaktadır.

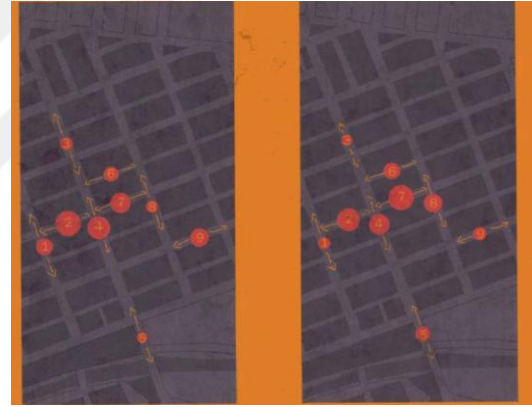
Öğrenciler, kamusal alanların canlanmasında rol oynayan önemli faktörlerden biridir. Boş vakitlerinin çokluğundan dolayı kamusal alanları etkili kullanırlar.

3.2.3.2. Yürüme ve Etkinlikler

Kent merkezinde hafta içi ve hafta sonu 9 farklı yerdeki kentli sayısı, kentlilerin yürüme alışkanlıklarını göstermektedir. Bu çalışma, kentlilerin nerede buldukları ve yürüyüş yaptıkları konusunda bilgi verir. İlk haritada (Şekil 3.14), seçilen 9 farklı sokaktaki insan sayıları ve harita üzerindeki yuvarlakların büyüklükleri hafta içi gündüz ve akşam saatleri içindir. İkinci haritada (Şekil 3.15) ise cumartesi günü, gündüz ve akşam saatlerindeki insan sayıları için hazırlanmıştır.

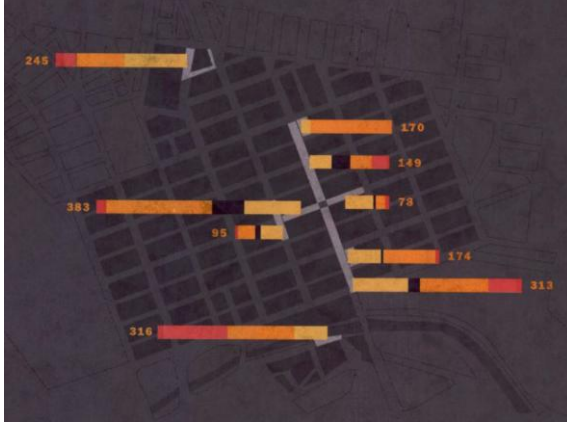


Şekil 3.14. Hafta İçi Gündüz Ve Akşam Yürüyenlerin Yoğunluğu



Şekil 3.15. Hafta Sonu Gündüz Ve Akşam Yürüyenlerin Yoğunluğu

Çalışmanın bir sonraki bölümü kentlilerin açık havadaki belirli bir yere bağlı etkinlikler (stationary activities) ile ilgilidir. Bu etkinlikler incelenirken kültürel- ticari (kırmızı), kafelerde oturma (pembe), kamusal alanlarda oturma (turuncu), tramvay bekleme (siyah) ve ayakta durma (sarı) olarak beş farklı durum tek bir harita üzerinde gösterilmiştir. Belirli bir yere bağlı etkinlikler, kent merkezindeki 9 işlek yerde öğlen ve akşam saatlerinde ölçülmüştür. (Şekil 3.16 ve Şekil 3.17) Haritalara göre, hafta içi öğle yemeği saatlerinde kamusal alanlarda bulunan insan sayısı akşam saatlerine göre oldukça fazladır.



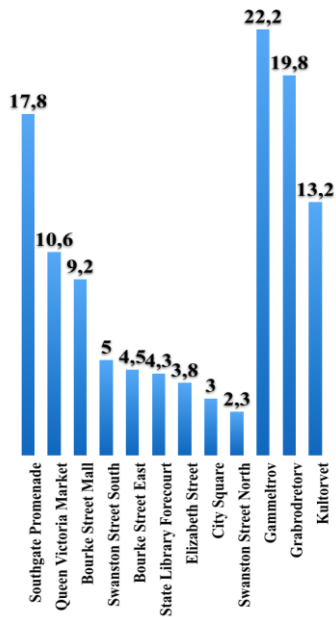
Şekil 3.16. Öğlen Belirli Bir Yere Bağlı Etkinlikler



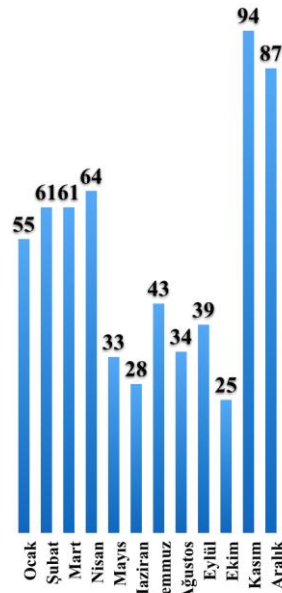
Şekil 3.17. Akşam Belirli Bir Yere Bağlı Etkinlikler

3.2.3.3. Kullanım Yoğunluğu

Melbourne’de, Southgate Promenad, Bourke Street Mall ve Swanston Street Walk adında üç tane önemli yürüme alanı mevcuttur. Southgate Promenade’da, olağanüstü manzara, iyi güneş ışığı ve çok sayıda yemek ve eğlence yerleri vardır. Bourke Street Mall’un konumu şehrin alışveriş bölgesinin merkezindedir. Swanston Street Walk ise kentin önemli kuzey-güney yaya ve tramvay güzergahı ve aynı zamanda önemli alışveriş caddesidir.



Şekil 3.18. Kullanım Yoğunluğu



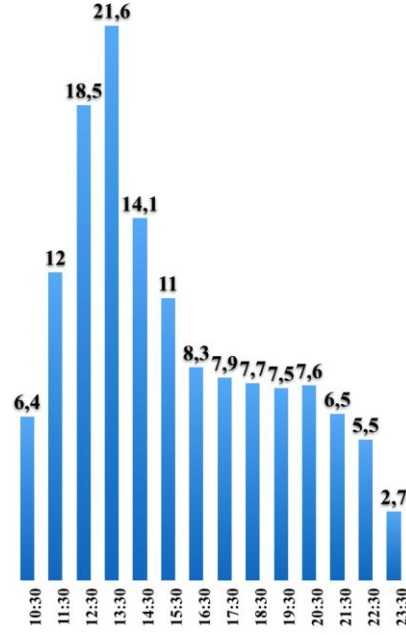
Şekil 3.19. Etkinlik Yoğunluğu

Kullanım yoğunluğuna göre yapılan birinci grafikte (Ŗekil 3.18), Kopenhag iin bulunan sonular bu grafiğe ekleyerek bir karŖılaŖtırma yapılmıŖtır. Kopenhag'ın en önemli  yürüme alanı meydanlardan oluŖmaktadır. Bunlar Gammeltorv, Grabroretorv ve Kultorvet'tir. Gammeltorv'da her 100m²'de belirli bir yere bağlı etkinlikte bulunan ortalama 22 insan tespit edilmiŖtir. Bu lm, hi bir etkinliğin olmadığı sıradan güzel bir havada gerekleŖtirilmiŖtir. Diğer iki meydanda ise 100 m²'de 19 ve 17 insan tespit edilmiŖtir. Sadece Melbourne iin en üst seviyede bulunan insan sayısı her 100m² iin Southgate Promenade'de 18 olmuŖtur. Diğer önemli iki yer olan Bourke Street Mall'da 9 ve Swanston Street'te 5 insan olarak llmŖtir.

İkinci grafik (Ŗekil 3.19) ise Melbourne'de 1993 yılında kamusal alanlarda etkinlikler iin belirli aylardaki yoğunlukları göstermektedir. Jan Gehl'e göre Melbourne'deki kamusal alanlara daha fazla canlılık gelmesi iin kullanım yoğunluğunun artması gerekmektedir. Kullanımın arttırılması, mevcut olan kamusal alanlarda kalitenin arttırılması ve toplanmanın dŖk, yaya hareketinin yüksek seviyede olduğu yeni meydanlar yaratılarak gerekleŖebilir.

3.2.3.4. Kullanım AlıŖkanlıkları

Hafta ii Melbourne'un kamusal alanlarında kentlilerin belirli bir yere bağlı olan etkinlikleri, tutarlı kullanım alıŖkanlıklarına sahiptir. Grafiğe göre kullanım, sabah 11.30 ve 14.00 arasında yaklaşık %40 oranındadır. Öğlen ve akŖam 17.00 arasında kullanımın ortalama seviyesi % 65'tir. Kullanım, ğleden sonra 15.30 ve akŖam 21.00 arasında dŖk seviyelerde devam etmektedir. AkŖam 18.00 ve geceyarısına kadar sredeki kullanım alıŖkanlıđı, sabah 10.00'dan akŖam 18.00'ya kadar olan kullanım alıŖkanlıđının %46'sı kadardır. (Ŗekil 3.20)



Şekil 3.20. Kullanım Alışkanlığı

Jan Gehl'e göre Melbourne, kullanım alışkanlıklarında dezavantajlara sahip bir şehirdir. Örneğin ilk olarak, günün yoğun olmayan saatlerinde kente gelen birçok ziyaretçi, kenti keşfetmeye çalışırken etrafındaki insanlardan dolayı kamusal alan etkinliklerini kaçırmaktadırlar. İkinci olarak, düşük seviye olan öğleden sonra etkinlikleri, akşam daha da düşmektedir ve bu yüzden kent terk edilmiş olarak gözükmektedir. Üçüncü dezavantajı ise, kentin kamusal alan yatırımı uygun şekilde kullanılmadığı için yetersiz kalmıştır.

Melbourne kent merkezinin, daha çok öğleden sonra ve akşam etkinliklerine ihtiyacı vardır. Bunun sağlanması Jan Gehl'e göre, daha çok yürüme alanı yaratılması ve var olan alanların kalitelerinin artırılması ile gerçekleştirilmelidir. Kentin ihtiyacı olan şey, hem öğleden sonra hem de akşam saatlerinde kentlileri kamusal alanlara daha çok teşvik etmektir. Örneğin bu teşvik, kentte gerçekleşecek bazı etkinliklere sponsorluklarla ve öğleden sonra gidilebilecek yerlerin tanıtımları ile olabilir. Bunlar kentlilerin Melbourne'deki kamusal ve yürüyüş alanlarında daha çok kalmalarına yardımcı olur.

3.2.3.5. Kamusal Alanlar

Kentteki bazı fiziksel faktörler, kamusal alanlardaki kullanım alışkanlıklarını etkilemektedir. Binalarda, caddelerde, sokaklarda ve tüm kamusal alanlarda yapılacak olan tüm değişimler, kentlilerin yürüyecekleri ve oyalanacakları iyi veya kötü yerleri meydana getirir.

Melbourne'ün en önemli alışveriş bölgesi, Swanston caddesi ve Elizabeth caddesi arasında kalan yerlerdir. Kamusal alanlar üzerindeki bu açık alışveriş yerleri Bourke Street, Queen Victoria Market ve Southgate'e kadar uzanmaktadır. Haritada sarı ile gösterilen yerler alışveriş bölgeleridir.(Şekil 3.21)



Şekil 3.21. Alışveriş Yerleri

Melbourne, kentin kültürel tarihini, modasını ve bina teknolojilerini yansıtan seçkin ve çeşitli bir mimariye sahip bir yerdir. Birçok binanın kültürel miras değeri olmasından dolayı yıkılmasına izin verilmemektedir ve bu binalar Melbourne Kent Planlama Şeması dahilinde korunmaktadır. Haritada kırmızı ile gösterilenler korunan yerlerdir.(Şekil 3.22)



Şekil 3.22. Tarihi Yerler

Kentin yiyecek ve eğlence mekanları, öğlen ve akşam yemeği saatlerindeki doluluklarına göre aşağıdaki haritalarda gösterilmiştir. (Şekil 3.23 ve Şekil 3.24) Analizde kırmızı ile gösterilen yerler kafe, bar, restoran ve otellerdir. Sarı ile gösterilen yerler ise sinema, tiyatro, gece kulübü, oyun yerleri gibi eğlence yerleridir. Melbourne'un içinde, değişik çeşit restoranları ve gece etkinlikleri ile meşhur birkaç tane alışveriş merkezi bulunmaktadır. Kent merkezi, King Street'te bulunan gece klüpleri ile tanınmaktadır. Bunun yanı sıra yeme ve eğlence yerleri, Bourke Street'in her iki ucundan itibaren kümelenmektedir.

Önemli turistik yerler ve ayrı ayrı kümelenmiş küçük turistik yerler, rahat ve anlaşılabilir yürüme ağları ile birbirlerine bağlandığı takdirde birbirlerine yarar sağlayacaktır.



Şekil 3.23. Öğlen Sosyal Yoğunluk



Şekil 3.24. Akşam Sosyal Yoğunluk

3.2.3.6. Yeme İçme Mekanları

İyi konumlanmış açık havada bulunan kafeler, kentlilere yeme içme keyfini, insanlara bakarak zaman geçirmeyi, ve şehir içinde olma keyfini sunmak zorundadır. Dolayısıyla insanların sosyalleşebildikleri bu açık havada bulunan kafeler, sadece yemeklerin fiyatı ve kalitesi ile değerlendirilmemektedir. Konum, ambiyans ve manzara eşit derecede önemli faktörlerdir. Devamlı müşterisi çok olan kafeler, kentlilere kamusal alanlarda güzel vakit geçirilebileceğinin sinyallerini vermelidir. Aynı şekilde kent de, bu yürüme rotaları ve meydanlarda bulunan kafeler ile birlikte daha canlı ve yaşanabilir olmaktadır.

Melbourne kent merkezinde 1993 yılında 114 tane açık havada kafe bulunmaktadır. Haritada sarı ile gösterilen 85 tane kafe kamuya ait alanda, kırmızı ile gösterilen 29 tanesi ise özel sektöre ait alanlarda bulunmaktadır. (Şekil 3.25)



Şekil 3.25. Yeme İçme Mekanları

3.2.3.7. Kamusal Alanlarda Oturma - Dinlenme Yerleri

Jan Gehl'e göre insanlar, kamusal alanlarda nereye oturacaklarına karar verirken birçok faktörü göz önünde bulundurlar. Bu faktörler; oturulacak yerin rahatlığı, araçlara ve yürüyen insanlara olan uzaklık, manzara, güneş ışığı, rüzgar ve kentin gürültüsü şeklindedir.

İnsanların oturdukları süre boyunca, ilk olarak görmek istedikleri manzara; diğer insanların buldukları etkinlikler ve oturdukları sürede değişen kent hareketleridir. Melbourne kent merkezinin kamusal oturma yeri kapasitesi, kentin bazı yerlerinde az olmasına karşın kentin genelinde uygun sayıda ve kaliteli olarak sağlanmıştır.

Merdivenler, çıkıntılar, dekoratif çiçeklikler gibi genellikle genç nüfusun tercih ettiği bu ikincil oturma yerleri bütün kentlerde bulunmalıdır. Çünkü Jan Gehl'e göre ikincil oturma yerleri, kamusal alan oturma ve dinlenme yerlerinin değerli tamamlayıcılarıdır.

3.2.3.8. Zemin Kat Cepheleri

Kentteki binaların uyarıcı ve dikkat çekici birer eleman olması, yayaların yürürken sokakları daha çok sevmeleri açısından önemli bir faktördür. Genellikle yürüyen insanların dikkatleri, yer seviyesinde ve kendi göz hizalarında toplanır, yani zemin kat cepheleri yayalar için binaların üst katlarından daha önemli bir hale gelir. Zemin katlarda bulunan dükkanlar, mağazalar, vitrinler yayaların ilgisini çeker. Aynı zamanda zemin katta, kapıların ve pencerelerin sık bulunması yayaların sokak ve bina içlerindeki görüşünü kolaylaştırır. Böylece iç ve dış etkinlikler birbiri ile zenginleşir.

Zemin katlardaki konut, işyeri, dükkan gibi yerlerin fazlalığı cepheleri hareketlendirir ve orayı canlandırır. Zemin katlardaki bu dükkanların aydınlatmaları ise insanlara kendini güvende hissettirmesinin yanı sıra kentte canlılık sağlar.

İnsanlar bu uyarıcı cepheler sayesinde geçmişten gelen vitrinlere bakma alışkanlığı ile ayrıntılara takılıp güzel zaman geçirmektedirler. Tam tersi şekilde, boş duvarlara ve boş binalara bakmak insanların iş saatleri dışında sokakta yürürken güzel vakit geçirmek yerine anlamsız vakit geçirmelerine de sebep olabilir.

Melbourne popüler alışveriş bölgesinde çok iyi zemin kat cephelerine sahip bir kenttir. Fakat özellikle kentin batı ve kuzey uçlarında zemin kat kullanımı konusunda ciddi sıkıntıları vardır.

3.2.3.9. Hava ve Ses Kirliliği

Jan Gehl'e göre motorlu taşıtlar, çok fazla sayıda ve bütün Melbourne kentine hakimdir. Hareket halindeki bu motorlu araçların fazla olması, gürültüsü, dumanı ve tehlikeli hareketleri ile kentteki insanları ve dışarıdaki sosyal hayatı olumsuz yönde etkilemektedir.

Kentin merkezinde ortalama günde 25.000 araç seyahat halindedir. Motorlu araçların hareket halindeki olumsuz etkilerine ek olarak, park halindeki çok sayıda araçta görsel olarak kötü etki bırakmaktadır.

Jan Gehl'in bu soruna önerisi, insanları rahatlatıcı ve güzel bir atmosferde zaman geçirmelerini sağlayacak, trafik sesi olmayan, kullanışlı ve büyük bir kamusal alan yaratılması gerektiğidir. Melbourne kent merkezinin ihtiyacı olan bu kamusal alan, nehrin kuzey tarafında, kent merkezinde oturanlara yürüyerek 5 dakika mesafede bir yer olmalıdır.

3.2.3.10. Gölge ve Güneş

Melbourne'ün ilk araştırmacısı olan Robert Hoddle, Melbourne caddelerini Yarra nehrine göre 30 derecenin biraz altında, kuzeybatı yönünde ve ızgara şeklinde hizalamıştır. Bu durum kuzey taraflarının gölgeli, güney taraflarının güneşli olduğu doğu-batı sokaklarını yaratmıştır. Güneş, saat öğlen 13.00'e kadar kuzey-güney sokaklarının batı tarafına düşmektedir. 13.00'den sonra ise güneş doğu tarafa doğru düşmektedir.

Kentin kuzey kenarlarındaki sokaklarında, özellikle Queen Victoria Market'te alçak binaların olmasından dolayı güneş seviyesi mükemmel derecededir. Fakat kentin güneydoğu ve güneybatı uçlarındaki kamusal alanlarda, yüksek binalardan dolayı günün büyük çoğunluğu gölgeli geçmektedir. Buna ek olarak yüksek binalarla ilişkili olan sert rüzgarlar, gölgeli sokakları daha kötü yönde etkilemektedir. Çünkü binalarda yükseklik arttıkça, rüzgarın etkisinde ona göre artmaktadır.

Kentin alışveriş bölgesinde, daha çok alçak binaların olmasından dolayı orta seviyede güneş hakimdir.

Jan Gehl'e göre, Melbourne'ün en popüler sokaklarının yaşanabilir kalması için güneş, alışveriş bölgesinde, sokaklarda ve meydanlarda en az orta seviyede olmalıdır. Kentin doğu ve batı uçlarının daha yaşanabilir olması için ise, yüksek binalarla daha fazla güneş ışığı kesilmemelidir.

3.2.3.11. Yaya Alanlarının Kalitesi ve Miktarı

Jan Gehl'e göre yaşanabilir kent, yaşanabilir alanlardan oluşur. Bir alanın kalitesi, doğru yerde olması ve yeterli alana sahip olması ile değerlendirilir. Bu durumda işin içine tasarım kriterleri girmektedir. Yüksek yaşanabilirlikte olan kentsel alanların özellikleri;

- Yürürken insanların gölge veya güneş seçimi yapabileceği alanlar,
- Güçlü rüzgarların bu alanlarda azaltılması,
- Çok az veya hiç bir mekanik sesin olmaması,
- İnsanların iyi vakit geçirdiklerine dair seslerin olması,
- İnsanların görünümü ve etrafı çevreleyen fiziksel uyarıcıların olması,
- Diğer aktivitelerin gözüktüğü ve onlara erişim sağlanabilen sınırların olması,
- Rahat, konforlu oturma yerleri ve ilgi çekici süslerin olması,
- Fiziksel tehditin olmaması, psikolojik huzurun sağlanması şeklindedir.

Birçok insan, kentteki diğer insanlarla birlikte kalabalıkta olmaktan zevk alır. Fakat yürüyüş esnasında kaldırımda çok fazla kişinin olması insanların yürüyüşlerini kısıtlar. İnsanlar, diğer insanlardan sıyrılmaya çalışırken yürüyüşleri kesilir. Jan Gehl'in 1993'te yaptığı bu çalışmada, 17 alana kaldırımlar açısından bakıldığında, 8 tanesi hafta sonu kapasitenin üstünde, 6 tanesi de cumartesi günleri kapasitenin üstünde olduğu görülmektedir. Jan Gehl'e göre her kaldırım kapasitesi sınırı aşıldığında, yürüyüş yapmak insanlara ızdırap haline gelmektedir. Yayalar için önlemler almak ve rahat ettirmek amacı ile, kaldırımların genişletilmesi önemli bir gerekliliktir.

3.2.3.12. Jan Gehl Kent Okuması Melbourne Çalışması Değerlendirmesi

Jan Gehl daha yaşanabilir ve daha kullanılabilir Melbourne kent merkezi için öneriler getirmiştir. Bu öneriler, yaşanabilir kent bileşenleri olan; yürünebilir kent, dinamik, canlı ve çeşitlilik yaratan kent, sosyal ve kültürel etkinliklerin yoğun olduğu kent, 24 saat yaşanabilir güvenli kent, cazibeli ve merak uyandıran kent özellikleri ile örtüşmektedir.

- Yaya ağlarını geliştirme (Yürünebilir Kent) ;

Yollar ve yaya ağları insanlar için çok önemlidir. İnsanların hem yürürken zaman geçirip sosyalleşmelerine olanak tanır hem de bir yerden bir yere gitmenin en masrafsız ve sürdürülebilir yoludur. Yaya ağlarının önemli kamusal alanlarla bağlantıları olmalıdır. Örneğin, insanlar kafelere, alışverişe konserlere giderken cazip yürüme ağları sayesinde yürümeyi tercih etmelidirler. Genel yol sistemlerinde nasıl ana yollara ve yan yollara ihtiyaç varsa yaya yolu sistemlerinde de ana yollar ve yan yollar olmalıdır. Yaya ağlarının iyi çalışması için ana yollar kadar iyi kalitede yan yollara ihtiyaç vardır.

- İyi kalitede toplanma ağları yapmak ve çoğaltmak (Dinamik, Canlı ve Çeşitlilik Yaratan Kent) ;

Her kentte ulaşım veya başka amaçlarla yürüyen birçok insan vardır. Yaşanabilir bir kent, yürüyen insanların yanı sıra, aynı zamanda oturan veya bekleyen insanları da kapsar. Bu durağan etkinlikleri yapan insanların sayısı kentin yaşam kalitesinin iyi bir göstergesidir.

Kentlerde olması gereken özellikler; ana yürüme yolları, iyi iklim koşulları, ilgi çekici manzara, ayakta durmak veya oturmak için rahat yerler, alışveriş ve yeme-içme aktivitelerine yakınlık şeklindedir. Bu koşulların gerçekleşmesi, insanların bir araya gelmesi demektir. Bu özelliklerin olmadığı yerde insan sayısı seyrekleşir.

Jan Gehl'e göre kentteki meydanlar, insanlara yürürken durmak ve dinlenmek için sinyal verirler. Sokaklar 'devam et' derken meydanlar 'vardın, buraya yerleşebilirsin' derler. Bu yüzden meydanlar da kentte insanların bir araya gelmesi için çok önemlidir.

- Fiziksel değişimlerle sokak faaliyetlerinin güçlenmesi (Sosyal ve Kültürel Etkinliklerin Yoğun Olduğu Kent) ;

Açık kamusal alanlarda bulunan banklar, insanları sokak hayatına teşvik etmeye yönelik destekleyici elemanlardır. 2 çeşit oturma yeri vardır. Bunlar; sokaklarda ücretsiz halka açık oturma yerleri ve kullanıcıların para ödediği kafelerin açık oturma yerleridir. Standart banklar veya oturma yerleri kullanışlı fakat düz, temel renk boyaları olan, metal yapıdadırlar. Kentin en iyi yürüyüş alanlarında, daha fazla konfor sunan ve tahtadan yapılmış olanlar tercih edilmelidir. Çünkü tahta, metale göre kışın sıcak olup yazın soğuk olan bir malzemedir.

- Daha çok insanı kenti kullanmaya teşvik (Cazibeli, Merak Uyandıran ve Güvenli Kent) ;

Kentlerin ihtiyacı olan şey, özellikle öğleden sonra ve akşamları daha çok insanı kamusal alana teşvik etmektir. Yaşanabilir kent güvenli ve arkadaşça bir kent olmalıdır. Festival ve etkinliklerin sayıca artması, insanları hafta içi ve hafta sonu sokağa iter.

Dünya çapındaki kentlerde sokak pazarları çok önemli elemanlardır. Örneğin Paris'te Seine River boyunca olan kitapçılar, Almanya'nın ana caddelerinde bulunan doğrusal pazarlar ya da Hollanda'nın peynir pazarları gibi. Sebze, çiçek, sanat ve antika için kurulan bu pazarlar sokaklara hayat katar ve renk getirir.

4. ALANYA

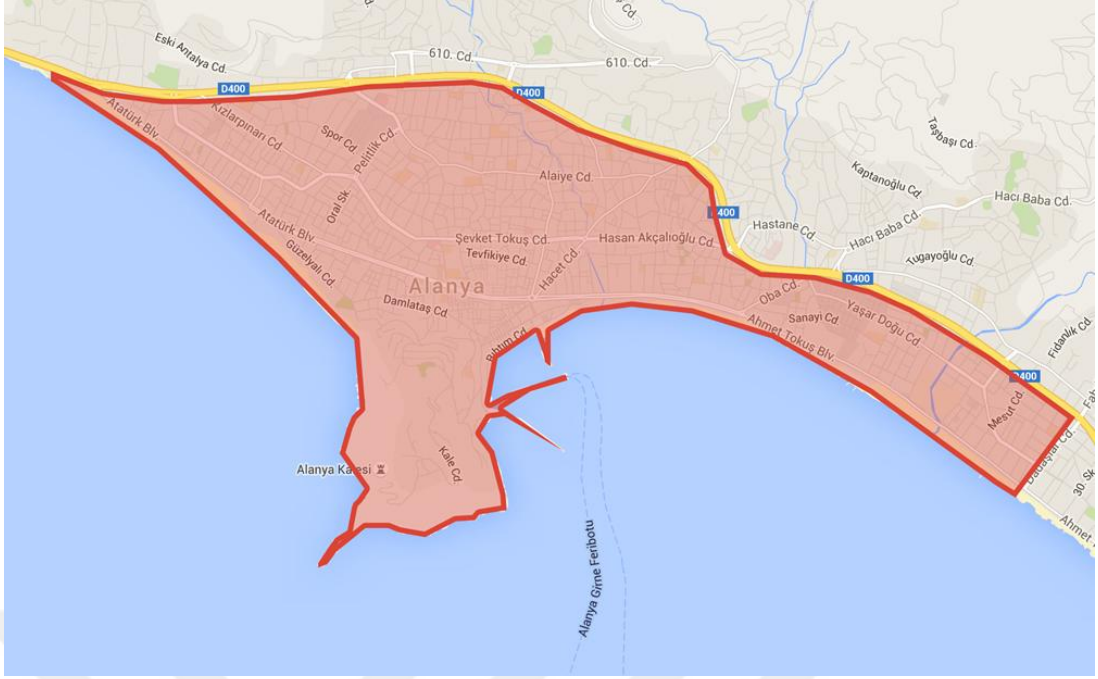
4.1. Alanya Kent Merkezinin Seçilmesi

Jan Gehl'in, Melbourne'ün yaşanabilir bir kent kalması için yaptığı kentsel alan çalışması bu tez kapsamında Alanya için yapılacaktır. İki kent gerek büyüklük gerekse iklimsel olarak farklı özellikler içerse de, kentsel okuma metodu, gündelik yaşam üzerinden sorgulanacaktır.

Alanya turizm açısından önemli, tarihi ve kültürel bir geçmişe sahip Akdeniz Bölgesi'nin en önemli kentlerinden birisidir. Alanya, kentin doğduğu kale ve çevresinden başlayarak, büyüyüp gelişerek küçük bir kasaba haline gelmiştir. Daha sonralarda kentin denizle olan ilişkisinden dolayı turizmin gelişmesi ile her yıl artan nüfusu burayı önemli bir ilçe haline getirmiştir. Sekiz aya varan yaz sezonu, 66 kilometreyi bulan kumsal ve sahil şeridi ile öne çıkan kent, aynı zamanda tarım sektörü ile önemli bir yerdir. (Ek 1.)

Alanya kent merkezinin seçilmesinin en önemli nedeni, turizmin etkisiyle günden güne düzensiz büyüyen kentin, daha düzenli, yaşanabilir ve yaşam kalitesi yüksek bir yer olarak büyümesine katkıda bulunmaktadır. Tarihin ve turizmin iç içe olduğu kentte, olumsuz olan özelliklerle büyümenin yerine yaşanabilirlik standartlarına göre büyüyüp geliştirilmek için önlem alınması, ileride daha da artacak nüfus ve göçlerle daha yaşanabilir bir kent oluşmasını sağlayacaktır.

Bu tezde analizlerin, araştırmaların ve gözlemlerin yapıldığı çalışma alanı, kent merkezi için sınır teşkil eden Çevre Yolu'ndan itibaren Alanya Kalesi'ne kadar seçilmiş bölgedir. Yapılan sayımların ve analizlerin çoğu bu alandaki mahalleleri kapsamaktadır. (Şekil 4.1)



Şekil 4.1. Alanya Kent Merkezi (Çalışma Alanı)

4.2. Alanya Tarihi

Alanya antik çağlarda Pamfilya ve Kilikya arasında kalan, Kuzeyinde Toros Dağları, güneyinde Akdeniz'in bulunduğu küçük bir yarımada kurulan bir kenttir. Yapılan araştırmalara göre ilk iskanı kesin olarak bilinmemesine karşın, kentin tarihi Üst Paleolitik (M.Ö.20,000,-17,000) dönemine uzanmakta olduğu anlaşılmıştır. Korakesium, kentin tarihte ilk bilinen adıdır. Antik çağlarda korsanlara ev sahipliği yapmıştır. Daha sonra Bizans döneminde derebeylerine ev sahipliği yapmış olan kente, Kalonoros yani 'güzel dağ' ismi verilmiştir.

Kent, 13. yy'da Anadolu Selçuklu Sultanı 1.Alaaddin Keykubat (1200-1237) tarafından kaleyi alarak fethedilmesiyle Alaiye ismini almıştır. O dönemde Hristiyan sülalelerinden bir derebeyi olan Kyr Vart Alanya Kalesi'nde hüküm sürmektedir. 1.Alaaddin Keykubat 1221 yılında Kyr Vart'ı yenilgiye uğratarak kaleyi ele geçirmiştir. Sultan, kendi adına buraya bir saray yaptırmış ve kenti kışlık başkent olarak kullanmaya başlamıştır. Kentte hala var olan kale, tersane gibi tarihi yapıların çoğu bu dönemdedir.

Anadolu Selçuklu Devleti, 1243'teki Moğol saldırıları ve 1277'de Mısır Memlûklülerin Anadolu'ya girmesi sonucu dağılmış ve kent 1300 yılında Karamanoğlu Beyliği'nin egemenliğine girmiştir. Daha sonra Alaiye, 1471 yılında

Fatih Sultan Mehmet döneminde Gedik Ahmet Paşa tarafından Osmanlı Devletine sınırları içerisine dahil edilmiştir.

Kent 1571 yılında Kıbrıs eyaletine bağlanmış, ardından 1864 yılında Konya vilayetinin sancağı olmuştur. 1868 yılında ise, Antalya sancağına bağlandıktan sonra 1871 yılında Antalya ilinin ilçesi yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde kenti ziyaret eden Mustafa Kemal Atatürk kente Alanya ismini vermiştir.

Alanya kentinin önemli kamusal alanları;

- Tarihi Yerler:

Alanya Kalesi, 6,5 km surlarla ve 140 gözetleme kulesi ile çevrili, denizden 250 metreye kadar yükselen bir yarımada üzerinde kurulu, zamanımıza kadar korunan tek Selçuklu kalesidir. Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubat tarafından yeniden inşa edilen kale, üç sıra surlarla çevrili, 83 kule ve 140 burca sahiptir. (Ek 2.)

Günümüzde de bir kısmının kullanıldığı 400'e yakın sarnıç, Ortaçağ döneminde kentin su gereksiniminin sağlanması amacıyla yapılmıştır. Bugünkü mevcut surlar planlı bir şekilde sırasıyla Ehmedek, İçkale, Adam Atacağı, Cilvarda burnu üstü, Arap Evliyası Burcu, Esat Burcu, Tophane ve sonrasında Tersaneyi geçerek Kızılkule'de son bulacak şekilde çevrilmiştir. Sultan Aladdin Keykubat'ın Sarayı, Akşebe Mescidi, Andızlı Camii, Aşağı Kale hamamı, Arasta, Bedesten, Aya Yorgi Kilisesi, Kanuni Sultan Süleyman Camii de Selçuklu döneminde kale bölgesini oluşturan önemli eserlerdir. Kalenin içinde aynı zamanda zindan ve hapisanelerde bulunmaktadır. (Ek 3.)

- Ören Yerleri:

Pisarissos (Esen Tepe), Cibra (Kibra) Harabeleri, Augae (Konaklı), Naula (Mahmutlar), Alara Kalesi, Marassos (Büyükpınar), Hamaxia (Sinek Kalesi), Leartes, Syedra (Sedre)

- Eski Alanya Evleri :

Alanya Belediyesi Kültür Evi, Ömürlü Kemal Atlı Kültür Evi, Sandık Emimi Kayhanlar Evi, Hasanağalar Evi

- Camiler, Mescidler ve Kiliseler:

Andızlı Emir Bedrüddin Camisi, Tophane Mescidi, Süleymaniye Camisi, Akşebe Sultan Mescidi, Sitti Zeynep Türbesi, Hıdırellez Kilisesi, Ayayorgi Kilisesi (Hagios Georgios) Arap Evliyası, Hagios Constantinous ve Mikail Archangelos Kiliseleri

- Mağaralar:

Korsanlar Mağarası, Fosforlu Mağara, Aşıklar Mağarası, Damлатаş Mağarası, Dim Mağarası, Kadıni Mağarası

- Plajlar:

İncekum Plajı, Damлатаj Plajı, Kleopatra Plajı, Ulaş Plajı, Keykubat Plajı

- Hanlar:

Şarapsa Han, Kargı Han, Alara Han

- Yaylalar:

Dereköy - Türbelinas Yaylası, Gedevet Yaylası, Türктаş Yaylası, Mahmutseydi Yaylası

- Köşkler:

Güleşen Köşkü, Hasbahçe Köşkü

- Müzeler:

Alanya Arkeoloji Köşkü, Atatürk Evi ve Müzesi, Hüseyin Azakoğlu Kent Müzesi ve Kent Belleği Merkezi

4.3. Alanya'da Kentsel Mekan Okuma Deneyimi

Alanya'daki gündelik yaşamın ve kamusal alanın deneyimlenmesi, kentliler aracılığı ile olmuştur. Kentlilerin gündelik yaşamdaki deneyimleri, Alanya için önemli bilgiler verir. Kentlilerin hareketlerine, yürüme yerlerine, boş zamanlarında tercih ettikleri

yerlere bakılarak kentin algılanması daha da kolaylaşmaktadır. Bu bilgiler sonucundaki öneriler doğrultusunda daha yaşanabilir ve yaşam kalitesi yüksek bir kent olabilmesi adına müdahaleler yapılabilir.

Alanya'daki kentsel okuma deneyimi 2016 yılı Mayıs ve Haziran aylarında, demografik yoğunluklar araştırılarak, insanların (kentli ve turist) nerelerde ve ne kadar yürüdükleri gözlenerek, belirli bir yere bağlı etkinliklerine göre insan sayıları hesaplanarak ve kentlilerin yürüme alışkanlıkları ölçülerek yapılmıştır. Bunlara ek olarak önemli kamusal alanların araştırılması ve kullanım miktarları, bu kamusal alanlardaki oturma ve dinlenme yerlerinin sayıları, hava ve ses kirliliği faktörleri, güneşten yararlanma miktarları analiz edilerek kentteki gündelik yaşam ortaya çıkarılmıştır.

4.3.1. Demografik Yoğunluk

Alanya, hem yerleşim alanları hem de nüfus açısından 20 yıl öncesinde küçük bir kasaba iken, şimdi gitgide büyüyen bir kent haline gelmiştir. Turizm açısından önemli olan kent, yaz aylarında nüfusunu üçe katlarken Türkiye'deki bazı illerden daha fazla nüfusa sahiptir. Aynı zamanda 2011 ölçümlerine göre 23.045 Avrupalı Alanya'da mülk sahibi olarak yaşamaktadır. (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Alanya>)

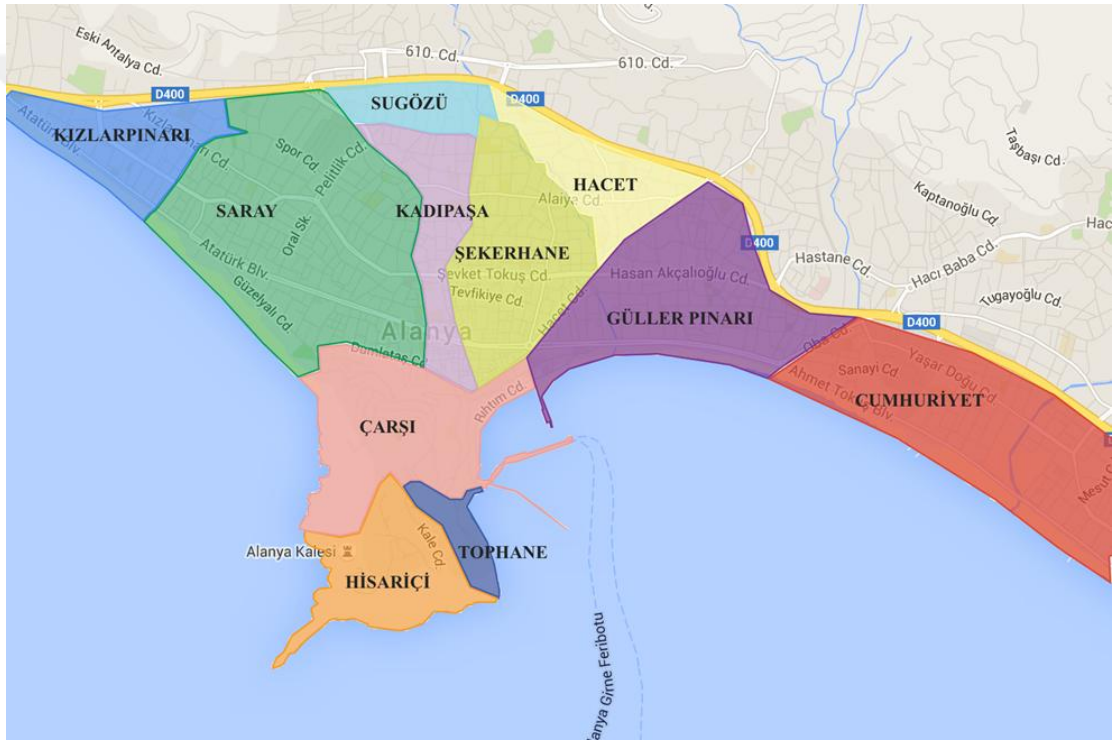
Tablo 4.1. Alanya Nüfusu

Yıl	Toplam	Şehir	Kır
1965	43.459	12.436	31.023
1970	53.552	15.011	28.541
1975	63.235	18.520	44.715
1980	74.148	22.190	51.958
1985	87.080	28.733	58.347
1990	129.106	52.460	76.646
2000	257.671	88.346	169.325
2007	226.236	91.713	134.523
2008	233.919	92.223	141.696
2009	241.451	94.316	147.135
2010	248.286	98.627	149.659
2011	259.787	103.673	156.114
2012	264.692	104.573	160.119
2013	276.277	276.277	-
2014	285.407	285.407	-
2015	291.643	291.643	-

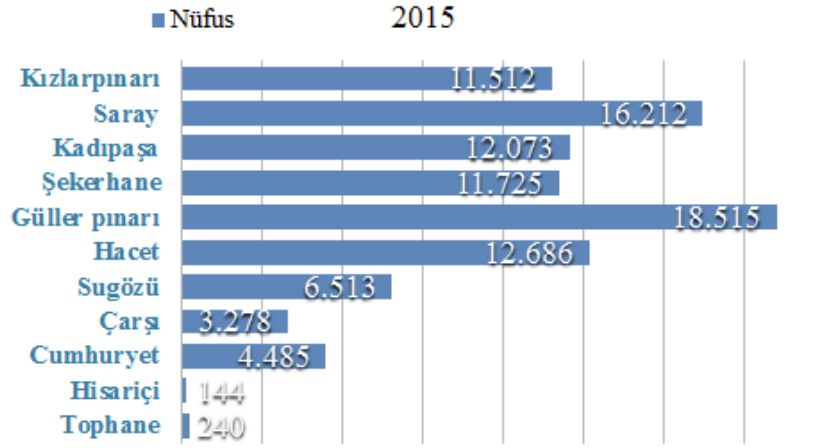
Kaynak: (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Alanya#N.C3.BCfus>)

Tablo 4.1’de, 1965’te yapılan nüfus ölçümlerinden bu yana ciddi bir nüfus artışı ve göç gözlenen Alanya’da, 2014 yılında 285.407 olan nüfus, 2015’de %2.18 artarak 291.643’e yükselmiştir. TÜİK verilerine göre 2014 yılı içerisinde Alanya’da 146.089 erkek, 139.318 kadın yaşarken, 2015 yılında bu oran artarak 149.183 erkek, 142.465 kadın yaşamaya başlamıştır. (<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>)

TÜİK’in 2023 nüfus artış projeksiyonuna göre Türkiye’nin ve Antalya’nın tahmini nüfus ölçümünden çıkarılan benzer sonuçlarla Alanya’nın tahmini 2023 yılı nüfusu 336.229 olarak beklenmektedir. (<http://alanya.bel.tr/Documents/StratejikPlan/2015/stratejikplan.pdf>)



Şekil 4.2. Alan Çalışmasındaki Mahalleler



Şekil 4.3. Nüfusun Mahallelere Göre Dağılımı

Kent merkezinde çalışma alanı olarak belirlenen bölgenin haritası, Şekil 4.2’de mahallelere göre ayrılmıştır. TÜİK verilerine göre Alanya’nın kent merkezinde, alan çalışmasının kapsadığı mahallelerinin 2015 yılı nüfus dağılımı Tablo 4.2’deki gibidir. Bu mahalleler, Kızlarpınarı, Saray, Kadıpaşa, Şekerhane, Güller pınarı, Hacet, Sugözü, Çarşı, Cumhuriyet, Hisariçi ve Tophane’dir. (Şekil 4.2) Tabloda nüfusu en yüksek mahalle Güller pınarı ve sonrasında Saray Mahallesi olmuştur. Hisariçi ve Tophane’nin büyük bir kısmı 1.derece doğal sit alanı olması nedeni ile yerleşik kentli sayısı azdır.

Tablo 4.2. Okul, Öğretmen ve Öğrenci Sayıları

Öğretim Yılı		2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Okul	Anaokulu İlkokul/Ortaokul	98	12 (Anaokul) 98 (İlkokul) 68 (Ortaokul)	14 (Anaokul) 100 (İlkokul) 71 (Ortaokul)	15 (Anaokul) 94 (İlkokul) 66 (Ortaokul)	15 (Anaokul) 76 (İlkokul) 61 (Ortaokul)
	Lise	26	27	33	38	44
	Toplam	124	205	218	213	196
Öğretmen	Anaokulu İlkokul/Ortaokul	1878	2088 (64 Bağımsız Anaokulu Öğretmeni)	2016	1677	87 (Anaokul) 188 (Anasınıfı) 965 (İlkokul) 778 (Ortaokul)
	Lise	934	1001	978	1327	1260
	Toplam	2812	3089 (64 Bağımsız Anaokulu Öğretmeni)	2994	3004	3019 (Resmi) 614 (Özel) 3633 (Resmi ve Özel)
Öğrenci	Anaokulu İlkokul/Ortaokul	38011	40.576 (931 Bağımsız Anaokulu Öğrencisi)	40020	41562	1442 (Anaokul) 2833 (Anasınıfı) 19381 (İlkokul) 17029(Ortaokul) 40685 (Toplam)
	Lise	12016	13021	13778	14815	15192
	Toplam	50027	53597	53798	56377	55877

Alanya, artan nüfusla okul sayısında her geçen yıl arttırmıştır. Kaymakamlıktan alınan bilgiye göre kentte okuma yazma oranı %99'dur. Anaokul, ilkokul ve ortaokulun yanı sıra 23 Nisan 2015 tarihinde kurulan Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi ve 3 Mart 2011 tarihinde kurulup 2014 yılında eğitime başlayan Alanya Hamdullah Emin Paşa Üniversitesi, kent dışından gelen öğrencileri ile özellikle kış aylarında Alanya kent merkezini canlandırmaktadır. Özellikle kamusal alanlar öğrencilerin boş vakitlerinde zaman geçirmelerine yardımcı en önemli kentsel mekanlardır.

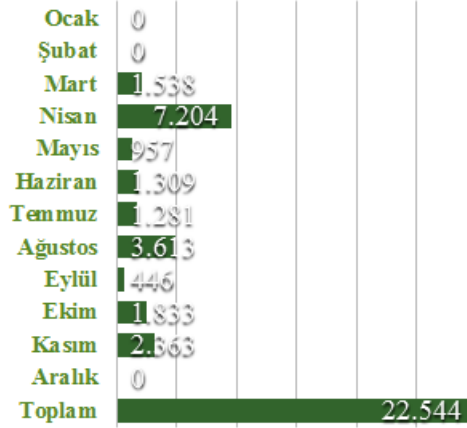
Tablo 4.3. Antalya'ya Gelen Ziyaretçi Sayısı

AYLAR	2011	2012	2013	2014	2015
Ocak	128.158	123.559	111.485	116.974	117.746
Şubat	203.586	180.297	174.847	158.147	156.005
Mart	402.960	325.026	363.139	333.697	322.230
Nisan	767.611	646.060	695.747	797.141	651.885
Mayıs	1.313.616	1.256.751	1.453.369	1.506.809	1.388.037
Haziran	1.573.713	1.550.616	1.660.854	1.779.151	1.642.032
Temmuz	1.768.280	1.800.237	1.838.446	2.046.715	2.036.137
Ağustos	1.702.052	1.772.763	1.895.092	2.020.338	1.952.730
Eylül	1.486.321	1.561.625	1.705.805	1.621.491	1.585.690
Ekim	1.074.091	1.072.371	1.192.960	1.131.009	1.087.683
Kasım	323.431	298.041	299.647	282.888	272.926
Aralık		130.670	144.371	38.373	118.591
TOPLAM	10.763.822	10.718.416	11.535.762	11.829.327	11.331.840

Tablo 4.3, aylara ve yıllara göre Antalya'ya gelen ziyaretçi sayısını göstermektedir. Alanya Kaymakamlığı'nın tespitine göre, Antalya'ya gelen ziyaretçilerin %30'u Alanya'da konaklamaktadır. Bu değerlendirme doğrultusunda Alanya kentinde, 2015 yılı Kasım ayı sonuna kadar 3.363.930 ziyaretçi ağırlanmıştır. (<http://www.alanya.gov.tr/alanya-hakkinda/alanyada-turizm/>)

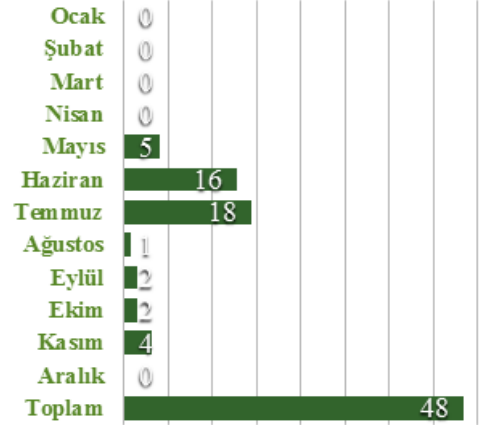
■ Gümrük Kapısı Yabancı Ziyaretçi Sayısı

2015



■ Gümrük Kapısı Yerli Ziyaretçi Sayısı

2015



Şekil 4.4. Alanya Liman Ziyaretçi Sayıları (Yabancı)

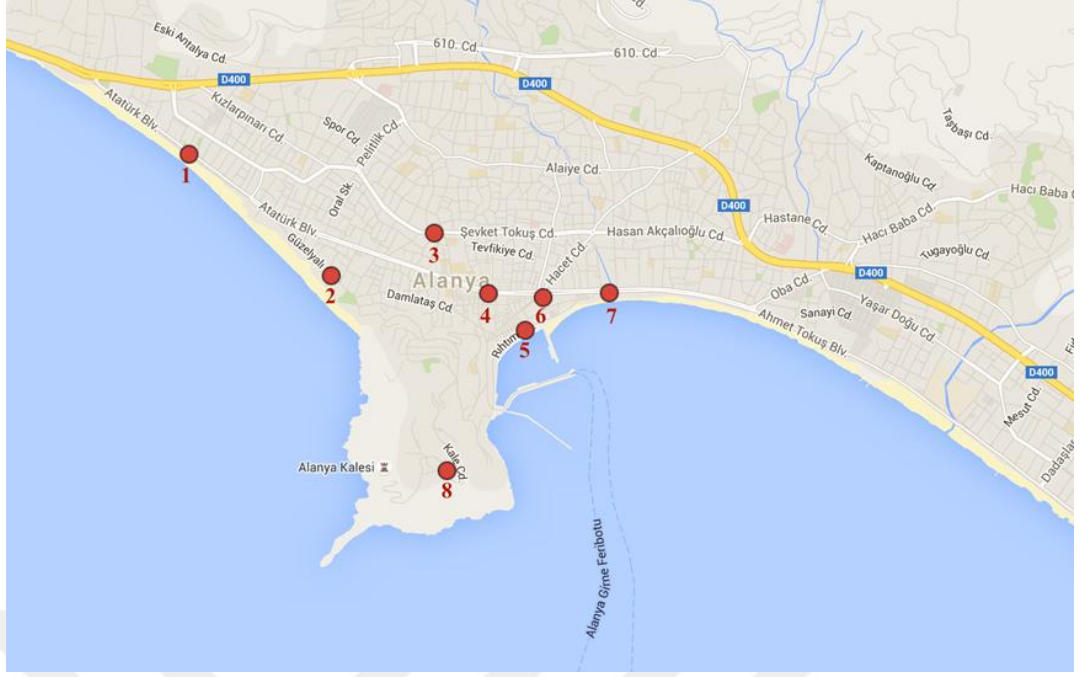
Şekil 4.5. Alanya Liman Ziyaretçi Sayıları (Yerli)

Kaynak: (<http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/TR,122303/2015-yili.html>)

Alanya limanı, gezi için turlar düzenleyen İsrail ve Avrupa gemileri gibi büyük ve yüksek tonajlı hem turistik hem de ticari gemilerin gelmesi açısından müsait bir limandır. Şekil 4.4 ve Şekil 4.5'te, 2015 yılında Alanya limanında bulunan gümrük kapısından geçen yerli ve yabancı turistlerin, aylara göre sayıları verilmiştir. (T.C Turizm Bakanlığı). Alanya'nın kıyı kenti olması yerli ve yabancı turistlerin sadece kara ve hava yoluyla değil deniz yoluyla da gelmesine olanak verdiği için dolaylı olarak kent merkezinin canlanmasında oldukça önemli bir rolü vardır.

4.3.2. Yürüme ve Etkinlikler

Kent merkezindeki yürüme yerlerini ve miktarlarını ölçmek için, Alanya'da gündüz ve akşam saatlerinde, Şekil 4.6'da gösterilen 8 farklı işlek yerdeki kentli sayısının ölçümü, kentlilerin yürüme alışkanlıklarını göstermektedir. Şekil 4.7'de verilen sayılar gündüz 11.30 ve 14.30 saatleri arasında belirlenen noktalarda çıplak gözle görülebilecek alan içerisinde, 5 dakika içinde geçen insan sayıları hesaplanmıştır. Bu da yaklaşık 500 m²'lik bir alandır.



Şekil 4.6. Alanya Kent Merkezindeki 8 İşlek Yer



Şekil 4.7. Alanya Gündüz Yürüyen Sayısı

Şekil 4.8. Alanya Akşam Yürüyen Sayısı

Kent merkezindeki en önemli cadde özelliği taşıyan Atatürk Bulvarı'nın Damlatas'tan sonraki kısmı, Alanya girişinde bulunan Alaaddin Keykubat Heykeli'ne kadar tek şeride düşürülüp, 2009 yılında Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru haline gelmiştir. Araç yolunun Alanya'ya giriş kısmı kapatılıp, 15 metre civarında yürüyüş ve bisiklet yolu yapılmıştır. Araçlar bu tek şeritten Alanya'dan çıkabilmektedir. Bunun nedeni ise, Alanya kentine yürüyüş yolu kazandırılmasının yanı sıra, bu caddede bulunan çok sayıda otelin ziyaretçilerinin Kleopatra Plajı'na geçerken ve orada yürürlerken, şehirler arası yol yapan kamyon, tır gibi araçlardan rahatsız olmaması adına yapılmış bir projedir. Bu nedenle grafikte Atatürk Bulvarı'nın iki ayrı noktası farklı isimlerle ele alınmıştır.

Şekil 4.7'e göre Atatürk Bulvarı'ndan geçen insan sayısı, Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru ve diğer caddelere göre oldukça fazladır. Alışveriş, yeme-içme gibi sosyal, kültürel ve ticari faaliyetlerin yoğun olduğu bulvar, özellikle turistlerin kent içinde yoğun olarak yürüdükleri bir yerdir. Denize paralel olarak uzanması ve kentin ana caddesi olmasından dolayı da kentin en kalabalık ve en canlı yeridir. Gündüz saatlerinde yapılan ölçümde, 5 dakika içerisinde yaklaşık 500 m²'de ortalama 355 kişinin yürüdüğü analiz edilmiştir.

İkinci en kalabalık yürüyen kentli sayısına sahip olan Rıhtım caddesi ise Alanya limanının en önemli, sosyal ve kültürel açısından hareketli olan caddesidir. Sıra ile dizilmiş teknelerin önünden geçen yürüyüş yolundan 125 kişi geçmiştir.

Rıhtım Caddesi'ne yakın sayıda insanın yürüdüğü Şevket Tokuş Caddesi, gündüz saatlerinde iş yeri, banka, okul ve hastane gibi yerlerin çok olmasından dolayı insan yoğunluğu açısından işlek bir caddedir. Caddenin 25 metre genişliğinde olmasından dolayı "25 metrelik yol" olarak bilinen Şevket Tokuş Caddesi'ndeki bir noktadan yürüyen insan sayısı, gündüz saatlerinde 105 olarak sayılmıştır.

Önemli kamusal alanlardan biri olan Atatürk Anıtı'nın olduğu Hükümet Meydanı, kentin en önemli buluşma noktalarından biridir. Gündüz hava sıcaklığının yüksek olmasından ve meydanın tamamen güneş almasından dolayı yaz aylarında çok fazla insanın kullandığı bir yer değildir. İnsanlar genelde gölgeden yürümeyi tercih etmektedirler. Fakat Alanya Belediyesi'nin bulunduğu taraftan Ahmet Tokuş Bulvarı'na geçişi kolaylaştırdığı ve yaya geçidinin bulunmasından dolayı insanlar bu yolu tercih etmektedir. Meydandan ve meydana bağlanan yollardan geçen insan sayısı gündüz saatlerinde 97'dir.

Ahmet Tokuş Bulvarı da Alanya'nın uzun bir ana caddesi olmakla beraber, Keykubat Plajına paralel olmasından dolayı Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru'na benzer fakat yürüyüş yolu daha dardır. Oteller, restoranlar ve plajın olmasından dolayı buradaki yolu, yerli yabancı turistlerin dışında, kentliler de özellikle sabah saatlerinde spor veya yürüyüş amaçlı kullanmaktadırlar. Hemen hemen yakın sayıda insanın yürüdüğü gözlenen Ahmet Tokuş Bulvarı ve Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru'nda, sırasıyla 88 ve 76 kişi sayılmıştır.

Güzelyalı Caddesi isminde yer alan yalı kelimesinden de yola çıkarak denize paralel, Kleopatra Plajı'na giriş çıkışa müsait ve aynı zamanda Damlataş Mağarası'nın da bu yolun sonunda bulunduğu önemli bir caddedir. Alanya kentinde yaz aylarında yürüyen insanların çok olmasının bir nedeni de bu plajlardır. Özellikle Kleopatra Plajını giriş-çıkış sırasında bu yürüme yolları çok fazla kullanılmaktadır. Güzelyalı caddesinde kafeler, oteller ve önemli kamusal alanlar olmasından dolayı yürüyen sayısı 66 olarak sayılmıştır.

Kale Caddesi, kaleye çıkan taşlı ve arnavut kaldırımlı bir yoldan oluşan ve surların içinden geçen araç trafiğine açık bir caddedir. Kalenin yokuş yukarıda kalması ve kent merkezinin içinden kaleye yürüyerek çıkılması yaklaşık bir saat sürmesi çoğu ziyaretçi arabalarıyla veya toplu taşıma ile belli bir yere kadar gidip sonra yürüyerek gezmeyi tercih etmektedirler. Kale Caddesi'nin kent merkezi ile yürüyüş bağlamında çok entegre olamamasından dolayı Kale Caddesi'nde yürüyen insanların sayısı diğer yerlere göre daha azdır. Gündüz vaktinde, yaz ayları geldiğinde sıcaklığın fazla olması kaleye yürüyerek çıkmayı engellemektedir. Yapılan sayımda belirli bir nokta baz alındığında, 5 dakika içerisinde gündüz 12 kişi Kale Caddesi'nden geçmektedir.

Şekil 4.8'de, akşam 19.30 ve 22.30 saatleri arasında belirlenen noktaların yaklaşık 500 m²'lik alanından 5 dakika içinde geçen insan sayıları gözlenerek hazırlanmıştır. Akşam saatlerinde yürüyen insan sayısı sabah saatlerine göre farklılıklar göstermektedir. En çok yürüyen sayısı, sabah saatinden farklı olarak Rıhtım Caddesi'nde en fazladır. İskele olarak bilinen bu bölgede yeme-içme, gece kulüpleri, ticari faaliyetler gibi özellikler akşam saatlerinde güneş kendini göstermediğinden gündüz saatlerine göre insanları daha fazla kendine çeker.

Atatürk Bulvarı'nda akşam saatlerinde çok insan olmasına rağmen gündüz saatleri kadar çok yoğunluk yoktur. Özellikle en belirgin azalma gösteren yer, '25 metrelik yol' yani Şevket Tokuş Caddesi'dir. Çünkü gündüz caddede bulunan çoğu işyeri ve ofis akşam saatlerinde kapalıdır. Güzelyalı Caddesi'nde ise bu durum tam tersi olarak akşam, yürüyüş amaçlı gelen ve orada vakit geçirmekten hoşlanan insanların sayısı oradaki kafeler, yeme içme yerleri ve otellerden dolayı daha fazladır. Damlataş'ta bulunan Güzelyalı Caddesi, Damlataş Caddesi'nden sonra hareketli bölge olan İskeleyle bağlantılı için, burada yürüyen insan sayısı daha fazladır. Kale caddesi, Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru, Ahmet Tokuş Bulvarı ve Hükümet Meydanı'nda

çok büyük farklılıklar olmasa da akşam saatlerinde ufak artışlar gözlenmektedir. Bu bölgelerin yeni yapılacak kamusal alanlarla veya etkinliklerle hareketlendirilerek, dışarıda vakit geçirip yürüyen insanların artırılması gerekmektedir. Çünkü diğer yerlere göre daha sakin kalmaktadırlar.



Şekil 4.9. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.10. Kale Caddesi



Şekil 4.11. Atatürk Bulvarı



Şekil 4.12. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru



Şekil 4.13. Hükümet Meydanı (Atatürk Anıtı)



Şekil 4.14. Güzelyalı Caddesi



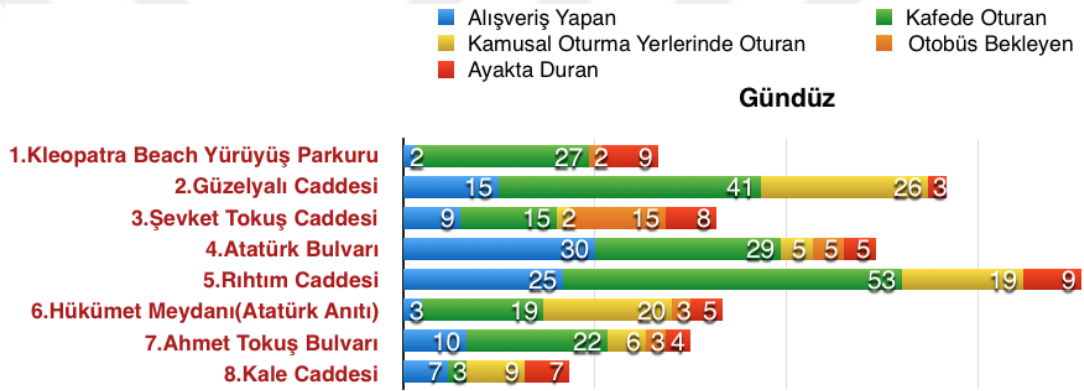
Şekil 4.15. Ahmet Tokuş Bulvarı



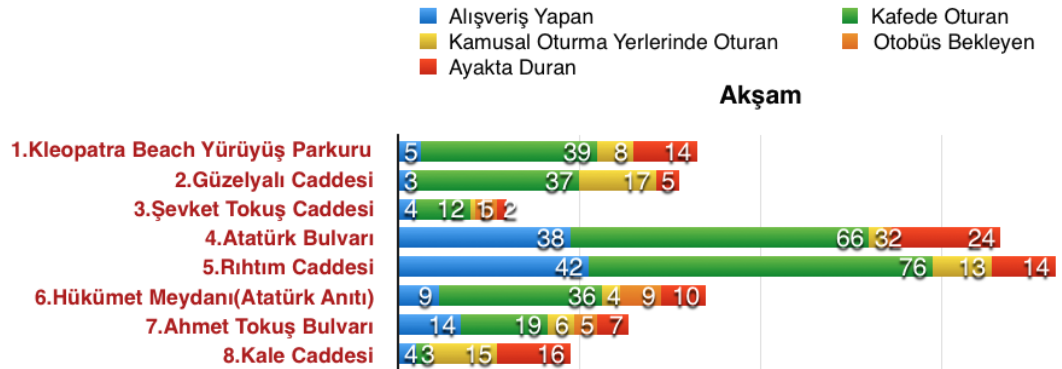
Şekil 4.16. Kale Caddesi



Şekil 4.17. Atatürk Bulvarı



Şekil 4.18. Alanya Gündüz Belirli Bir Yere Bağlı Etkinliklerin Sayısı



Şekil 4.19. Alanya Akşam Belirli Bir Yere Bağlı Etkinliklerin Sayısı

Gündüz ve akşam saatleri için belirli bir yere bağlı etkinlikler Şekil 4.18 ve Şekil 4.19 'da gösterilmiştir. Yürüyen insan sayımı yapılan Alanya'nın en kalabalık 8 işlek yerlerinde, gündüz 13.00 ve 16.00 arasında ve akşam 20.00 ve 23.00 arasında yaklaşık 500 m² alanda bulunan insanların yaptığı etkinlikler baz alınarak bu grafikler

elde edilmiştir. Belirli bir yere bağlı etkinlikler incelenirken, bu etkinlikler 5'e ayrılmıştır. Alışveriş yapan, kamusal alanlarda oturma dinlenme yerlerinde bulunan, ayakta duran, kafede oturan ve otobüs bekleyen insanların sayıları Şekil 4.18 ve Şekil 4.19'da verilmiştir. Yapılan araştırmaya göre, belirli bir yere bağlı etkinliklerin çeşidine göre gündüz ve akşam saatlerindeki insan sayıları değişkenlik göstermektedir.

Gündüz saatlerinde kafede oturan insan sayısının en yoğun olduğu yer 53 kişi ile Rıhtım Caddesi'dir. Özellikle buradaki çay bahçesi gibi yerlerde, denize ve teknelere karşı oturan yerli ve yabancı ziyaretçiler çocuklarıyla birlikte büyük bir çoğunluğu oluşturmaktadırlar. Rıhtım Caddesi'nde ayrıca 'Sanat Sokağı' olarak açık havada açılan tezgahlarda sergilenen el yapımı takılar turistlerin ilgisini çekmektedir ve burada 25 kişinin alışveriş yaptığı ya da incelediği gözlemlenmiştir. Rıhtım Caddesi'nde banklarda 19 kişi otururken, otobüs durağı olmadığı için otobüs bekleyen insan gözlenmemiştir. Ayakta duran insan sayısı da 9'dur.

Güzelyalı Caddesi'nde kafede oturan insan sayısı fazladır ve 41'dir. Bu caddede olan Damlataş Parkı da en önemli kamusal alanlardan biri olup banklarda ve ağaç altlarında oturan 26 insan sayılmıştır. Damlataş Mağarası, Arkeoloji Müzesi ve sinema salonun olduğu bölge, kültürel açıdan da kentin önemli bir parçasıdır. Bu caddede birkaç mağaza ve market olduğu için 15 insan alışveriş yaparken sayılmıştır. Yine bu caddeden de otobüs geçmemekte ve 3 kişi de ayakta sayılmıştır.

Atatürk Bulvarı alışveriş konusunda en yoğun caddedir. Yanyana dizilmiş birçok çeşitli mağaza bulunmaktadır. Kamusal oturma yeri çok fazla yoktur ve insanlar genellikle vitrin gezmek ve yemek-içme amacıyla burayı kullanmaktadırlar. Otobüsler de bu caddeden geçmektedir ve otobüs bekleyen 5 insan gözlemlenmiştir.

Şevket Tokuş Caddesi, genellikle iş yeri, ofis, okul ve hastane yönünden yoğunluk olan bir yer olduğu için otobüs bekleyen ve ayakta duran insan sayısı gündüz saatlerinde diğer yerlere göre daha fazladır.

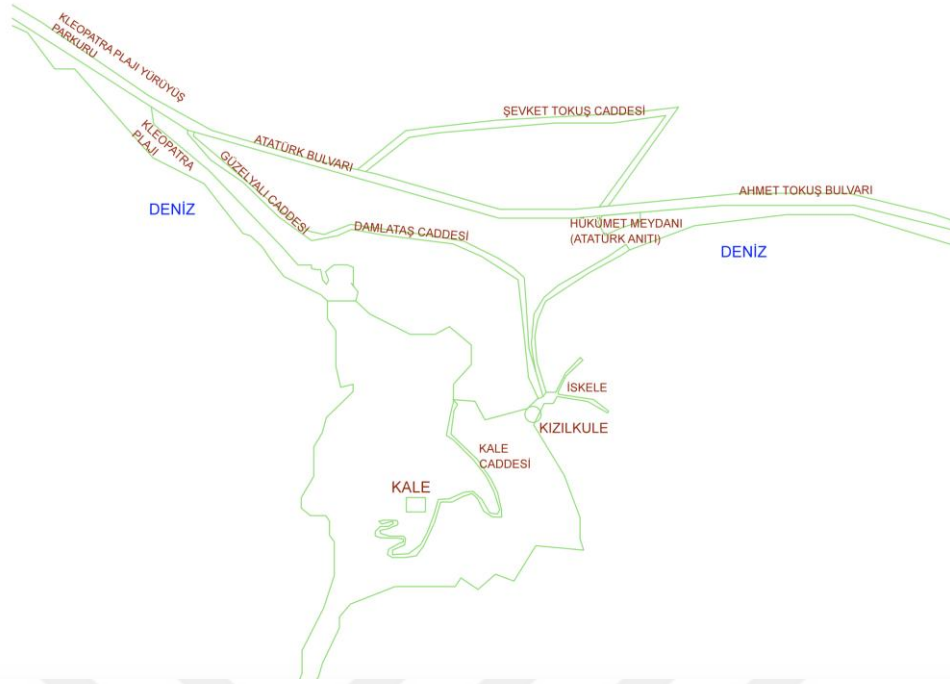
Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru'nda ise sıra ile dizilmiş mısır ve taze meyve suyu satan küçük arabalar bulunmaktadır. Buradan geçen insanlar genellikle bir şeyler satın alıp yürümeyi ve sahile inmeyi tercih etmektedirler. Mayıs ayı Alanya kentinde sıcak olduğu için gündüz saatlerinde kamusal alanlarda oturan insan gözlemlenmemiştir.

Aynı zamanda bu caddeden geçen develer de yerli ve yabancı turistler için bir aktivitedir. Plajların kafeleri de bu bölgede yaz aylarında dolmaktadır.

Hükümet Meydanı'nın çevresindeki kafeler ve kamusal oturma yerleri, diğer etkinliklere göre daha yoğundur. Ahmet Tokuş Bulvarı'nda ise kafelere daha yoğun ilgi vardır. Kale Caddesinde ayakta durup manzara fotoğrafları çeken insanlar ve küçük dükkanlarda el işi kıyafetler ve sanatsal eşyalar alan birkaç turist gözlemlenmektedir.

Akşam saatlerinde hava sıcaklığının azalması ve güneşin kaybolmasından dolayı belirli bir yere bağlı aktiviteler Şevket Tokuş ve Güzelyalı Caddesi dışında diğer yerlerde artmaktadır. Grafiğe göre Güzelyalı Caddesi'nde insanlar kamusal alanlarda oturmayı genellikle gündüz tercih etmektedirler. Akşam saatlerinde bu yoğunluk azalmakta ve genellikle kafeler tercih edilmektedir. Bu bölgedeki kamusal alanlara hareket kazandırmak için fikirler üretilmelidir. Aynı şekilde Şevket Tokuş Caddesi akşam saatlerin çok hareketsiz, cansız ve sakin olmaktadır. Sokaktaki insan sayısı %50 oranında azalmaktadır.

Alanya'da adı geçen tüm cadde ve sokakların bağlantıları Şekil 4.20'de gösterilmektedir.



Şekil 4.20. Caddelerin Bağlantıları



Şekil 4.21. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.22. Atatürk Bulvarı



Şekil 4.23. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.24. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.25. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.26. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.27. Kale Caddesi



Şekil 4.28. Güzelyalı Caddesi



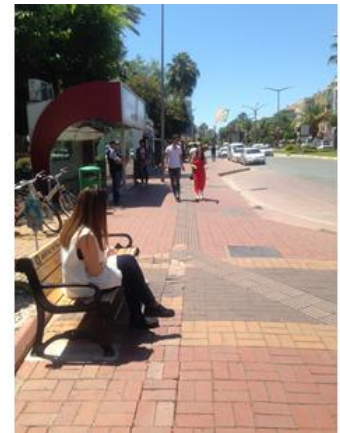
Şekil 4.29. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru



Şekil 4.30. Rıhtım Caddesi

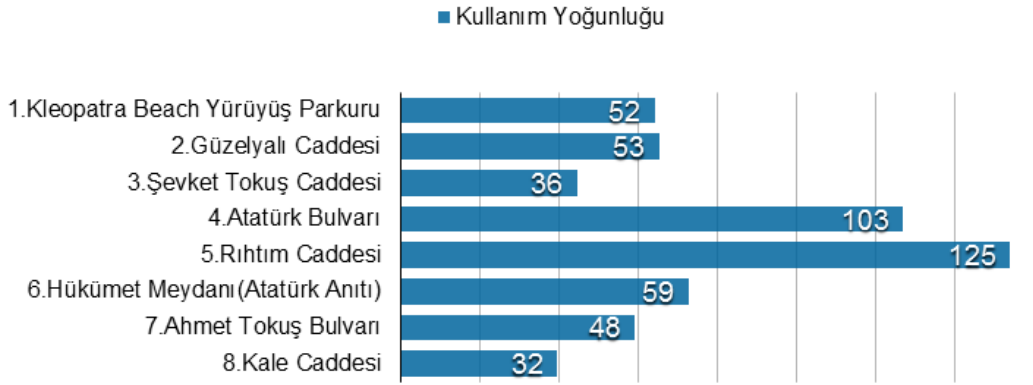


Şekil 4.31. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.32. Ahmet Tokuş Bulvarı

4.3.3. Kullanım Yoğunluğu



Şekil 4.33. Kullanım Yoğunluğu

Belirli bir yere bağlı etkinlikler grafiklerinden yola çıkılarak hazırlanan kullanım yoğunluğu grafiklerine göre genel olarak akşamlar daha canlı ve hareketliyken, plajların olduğu bölgeler gündüz saatlerinde de canlılığını korumaktadır. Şekil 4.32’de gösterilen değerler, güzel bir havada, 5 dakika içerisinde yaklaşık 500 m2 de sayım yapılan belirli bir yere bağlı etkinliklerin gündüz ve akşam saatlerindeki insan sayılarının ortalamaları alınarak hazırlanmıştır. Bu ortalamadan çıkarılmak istenen gün içindeki yoğunluğun gösterilmesidir.

Şekil 4.32’e göre gün içindeki yoğunluğun diğer yerlere göre çok daha fazla olduğu yerler 5 dakikada 125 insan sayısı ile Rıhtım Caddesi ve 103 insan sayısı ile Atatürk Bulvarı olmuştur. Diğer kamusal alanlarda birbirine yakın sonuçlar çıkmıştır. Kullanımın artırılması için, özel yürüyüş yollarının olması yeterli değildir. Çok geniş bir yürüyüş ve bisiklet yoluna sahip olan Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru’nda 52 insan gözlemlenmiştir. Hükümet Meydanı, yurt dışındaki diğer meydanlardan farklı Atatürk Anıtı’nın bulunduğu daha çok özel günlerde öğrencilerin veya insanların toplanarak törenler yaptığı yer olarak bilinmektedir. Meydan aynı zamanda yol olarak geçişi sağlamaktadır ve belirgin bir buluşma noktası niteliğindedir. Burada yapılan ölçüm meydan ve çevresindeki kamusal alanlara göre yapılmış ve gün içerisindeki ortalaması 59 kişi olarak sayılmıştır. Burada kamusal alan olarak yeni yerlerin yaratılması, çeşitli etkinlikleri barındırması meydanı daha verimli ve işlevsel kullanarak buradaki insan sayısını artırabilir. Ölçümde Ahmet Tokuş Bulvarı’nda 48 kişi, Güzelyalı Caddesinde 53 kişi ve Şevket Tokuş Caddesi’nde 36 kişi çıkmıştır ve aynı müdahalelerin buralar için de yapılması gerekmektedir. Kale Caddesi ise Alanya’nın önemli kültür varlığı olan Alanya Kalesi’ne çıkan bir yol olmasına karşın

kullanım yoğunluğunun düşüklüğü gösteriyor ki sadece gün içinde 5 dakika içerisinde ortalama 32 insan sokaktadır. Burası içinde yaya hareketinin yüksek olduğu meydanlar ve kent merkeziyle bağlantısı daha yüksek seviyede tutulmalı toplanma alanları yaratılmalıdır. Kullanım yoğunluğu grafiğinin kamusal alanların önemini çok iyi açıklamaktadır.

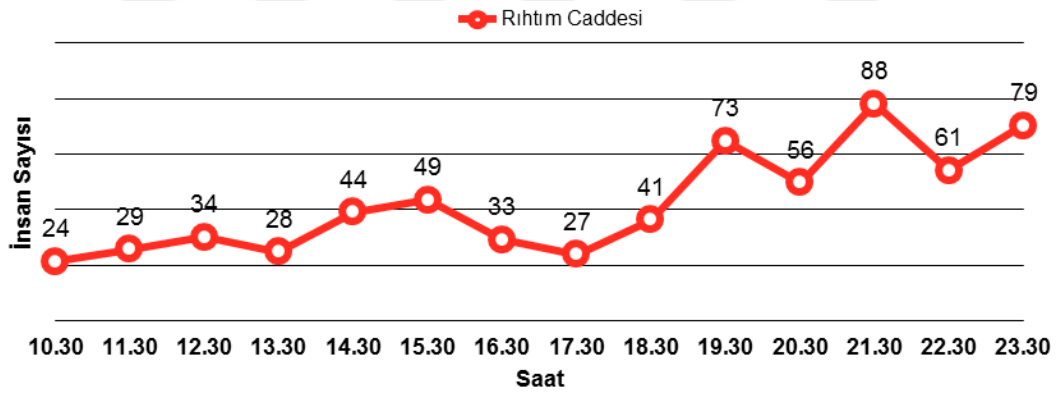
4.3.4. Kullanım Alışkanlıkları

Alanya'nın kamusal alanlarında kentlilerin bir yere bağlı olan etkinlikleri tutarlı kullanım alışkanlıklarına sahip değildir. Çünkü kentin önemli kamusal alanlara sahip yerlerinden bazıları gündüz daha yoğunken bazıları akşam daha yoğun olabilmektedir. Saatlere göre kullanım alışkanlıklarını ölçmek için hafta içi Rıhtım Caddesi'nde her saat, 100 m²'lik bir alana bakılarak oradan yürüyen ve bisiklete binen toplam insan sayıları sayılmıştır ve Şekil 4.33 elde edilmiştir.

Şekil 4.33'e göre, akşam saatlerinde kullanım artmaktadır. Kentlilerde gündüz saatleri çalıştıkları için, akşam saatlerinde daha çok kamusal alanlarda bulunmaktadırlar. Kente gelen yerli ve yabancı turistlerde öğlen ve akşam yemeği saatlerinde daha çok sokakta ve kamusal alanlarda bulunmaktadırlar. Şekil 4.33, hiç bir etkinliğin olmadığı normal bir havada yapılan 2016 yılı bahar mevsiminde sıradan bir günün analizidir. Kullanım alışkanlıkları, kentteki etkinliklere, hava durumuna, tatil günleri vb. faktörlere göre değişmektedir. Aynı zamanda, Alanya bir turizm kenti olduğu için gelen ziyaretçi sayılarına göre de kullanım alışkanlıkları değişmektedir.



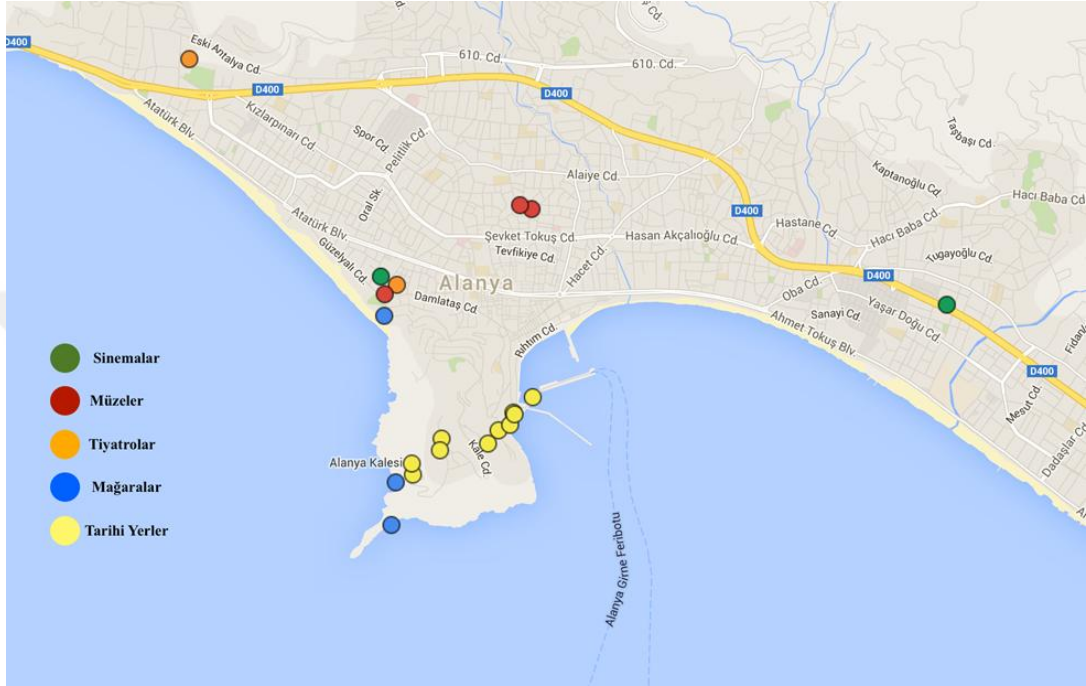
Şekil 4.34. Rihtim Caddesi



Şekil 4.35. Rihtim Caddesi

4.3.5. Kamusal Alanlar

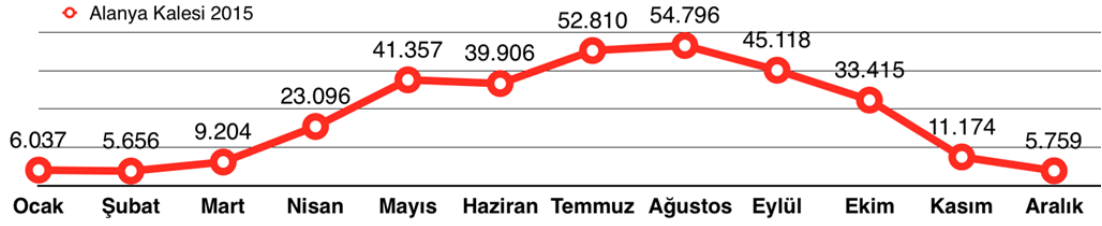
Kamusal alanlar kent için çok büyük önem taşıyan insanların sosyalleştikleri, birbirlerini izledikleri ve vakit geçirdikleri binalar arasındaki yaşamın geçtiği yerlerdir. Kamusal alanlarda, caddelerde ve kentte yapılacak tüm değişimler kentlilerin iyi vakit geçirecekleri, yürüyebilecekleri mekanlara katkı sağlar.



Şekil 4.36. Alanya Sosyal ve Kültürel Etkinlikler Haritası

Şekil 4.35’de Alanya kent merkezindeki sosyal ve kültürel yerler haritada işaretlenmiştir. Büyüyen ve gelişen bir kent olmasına rağmen Alanya, kültürel açıdan eksik kalmıştır. Az sayıda olan sinema ve tiyatro salonları, çok büyük bir tarihi geçmişe sahip olmasına rağmen müze sayıları azdır. Kent merkezinin olumlu tarafı ise korunmuş tarihi yerleri, kültürel mirasları ve mağaralar gibi doğal oluşumların olmasıdır. Ancak kentte bu turistik yerler ayrı ayrı kümелendiği için birbirleri ile rahat ve yürünebilir bağlantılar ile bağlanmaları gerekmektedir.

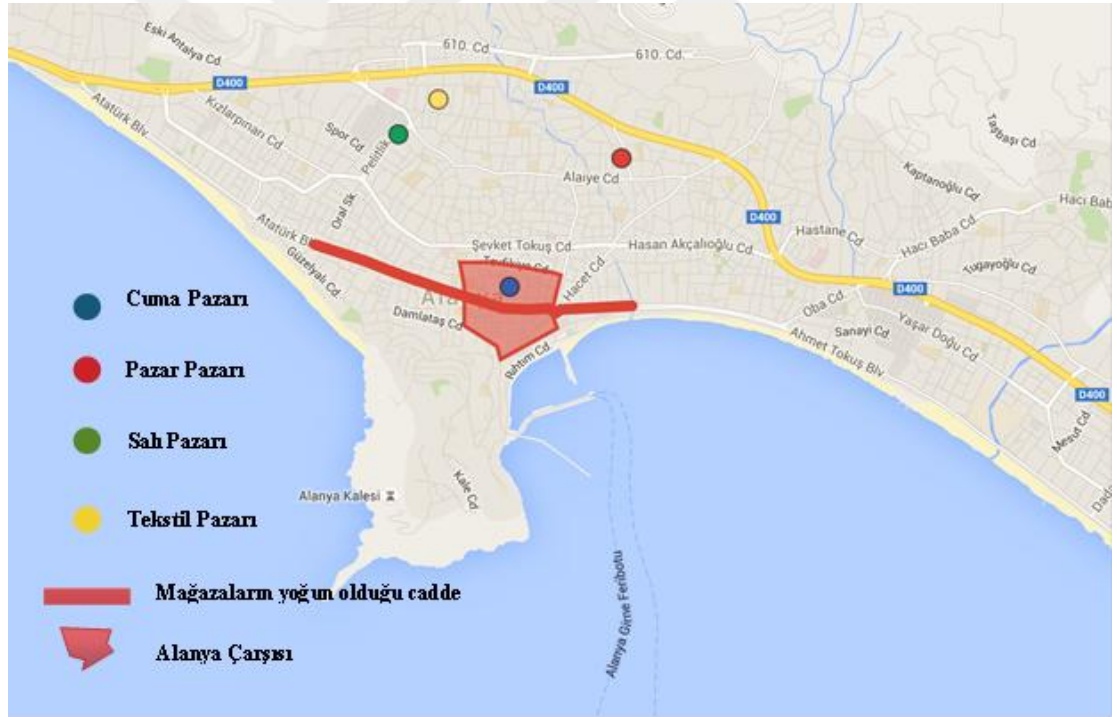
KUDEB’ten 2016 yılına ait alınan bilgiye göre, Alanya’da 79 tane kültür varlığı ve 38 tane geleneksel yapı vardır. Kale bölgesi kendi içinde tarihi yerleri gezme bakımından bağlantılı olsa da kent içindeki kamusal alanlardaki bütün yürüme ağları daha anlaşılır ve birbirleriyle bağlantılı olmalıdır.



Şekil 4.37. Alanya Kalesi 2015 Ziyaretçi Sayıları

Kaynak: (<http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/TR,122303/2015-yili.html>)

Alanya kentinde tarihi yerlerden en önemlisi olan Alanya Kalesi'nin kullanım yoğunluğu, gelen yerli ve yabancı ziyaretçilerin sayıları ile ölçülmüştür. Antalya İl Kültüre ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan verilere göre 2015 yılının aylara göre insan sayıları Şekil 4.36'da verilmiştir. Bu grafiğe göre yaz aylarında gelen ziyaretçi sayıları kış aylarına göre oldukça fazladır. En çok Ağustos ayında kaleye ziyaret olmuştur. En az ziyaretçi ise Şubat ayında gelmiştir.



Şekil 4.38. Alanya Açık Hava Alışveriş Yerleri

Kentin kamusal alandaki en önemli alışveriş yerleri belirli günlerde kurulan pazarları, Atatürk Bulvarı ve Ahmet Tokuş Bulvarı'nın bir kısmı ve dükkanların yoğun olduğu Alanya Çarşısı'dır. (Şekil 4.37) Alanya Çarşısı olarak bilinen yer, o bölgedeki bir çok esnafın ve dükkanın bulunmasından ötürü oluşmuştur. Bu bölgede kıyafet, deri, hediyelik eşya, butik gibi çok sayıda ve çeşitli ürünlere ulaşılmaktadır. Mağazaların

yoğun olduğu Atatürk Bulvarı'ndan Ahmet Tokuş Bulvarı'na uzanan açık hava alışveriş yerlerinde yine aynı şekilde butikler, hediyelik eşya satan dükkanlar, her türlü ihtiyaca cevap verebilecek dükkanlar vardır. Bunun yanında markalaşmış dükkanlar burada daha fazladır. Pazarlar ise hem kentlilerin hem de gelen çok sayıda ziyaretçilerin kullanımı için kurulan önemli alışveriş yerleridir. Daha çok taze sebze ve meyveye yönelik olan cuma pazarı, pazar pazarı ve salı pazarının yanı sıra salı günleri kurulan tekstil pazarı da kıyafet ihtiyaçlarına yöneliktir. Pazarlar farklı yerlerde ve günlerde kurularak kamusal alanı herkes tarafından daha kullanılabilir kılmaktadır.



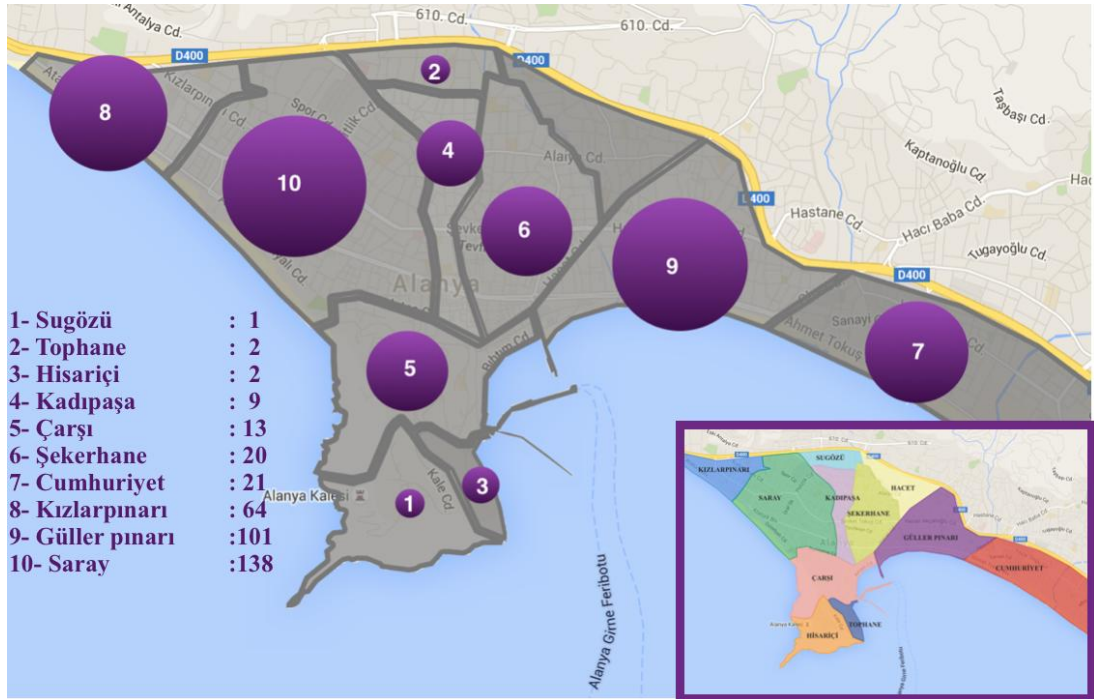
Şekil 4.39. Salı Pazarı



Şekil 4.40. Cuma Pazarı

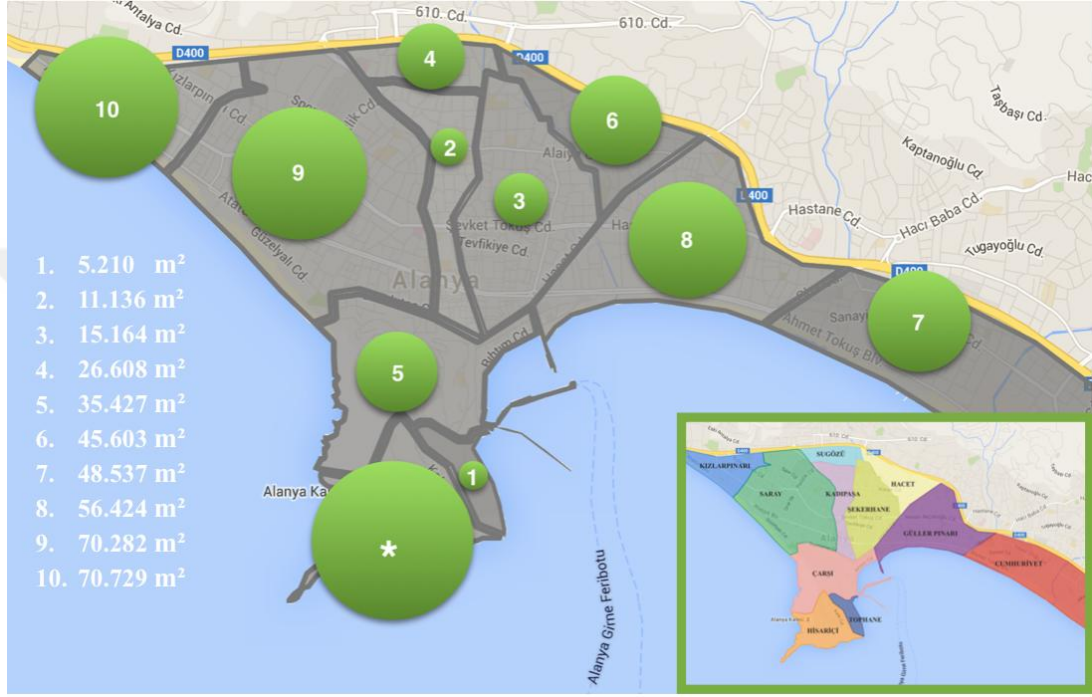


Şekil 4.41. Salı Pazarı



Şekil 4.42. Oteller

Alanya’da oteller, gelen yerli ve yabancı ziyaretçilerin konakladıkları yerler oldukları için kent için oldukça önemlidir. Kentte sokaklarda vakit geçirdikleri yerleri bile etkileyen otel konumları, kentin canlılığı, kamusal alan kullanımı ve hatta yürünebilirlik bağlamında değerlendirilmelidir. Şekil 4.41’de belediye ruhsatlı otellerin mahallelere göre dağılımı verilmiştir. Kent merkezinde bu oteller haricinde 55 adet otel ise Turizm Bakanlığına bağlıdır.



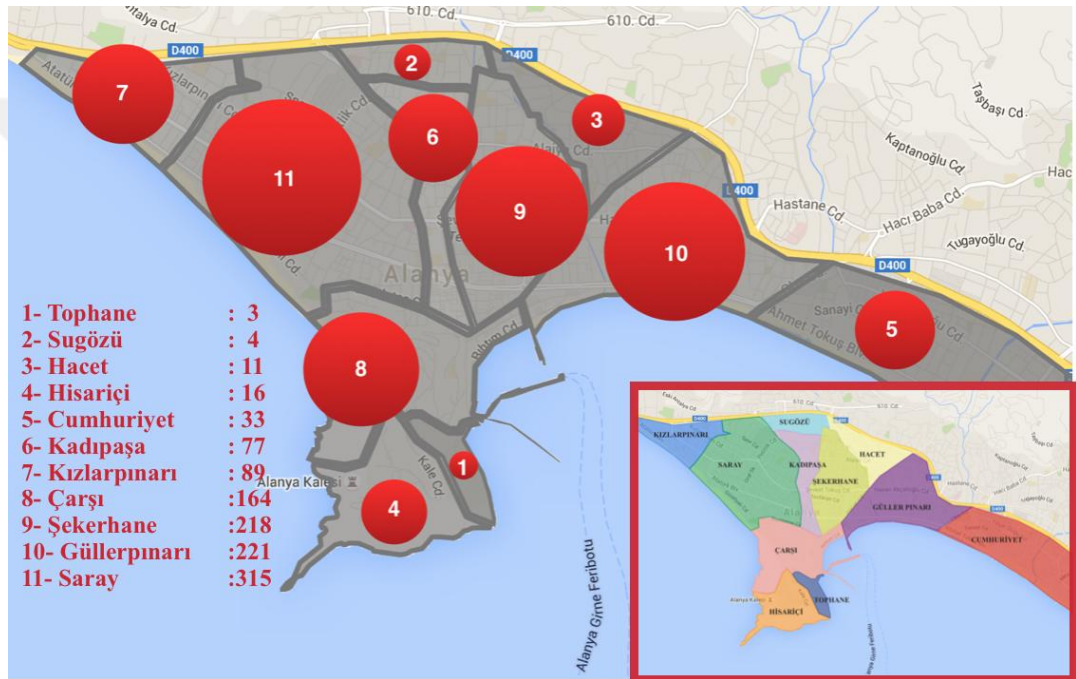
Şekil 4.43. Parklar ve Bahçeler

Yeşil alanlar kentin en önemli kamusal alanlarından biridir. Kentlilerin, çocukların sosyalleşebildikleri, temiz hava alabildikleri bu yeşil alanlar dinlenmek, spor yapmak, piknik yapmak gibi sosyal aktiviteler için oldukça kullanışlıdır. Alanya’nın giderek büyüyen karmaşık kentleşmesine rağmen yeşil alanlar çok az sayıda değildir. Fakat ileriki yıllarda daha da büyüyen kentleşmeye karşı önlem alınıp, var olan park ve bahçeleri koruyarak yenilerinin gelmesi gerekmektedir. Kıyı kenti olması, manzara ve yeşillik açısından da oldukça önemlidir. Mahallelere göre yeşil alanların olduğu park ve bahçe haritası Şekil 4.42’de gösterilmiştir. Park ve bahçelerin mahallelere göre toplam metrekaresi yeşil alanların büyüklüğü ile doğru orantılıdır. En az m²’de park ve bahçeye sahip olan yer Tophanedir. En büyük alan ise Kızılarpınarı Mahallesi’ndedir. Yıldız ile gösterilen alan Kale bölgesi, 1. derece doğal sit alanı olduğu için doğal park konumundadır. Kültür varlığı olarak çoğu yerin korunduğu, az

sayıda konutun ve tesisin olduğu bölgede park olmamasına rağmen doğal yeşil alan vardır.

4.3.6. Yeme İçme Mekanları

Kafeler, kentin önemli kamusal alanlarından biridir. Kafelere gösterilen ilgi ve yoğunluk, açık havada olup olmaması, konumu, manzarası, kalitesi, ambiyansı gibi özelliklere göre değişmektedir. Bu yüzden kafeler, sadece yemek ve fiyatlarına göre değerlendirilmemektedir. Alanya'da çok sayıda kafe ve restoran bulunmaktadır. Mahallelere göre kafelerin yoğunluğu Şekil 4.43'deki haritada gösterilmiştir.



Şekil 4.44. Yeme İçme Mekanları

Yapılan analizde mahallelerdeki kırmızı alanların büyüklüğü kafe/restoran sayıları ile doğru orantılıdır.(Şekil 4.43) Belediyeden alınan bilgilere göre mahallelere göre ruhsatlı kafe/restoran sayısı analizdeki gibidir. Kentteki kafeler, hem turistlerin, hem kentlilerin hem de öğrencilerin vakit geçirdikleri, sosyalleştikleri yerlerdir. Özellikle kıyı şeridinde ve daha yukarıda kalan manzaralı kafeler ve restoranlar gelen ziyaretçilerin daha çok ilgilerini çekmektedir. Bu yüzden kıyı kenti olması kentin kafelerde oturma, yeme-içme konusundaki potansiyelini daha da çok arttırmaktadır. Daha çok konutların olduğu üst taraftaki Sugözü ve Hacet Mahalleleri'nde kafe/restoran sayısı azken, Saray, Güller pınarı, Şekerhane ve Çarşı Mahalleleri gibi merkezde kamusal alanların yürüyüş yollarının ve alışveriş yerlerinin fazla olduğu

yerde kafe/restoran daha fazla bulunmaktadır. Kale bölgesinde yani Hisariçi ve Tophane Mahalleleri'ndeki kafelerin az olmasının sebebi ise genellikle korunan bir çevre olmasından dolayıdır. Ama özellikle bu bölgedeki kafe ve restoranların manzarası turistlerin büyük ilgisini çekmektedir.



Şekil 4.45. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.46. Kale Caddesi



Şekil 4.47. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.48. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.49. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.50. Ahmet Tokuş Bulvarı

4.3.7. Kamusal Alanlarda Oturma ve Dinlenme Yerleri

Kentte kamusal alanlarda bulunan oturma ve dinlenme yerleri, kentliler ve kenti ziyaret edenler için oldukça önemli yerlerdir. Nerede oturacakları, yerine, rahatlığına, orada gürültü, rüzgar, güneş, gölge olup olmamasına ve manzarasına bağlı olarak değişmektedir. Bunlara ek olarak, orada bulunan insanların etkinliklerine, yürüme ve faaliyetlerine göre de değişir. İnsanlar başka insanları ve kent hareketlerini izlemeyi severler. Bu yüzden oturma ve dinlenme yerlerinin yerleri ve sayıları önemlidir.

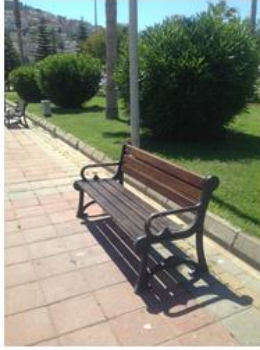
Tablo 4.4. Bank, Çöp Kovası ve Piknik Masaları Sayısı

Alanya Kent Merkezine Teslimatı Yapılan Bank, Çöp Kovası ve Piknik Masaları 2015					
Toplam	Arkalıklı Bank	Arkalıksız Bank	Çöp Kovası	Ayaklı Çöp Kovası	Piknik Masası
Genel Toplam	421	36	136	140	42

Alanya Belediyesi Park ve Bahçe Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre Tablo 4.4 hazırlanmıştır. Alanya kent merkezinde toplam 457 tane bank bulunmaktadır. Bunların 421 tanesi arkalıklı, 36 tanesi ise arkalıksız banklardır. Genellikle bu oturma yerlerinin bulunduğu yerlerde çöp kovaları da olmaktadır. Çevre temizliği açısından önemli olan bu çöp kovalarının kent merkezindeki toplam sayısı ise 276 tanedir. Kent merkezindeki bazı kamusal alanlarda özellikle park ve bahçe olan yerlerde belediye tarafından konulan piknik masaları, insanların kendi yiyeceklerini getirerek keyifli vakit geçirmelerine olanak sağlar. Alanya kent merkezinin bazı yerlerinde daha az oturma ve dinlenme yeri olmasına rağmen, kent büyüklüğüne göre genel olarak uygun sayıda, kaliteli, genellikle temiz ve sağlam kent mobilyaları mevcuttur. Kentte tahta olan banklar, bazı yerlerde farklı renk ve şekillere sahiptir fakat çevreyle uyumsuz

olmadığı gözlemlenmiştir. Tahta oturma yerlerinin metal oturma yerlerine göre en önemli avantajı yazın soğuk kışın ise sıcak tutmasıdır. Kent mobilyalarından banklara, çöp kovalarına ve piknik masalarına ek olarak kent merkezindeki oturma ve dinlenme alanlarına süs havuzları, bitkilendirme ve çeşitli heykellere de rastlanmaktadır.

Kentlerde oturma ve dinlenme yerleri sadece banklarla sınırlı değildir. Alanya kent merkezinde zaman zaman insanlar, özellikle öğrenciler, çimenlere, merdivenlere, dekoratif çiçekliklerin kenarlarına oturmayı tercih etmektedirler. Bu ikincil oturma yerleri de oturma ve dinlenme yerlerinin tamamlayıcıları oldukları için kentte önemli bir yere sahiptir.



Şekil 4.51. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.52. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.53. Damlataş



Şekil 4.54. İzzet Azakoğlu Caddesi



Şekil 4.55. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.56. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.57. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru



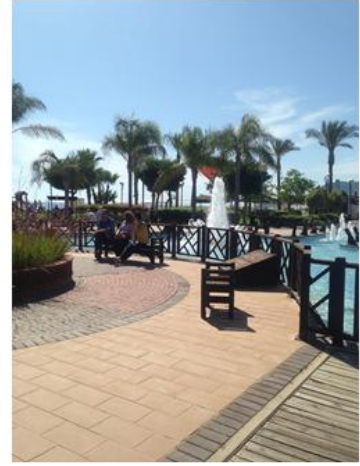
Şekil 4.58. İzzet Azakoğlu Caddesi



Şekil 4.59. Güzelyalı Caddesi



Şekil 4.60. İzzet Azakoğlu Caddesi



Şekil 4.61. Damlataş

4.3.8. Zemin Kat Cepheleri

Kentte yürürken sokak seviyesinde görünen her şey kentlilerin yürümeleri ve kenti sevmeleri için oldukça önemlidir. Çünkü genellikle insanların dikkati yürürken binaların üst katlarından çok, zemin katlarında toplanır. Zemin katta bulunan her dükkanın, mağazanın ve vitrinlerin görüntüleri, kapı ve pencereleri oldukça önemlidir. Zemin katların dolu olması kenti canlandırır ve cepheleri zenginleştirir. Alanya'da genellikle zemin katlar işyeri, dükkan, mağaza ve kafe/restoranlarla doludur. Böylece hem kentliler hem de dışarıdan gelen ziyaretçiler bu hareketlilik sayesinde kendilerini güvende hissetmektedirler.

Özellikle turistler, kent merkezinde gezerlerken, vitrinlere bakarak vakit geçirip alışveriş yapmaktadırlar. Alanya kent merkezinde özellikle alışveriş bölgesi olan Atatürk Bulvarı'nda zemin kat cepheleri oldukça renkli ve hareketlidir. Belediyenin izin verdiği çekme paylarına göre kaldırımdan belli mesafede uzak ve genellikle derindir. Bu caddede kör cepheler yoktur ve hemen hemen her 100 metrede 10'dan fazla dükkan, mağaza veya kafe vardır. Fakat Güzelyalı Caddesi'nin bazı binalarında ve Ahmet Tokuş Bulvarı'nın bir kısmında zemin katlar yol hizasında değil yolun alt kotunda kalmışlardır. Bunun nedeni 80'li yıllarda yapılan bu binaların, bir kat fazla kullanılmak istenmesinden kaynaklanmaktadır. Kent merkezinin küçük bir bölümü bu durumda olsa da bu görüntü yürüyenler ve alışveriş yapanlar için ideal değildir ve sıkıntılıdır.



Şekil 4.62. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.63. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.64. Ahmet Tokuş Bulvarı



Şekil 4.65. Atatürk Bulvarı



Şekil 4.66. Güzelyalı Caddesi



Şekil 4.67. Atatürk Bulvarı

4.3.9. Hava ve Ses Kirliliği

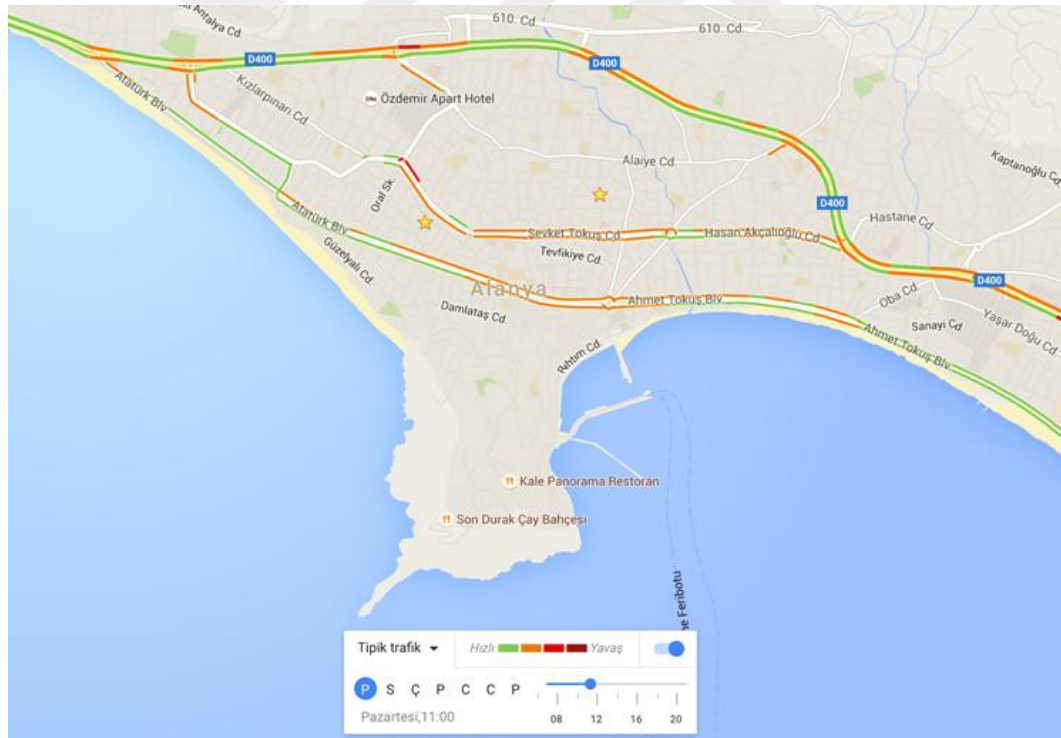
Kentlerdeki hava ve ses kirliliğinin başlıca ve en önemli nedenlerinden biri motorlu taşıtlardır. Her geçen gün artan nüfus, araç gereksinimini de arttırmaktadır ve trafiğe daha fazla araç çıkmaktadır. Trafiğe yeni katılan her araç, egzoz gazının artmasına sebep olmaktadır. Alanya turizm kenti olmasından dolayı yazın nüfus ve araç sayısı daha da fazla artmaktadır.

2011 verilerine göre Alanya'da trafiğe kayıtlı araç sayısı 77.120 iken bin kişiye düşen taşıt sayısı 329'dur. 2015 verilerinde ise Alanya'da trafiğe kayıtlı araç sayısı 111.995 olmuştur. Bin kişiye düşen araç sayısı ise 392'ye çıkmıştır. Tatil döneminin başlaması

ve gelen ziyaretçilerle birlikte bu sayılar ve trafik akışı aynı oranda artmaktadır (<http://gazetealanya.com/alanyaki-kayitli-arac-sayisi.html>)

Alanya'da araçların fazlalığının ve yarattığı çevre kirliliğinin yanı sıra park sorunu da diğer önemli konudur. Yol kenarlarına çift taraflı park edilen araçlar, kentin sokaklarında görsel olarak kötü etki bırakılmaktadırlar. Sokakta park halindeki çok sayıda araç, dükkanların, mağazaların ve kamusal alanların önünü kapatmakta, zaman zaman yürümler kısıtlanmakta ve kentte kötü bir görüntü oluşturmaktadır. Alanya kent merkezi, yürüme mesafeleri bakımından elverişli bir yerken çoğu insanın motorlu taşıtları tercih etmesi zaman zaman trafiğe neden olmaktadır. Özellikle yaz sezonu başladığında trafiğin kalabalık olması, sokaklarda oturan, vakit geçiren insanlar için oldukça rahatsız edici bir ses kirliliğine neden olmaktadır.

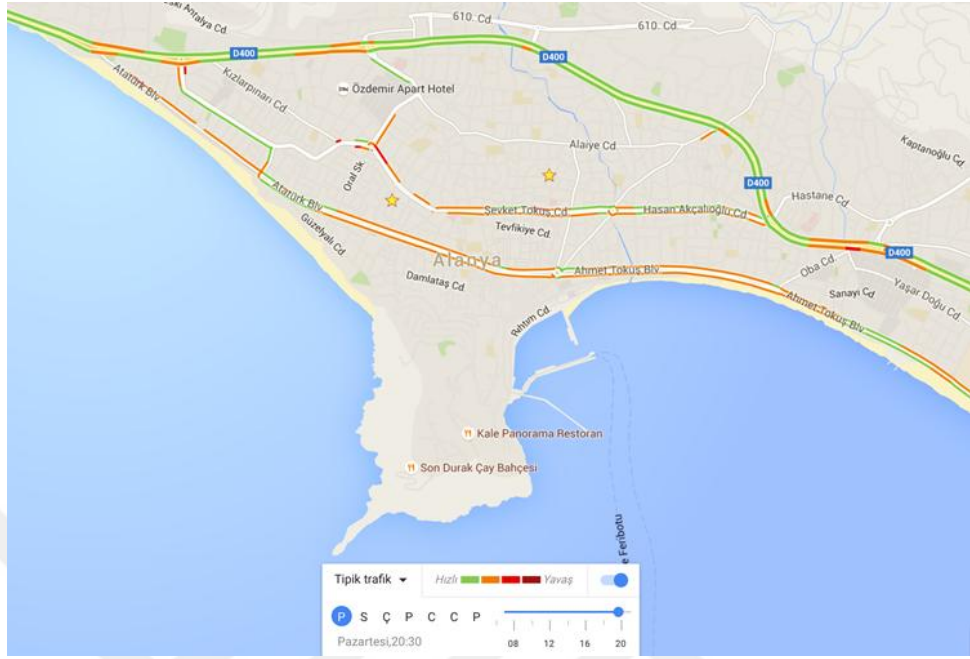
Alanya'da hafta içi ve hafta sonu, hem sabah hem de akşam saatlerindeki trafik durumları haritalardaki gibidir:



Şekil 4.68. Pazartesi Sabah Trafik Durumu

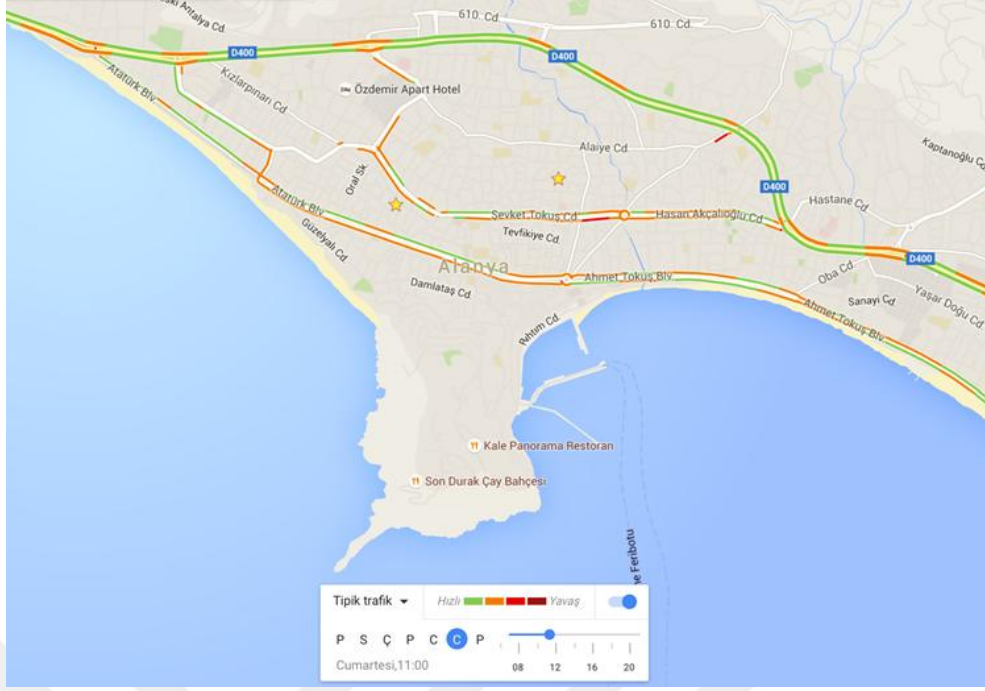
Alanya'da hafta içi sabahın erken saatlerinde trafik ilerleyen saatlere göre daha az yoğunur. Saat 11'e doğru Şevket Tokuş Cadde'si yoğunken, Atatürk Bulvarı'nın,

Ahmet Tokuş Bulvarı'nın ve Çevre Yolu'nun bir kısmında yoğun trafik görülmektedir. (Şekil 4.67)



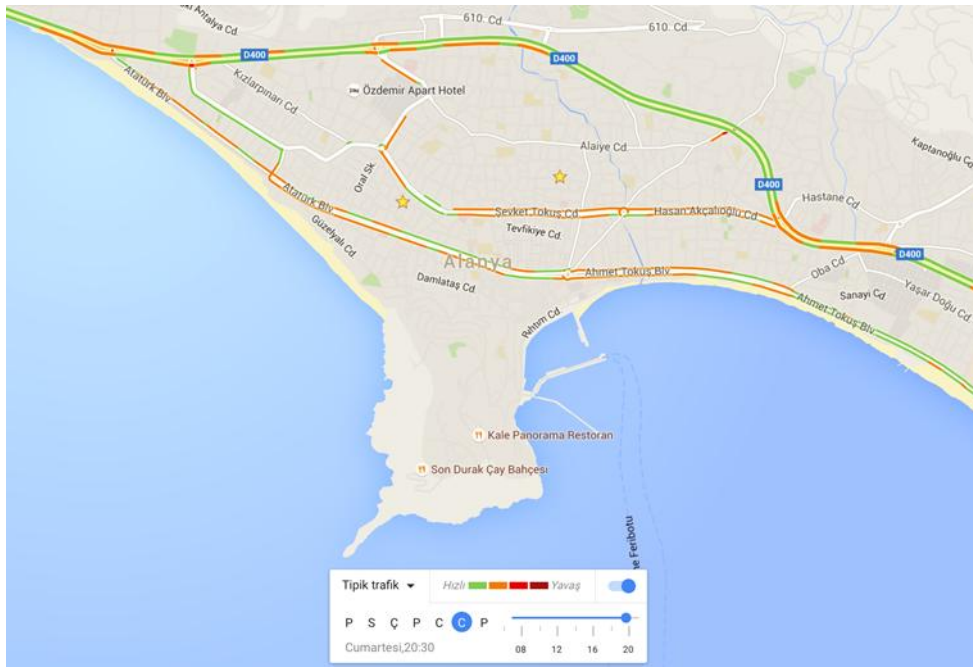
Şekil 4.69. Pazartesi Akşam Trafik Durumu

Akşam saatlerinde 20.30'da ise insanların vakit geçirmeleri açısından pek çok olanak olan Ataturk Bulvarı'nda trafik daha yoğundur. Bu da insanların kamusal alanlarda vakit geçirirken trafikte oluşan korna gibi ses kirliliğine maruz kalmalarına yol açmaktadır. Çevre Yolu'nda, akşam saatleri daha akıcıdır. Şevket Tokuş Caddesi hemen hemen gündüzle aynı yoğunluktadır.(Şekil 4.68)



Şekil 4.70. Cumartesi Sabah Trafik Durumu

Hafta sonu Cumartesi sabahı saat 11.00 trafik yoğunluğuna bakıldığında ise Atatürk Bulvarı, Ahmet Tokuş Bulvarı ve Şevket Tokuş Caddesi hafta içine göre daha az yoğun yani bazı yerleri araçların gitmeleri açısından çok daha akıcıdır. Çevre Yolu'nda ise bazı kısımlar hafta içine göre daha yoğun olduğu gözlenmektedir. (Şekil 4.69)



Şekil 4.71. Cumartesi Akşam Trafik Durumu

Hafta sonu Cumartesi akşam 20.30'da Çevre Yolu'nun bazı kısımları sabah göre daha yoğun bazı kısımları ise daha az yoğundur. Genellikle Alanya kentine giriş ve çıkışlar hafta sonu günlerinde daha kalabalık olmaktadır. Diğer yerler hafta sonu gündüz trafiğine benzemektedir. (Şekil 4.70)

Genel olarak haritalara bakıldığında, çok yavaş giden bir trafik söz konusu olmasa da özellikle yaz aylarında artan nüfusla beraber araç sayısı ve motorlu sayısının artması hem tehlikeye hem gürültüye hem de egzoz gazlarından dolayı çevre kirliliğine daha çok neden olmaktadır. Kentlilerin ve gelen ziyaretçilerin, dışarıda trafikten uzak vakit geçirmeleri açısından kent merkezinde, trafik sesi olmayan ve rahatlatıcı bir kamusal alana ihtiyaçları vardır.



Şekil 4.72. Şevket Tokuş Caddesi

4.3.10. Gölge ve Güneş

Türkiye'nin en çok güneş alan yerlerinden biri seçilen Antalya'da, insanlar güneşten verimli bir şekilde yararlanmaktadır. Dolayısıyla Alanya için de güneş verimi oldukça fazladır.

Alanya'da kentleşme belli bir plana göre değildir. Bu yüzden kente gelen güneş ışığının ve gölgenin belli bir açısı olmamaktadır. Aynı zamanda kent merkezinde yüksek bina yapılma izni ancak 2200 m² inşaat alanına sahip olduğu zaman 9 kat çıkmaya izin verildiği için, kent merkezinin büyük bir kısmında yüksek bina bulunmamaktadır. Bu yüzden güneş seviyesi sokaklarda çok iyi derecededir. Genellikle bütün kamusal alanlara güneş düşmektedir. Kentin yürüyerek deneyimlenmesi esnasında kimi zaman gölgeli alanlar artmakta kimi zamanda güneşli

alanlarda yürünebilmektedir. Güneş enerjisinden faydalanmak adına, kamusal alan olarak kullanılan bazı park ve bahçelerde güneş enerjili lambalar kullanılmaktadır. Güneşin bol olduğu kentte, güneş enerjisinden daha fazla yararlanmak için binaların üzerlerinde güneş enerjisi panelleri vardır. Yaşam kalitesine ve enerji verimliliğine yarar sağlayan bu sistem Alanya'daki birçok binada sıcak su elde etme amacıyla kullanılmaktadır. Özellikle kış aylarında hava soğuk bile olsa, güneşli günlerde evlerdeki suların sıcakları artmaktadır. Güneş enerjisinin kente yarar sağlamasına karşın, binaların üzerindeki güneş enerjisi panelleri kentin görüntüsünü olumsuz yönde etkilemektedir. Alanya'da çok fazla binada bulunan bu paneller kente yukarıdan bakıldığında çok kötü gözükmemektedir.

4.3.11. Yaya Alanlarının Kalitesi ve Miktarı

Yaya alanların kalitesinin değerlendirilebileceği, kamusal alan ve yürünebilirlik açısından da bakılan kent merkezindeki en önemli yerler Atatürk Bulvarı, Ahmet Tokuş Bulvarı, Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru, Rıhtım Caddesi, Güzelyalı Caddesi, Şevket Tokuş Caddesi ve Kale Caddesi'dir.

Ahmet Tokuş Bulvarı, Atatürk Bulvarı'nın devamı olup ikisi de uzun, denize paralel, kafelerin, restoranların, mağazaların ve otellerin yoğun olarak bulunduğu, yürüyüş yollarının ve kaldırımların geniş olduğu, park ve bahçe gibi kamusal alanlara sahip önemli caddelerdir. Genellikle geniş yolları sayesinde konforlu yürüyüş yapılabilir. Mağazaların vitrinlerine bakılarak zaman geçirilebilir ve yol eğim veya yokuş olmayan düz bir yol olduğu için yürümek için uygundur. Fakat özellikle yaz aylarında, cadde çok kalabalık olduğu için zaman zaman akıcı bir yürüyüş sağlanamamaktadır. En önemli olumsuz özelliği ise bu iki caddenin, trafiğin yoğun olduğu gürültülü caddeler olmasıdır. Fakat insanların çok olduğu, hareketli caddeler olmalarından dolayı güvenlidirler.

Atatürk Bulvarı'nın devamı niteliğinde tek yönü trafiğe kapatılarak yürüyüş ve bisiklet yolu yapılan Kleopatra Plajı Yürüyüş Yolu, oldukça geniş, manzarası oldukça iyi olan, Atatürk ve Ahmet Tokuş Bulvarı'na göre oldukça sessiz ve tek şerit olduğu için trafik açısından sakin olan önemli bir yürüyüş yoludur. Kesintisiz bir yürüyüş için oldukça idealdir.

Rıhtım Caddesi, İskele bölgesinde bulunan en önemli yürüyüş yolundan biridir. Genellikle yerli ve yabancı turistlerin çok fazla tercih ettiği cadde, özellikle yazın gece kulüplerinin açık olması ve restoranların çok olmasından dolayı oldukça hareketlidir. Yürüyüş yolu oldukça geniş, çok fazla insanın sığabildiği, manzarası yine oldukça iyi olan ve sıra sıra teknelerin dizili olduğu canlı bir yol olmasından dolayı önemlidir. Trafik sesinden farklı olarak bu caddede gece kulüplerinin sesi yazın oldukça fazladır.

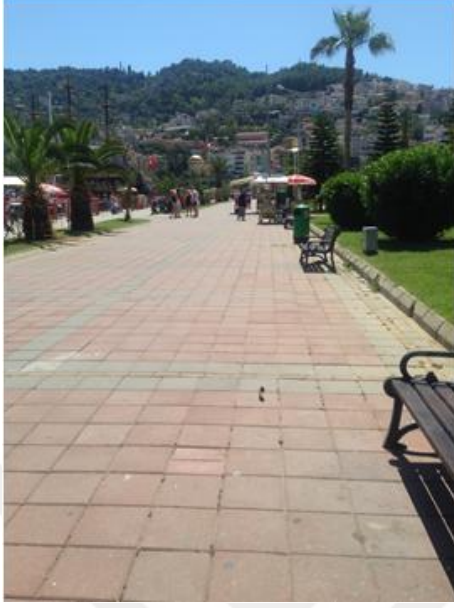
Şevket Tokuş Caddesi, genellikle işyeri gibi ofislerin, okulların ve hastanenin olduğu manzarası olmayan ve gündüzleri kalabalık olan bir caddedir. Trafik bakımından da yoğun olan caddede hem seyir halinde hem de park halinde çok sayıda araç bulunmaktadır ve genellikle gürültülüdür. Diğer yerlere göre kaldırım kapasitesi daha dar olan cadde akıcı bir yürüyüş için fazla tercih edilen bir yer değildir.

Güzelyalı Caddesi, parkların ve özel yürüyüş yollarının olduğu, denize paralel olmasından dolayı manzarası iyi ve özellikle hafta sonu kentlilerin ailecek vakit geçirdikleri önemli bir caddedir. Yürüyüş için uygun fakat diğerlerine göre daha kısa olan cadde, civarda bulunan otellerin ağırladığı turistler tarafında da kullanılmaktadır. Kamusal dinlenme ve oturma alanları bakımından zengindir.

Kale Caddesi, Alanya'nın en önemli tarihi yeri olan kaleye çıkan önemli bir yoldur. Yol eğimli olmasından dolayı yürüyerek çıkması zor bir yoldur. Kente yukarıdan bakıldığı için oldukça iyi bir manzaraya sahiptir. Yol üzerinde küçük dükkanlar ve kafeler bulunmaktadır. Patika bir yolu andıran caddede araba yolu ve yürüme yolu olan kaldırımlar oldukça dardır. Çünkü korunan bir bölge olduğu için yeni yollar yapılmasına izin verilmemektedir. Zor bir yürüyüş parkuru olmasına rağmen çok sayıda tarihi mekana götüren cadde, en eski ve en önemli caddelerden biridir.

Alanya Belediye'sinden alınan bilgiye göre Alanya kent merkezindeki kaldırımların toplam uzunluğu 530 km'dir. Kaldırımların çoğu engelliler, yaşlılar, çocuklar ve bütün kentliler için kullanmaya uygun olarak gözükmemektedir. Genellikle ağaçlandırma yapılan caddelerin az bir kısmında malzeme eksikliği veya bozulma görülmüştür. Ancak araçların park halinde çok bulunması kötü bir görüntü yaratmaktadır. Kent merkezinde kent mobilyaları daha yaygın ve özenli kullanılmalıdır. Bu sayede

yürüme isteği artırılabilir. Kentte araçlar yerine insanlar düşünülerek kararlar alınması, yaşanabilirlik bakımından daha kaliteli bir çevre yaratılmasını sağlar.



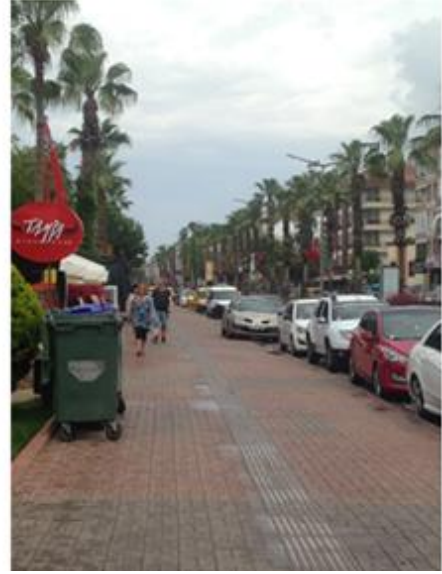
Şekil 4.73. Rıhtım Caddesi



Şekil 4.74. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru



Şekil 4.75. Bedesten Çıkmazı



Şekil 4.76. Ahmet Tokuş Bulvarı

4.4. Jan Gehl Kent Okuması Alanya Çalışması Değerlendirmesi

Alanya'daki yaşam kalitesi ve yürünebilirlik, kentteki gündelik yaşam ve kamusal alan deneyimlerinden yararlanılarak ölçülmüştür. Gözlem ve analiz ile yapılan çalışmalar, 2016 Mayıs ve Haziran verilerine göre. Alanya bir turizm kenti olduğu

için, her yıl gelen ziyaretçi sayısı farklıdır ve turizmde meydana gelen iyi veya kötü gelişmelere göre sayılar tekrar değerlendirilmelidir.

Çalışmada demografik yoğunluğun önceki yıllardan bu yıla kadarki sonuçları ele alındığında, kentteki nüfusun her geçen yıl arttığı gözlemlenmiştir. Kentlilerin yani kentte ikamet eden, kente okumaya gelen öğrencilerin, çalışan insanların ve kente ziyarete gelen insanların sayıları kent merkezi için oldukça önemli olduğu sonucuna varılmıştır. Çünkü kent merkezinin verimli kullanılması ve canlılığı insanlar sayesinde.

Kentteki yürüme ve faaliyetler çalışması, gündüz ve akşam saatlerinde kentin önemli yerlerinde yürüyen insanların sayılması ile ortaya çıkmıştır. Bazı yerlerde insanlar sabah daha çok yürümeyi tercih ederlerken, bazı yerlerde ise akşam daha çok yürümektedirler. Sabah ve akşam aynı ölçüde ve daha fazla kullanılması bazı yaya ağlarının yeniden düzenlenmesini gerektirir. Şevket Tokuş Caddesi'nin ve Kale Caddesi'nin bu düzenlemeye ihtiyacı vardır. Çünkü bu iki yer hem yürüme hem de belirli bir yere bağlı etkinlikler konusunda diğer caddelere göre daha sakindirler. Özellikle akşam saatlerinde çeşitli toplanma alanlarına sahip olmalıdırlar. Atatürk Anıtı'nın bulunduğu Hükümet Meydanı ve çevresinin de düzenlenip sadece özel günlerde değil her zaman insanlar tarafından verimli kullanılacak bir kamusal alan haline getirilmesi gerekmektedir.

Yayalar da araba sürücüleri gibi sıkışık alanları kullanmak istemez, trafik varken serbest olan alandan hareket etme eğilimi gösterirler. Daha geniş yollara nasıl daha fazla araba sığabiliyorsa, daha iyi yürüyüş koşullarında da daha fazla yaya olur. Bunun gibi birçok faktör yayaların yürüyüş yolculuklarını etkilemektedir. Zemin kat cepheleri, yakın çevrede yürüyen insanların olması, yürünülen yüzeyin pürüzsüz olması, eğimin olup olmaması, hava koşulları ve mesafe gibi şeyler bu yolculuğu etkileyen faktörlerdir.

Sosyal ve kültürel etkinlikler konusunda zayıf olan kente, bu konularda daha çok müdahaleler gerekmektedir. Örneğin sinema ve tiyatrolar yetersiz sayıdadır. Fakat kafeler ve restoranlar açısından günden güne gelişmekte olan kent, kıyı kenti olmasından dolayı manzarası iyi birçok işletmeye sahiptir.

Alanya, sahip olduğu Kale bölgesi gibi tarihi yerler konusunda çok büyük bir avantaja sahip bir kenttir. 1.derece doğal sit alanı olan Kale bölgesinde korunan birçok yapı ziyaretçiler ve kentliler için oldukça önemlidir. Alanya bir turizm kenti olduğu için genellikle yaz aylarında gelen ziyaretçilerin sayısı kış aylarına göre çok daha fazladır. Bu yüzden kent yaz aylarında daha hareketlidir. Kentin kış aylarında da canlı olması açısından kenti kullanmaya daha çok insanı teşvik etmek gerekmektedir. Çünkü yaşanabilir kentlerin özellikleri arasında güvenilir ve arkadaşça bir kent olması önemlidir. Festivallerin ve etkinliklerin yaz ve kış daha da çok artırılması gerekmektedir.

Açık havada yer alan alışveriş yerleri ve pazarlar Alanya için oldukça önemli kamusal alanlardır. Farklı günlerde kurulan pazarlar kentin farklı yerlerinde oturan insanlar için oldukça verimlidir. Fakat dükkanların ve mağazaların yer aldığı konutların altındaki zemin kat cephelerinin iyileştirilmesi gerekmektedir. Kentliler için oldukça önemli olan zemin kat cepheleri, insanları sokağa çıkmaya, vitrinlere bakmaya ve boş zamanlarını değerlendirmeye teşvik ederler.

Kamusal alanda oturma ve dinlenme yerleri bazı yürüyüş yollarında Rıhtım Caddesi ve Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru gibi oldukça yeterli olsa da Atatürk Bulvarı ve Şevket Tokuş Caddesi gibi yerler için artırılmalı, gerekirse yeni kamusal alanlar yaratılmalı ve eski olanlar iyileştirilmelidir. Çimler gibi ikincil oturma yerleri insanların rahatça vakit geçirebildikleri alanlardır. Fakat kent merkezinin bu ikincil oturma yerlerine daha çok ihtiyacı vardır.

Hava ve ses kirliliği bakımından olumsuz özelliklere sahip olan Alanya için araçlar ciddi sorunlar yaratmaktadır. Kent merkezinde trafik zaman zaman artmakta ve gürültüye neden olmaktadır. Özellikle kentin en önemli ana caddesi olan Atatürk Caddesi'nde vakit geçiren insanlar için gürültü, kamusal alanları olumsuz etkilemektedir. Araçlarla ilgili diğer bir sorun ise park yerleridir. Özellikle yaz aylarında nüfusla birlikte başka kentlerden gelen araçların artması park yeri sorunu oluşturmaktadır. Caddelerin kenarlarına dizili araçlar kentin görüntüsünü etkilemektedir. Bu durum özellikle kafelerde ve restoranlarda oturan ve yürüyüş yapan insanlar için olumsuz olmaktadır. Kentin araçlardan uzak kamusal alanlara ve yürüyüş yollarına ihtiyacı vardır.

Güneş, Alanya için oldukça verimli bir şekilde kentte kendini göstermektedir. Kent merkezinde çok yüksek binalara izin verilmemesi çok önemlidir. Bu yüzden kamusal alanlar ve yürüyüş yollarındaki insanlar güneş ışığından yeterince faydalanmaktadırlar.

Alanya'nın daha yürünebilir bir kent olması için;

- Yolların genel olarak dar, sıkışık ve tehlikeli olmaması gerekmektedir. Özellikle kent içindeki bazı ara sokaklarda ve Şevket Tokuş Caddesi'nde buna dikkat edilmelidir.
- Tarihi çevrenin olduğu Kale bölgesi trafiğe kapatılmalı ve o bölgedeki yürünebilirlik artırılmalıdır.
- Kentlilerin kenti gezerken veya gözlemlerken göreceği ilgi çekici ve kaliteli zemin kat cepheleri olması gerekir. Göz seviyesinden aşağıda olan zemin kat cepheleri yürüme yolları ile aynı hizaya getirilmeli ve görsel olarak geliştirilmelidir.
- Kentlilerin yönlerini bulmaları için anlaşılabilir yaya ağları ve göstergeler artırılmalıdır.
- Gezinti ve yürüyüş sırasında gerekli olan dinlenme yerleri bulunmalıdır. Özellikle Atatürk Bulvarı gibi kentin en önemli ana caddesinde daha çok dinlenme yeri bulunmalıdır.
- Yaya ağları önemli kamusal alanlara doğrudan bağlanmalıdır. **Rotalar önerilerek** önemli kamusal alanlara bağlanan yaya ağları daha anlaşılır ve yürümeye teşvik edici olmalıdır.
- Hem gündüz hem de akşam saatlerinde iyi aydınlatılmış yollar olmalıdır. Kentin ara sokaklarındaki yürüme yolları daha çok ışıklandırılmalıdır.

Alanya'nın daha dinamik ve canlı bir kent olması için;

- Kentlilerin sokakta ayakta bekleyebilecekleri, oturabilecekleri, konuşabilecekleri alanlar olmalıdır. Özellikle Şevket Tokuş Caddesi gibi daha

dar yürüme alanı olan yerlerde insanların sosyalleşebilecekleri daha geniş alanlar bulunmalıdır.

- İnsanların bir araya gelebilecekleri buluşma alanları ve meydanlara yer verilmelidir. Atatürk Anıtı'nın olduğu Hükümet Meydanı gibi geniş buluşma yeri ve meydanlar arttırılmalıdır.
- Sokaklarda yağmurdan, rüzgardan ve hatta zaman zaman çok güneş alan yerlerde sıcaktan korunacak yerler bulunmalıdır. Alanya özellikle yaz aylarında çok sıcak olduğu için sıcaktan korunacak ve Atatürk Bulvarı veya Çarşı Mahallesi'nde alışveriş ve yürüyüş yaparken gölge ihtiyaçlarını sağlayacak yerlere ihtiyaçları vardır.
- Kent içinde konut, işyeri, sosyal aktivite ve eğlence alanları karışık halde bulunmalıdır.

Alanya'nın sosyal ve kültürel etkinliklerin yoğun olduğu bir kent olabilmesi için;

- Sokak gösterileri, sokak müziği gibi kentlilerin sokaklarda izleyerek zaman geçirebilecekleri küçük ölçekli ticari faaliyetler için alanlar bulunmalıdır. Özellikle Rıhtım Caddesi bu gibi sokak faaliyetleri için oldukça uygundur.
- Kentlilerin bir arada oturmaları için daha büyük kamusal alanların ve parkların olması gerekmektedir. Bu kamusal alanlarda veya parklarda trafik gürültüsü ve dışarıdan gelen sesler ve tehlikeler olmamalıdır.

Alanya'nın 24 saat yaşanabilir güvenli bir kent olması için;

- Kentte hem gündüz hem de akşam yapılacak aktiviteler olmalıdır. Oluşturulacak yeni rotalar üzerinde çok insanın sokakta bulunmasını sağlayacak çeşitli aktivitelere ihtiyaç vardır.
- Kent ışıklandırmaları sadece önemli ve işlek yerlerde değil, ara sokaklarda da arttırılmalıdır.
- Hem işlek yerlerin hem de arka sokakların temizlik ve bakımına daha çok önem verilmelidir.

- Kentteki üniversite sayısı ilerleyen yıllarda daha da artmalıdır. Öğrenciler Alanya'da kamusal alanları ve sokakları iyi kullandıkları için kente canlılık getirmektedirler.

Alanya'nın cazibeli ve merak uyandıran bir kent olabilmesi için;

- İnsan çeşitliliği çok olan, daha fazla ülkeye hitap eden bir kent olması gerekmektedir. Bunun için çeşitli aktiviteler ve herkese hitap edecek kamusal alanlara daha çok önem verilerek turizmin daha çok hareketlenmesini sağlayacaktır.
- Manzaraların daha da verimli kullanabileceği kamusal alanlar yaratılmalıdır. Sadece yeme içme mekanları ile sınırlı kalmamalıdır.
- Sokakların kalitesi ve görsel niteliği çok daha fazla arttırılmalıdır.
- Korunan tarihi çevreye ileriki yıllarda da sahip çıkılmalıdır.

4.5. Yürünebilir Kent Alanya ve Öneri Rotalar

Kentlerde yürüme ağlarının, önemli kamusal alanlara bağlanması kentliler için oldukça önemlidir. Çünkü her ziyaretçinin ve kentlinin yürüyüş rotası değişkenlik gösterir. İnsanlar yürüyüş rotasını seçerken, buldukları konuma, gitmek istedikleri kamusal alanlara, tarihi, kültürel ve sosyal çevreye bakarlar.

Alanya için yapılan tüm analiz, gözlem ve veriler doğrultusunda, kentte çeşitliliği arttırmak için öneri yürüme rotaları yapılmıştır. Bu rotaların oluşma nedeni, kentin yürünebilirliğini arttırmak ve bu bağlamda Alanya'da daha yaşanabilir bir kent oluşumuna izin vermektir. Aynı zamanda kentin mevcut durumunun gelişmesine öneri olarak yapılmıştır. Rotalar, kentin tarihi yapısına da değerek, kentlilerin ve turistlerin algısını arttırmaya yönelik olarak yapılmıştır.

Öneri niteliğinde kentin algısını arttırmaya yönelik ve yapılan gözlemler sonucunda ortaya çıkarılan yürüme rotaları, Alanya'nın güncel durumuna göre hazırlanmıştır. Rotalar oluşturulurken karşılaşılan sorun, kamusal alanların ve sosyal aktivitelerin dağınık halde bulunmasıdır. Konut alanlarının, kamusal alanların ve işyerlerinin ayrı

ayrı yerlerde toplanmış olmasından dolayı kentin her sokağı yürünebilirlik açısından etkili kullanılmamaktadır.

Bu rotaların yapılması ve kullanılması kenti bir 'flanör' yani aylak gibi yürüyerek özümsemeye de yardımcı olur. Aylakların yaptığı gibi yolu ve düşünceleri bir araya getirmek, algıyı arttırmaya ve çeşitli deneyimler kazanmaya yardımcı olur. Rotalardaki kamusal alan ve yürüme ağlarındaki çeşitlilik, aylakça yürümek isteyenler için kenti kendilerine göre anlamlandırmaya yarar.

Kent için öneri niteliğinde olan bu yürüme rotaları, kullanıcıların nereden geldiklerine, ne yapmak istediklerine ve ne kadar yürümek istediklerine göre değişmektedir. Rotalar birbiri ile bağlanabilir veya ayrı ayrı kullanılabilir. Ekte verilen 9 rotanın içeriğinde, rotaların uzunlukları, rota üzerindeki önemli kamusal alanlar, fotoğraflar ve rota hakkında bilgiler verilmektedir.

Rota 1: Otobüs duraklarından (Cuma pazarı) Damlataş'a kadar 2 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 25 dakika sürmektedir. Kamusal alanlar, yeme-içme mekanları ve sosyal aktiviteler içerir. (Ek 4.)

Rota 2: Otobüs duraklarından (Cuma Pazarı) Kızılkule'ye kadar 1,65 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 20 dakika sürmektedir. Kamusal alanlar, gece kulüpleri, tarihi yerler içerir. (Ek 5.)

Rota 3: Kızılkule'den Damlataş'a kadar 1,5 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 15 dakika sürmektedir. Tarihi yerler, mağara ve sahil içerir. (Ek 6.)

Rota 4: Damlataş'tan Dinek Parkı'na kadar 3,3 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 35 dakikadır. Yürüyüş ve park alanları içerir. (Ek 7.)

Rota 5: Kızılkule'den Başkanlar Parkı'na kadar 3 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 35 dakikadır. Yürüyüş alanları, park alanları ve tarihi yerler içerir. (Ek 8.)

Rota 6: Damlataş'tan Pazarkapı'ya kadar 1,8 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 20 dakikadır. Sosyal alanlar içerir. (Ek 9.)

Rota 7: Kızılkule'den Pazarkapı'ya olan 1,5 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 20 dakikadır. Tarihi ve kültürel yerler içerir. (Ek 10.)

Rota 8: Kızılkule'den Pazarkapı'ya olan 1 km'lik kısa yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 15 dakikadır. Tarihi yerler içerir. (Ek 11.)

Rota 9: Pazarkapı'dan Hisariçi'ne olan 4,7 km'lik yoldur. Yürüyüş süresi yaklaşık 90 dakikadır. Tarihi, sosyal ve kültürel yerler içerir. (Ek 12.)



5. SONUÇ

Kentsel sürdürülebilirliğin temeli olan ‘yaşadığım yere sahip çık, sorunlarını sen belirle, çözümü birlikte üret’ düşüncesinden yola çıkılarak yapılan bu tez çalışmasında, kentlerdeki hızlı nüfus artışı ve buna bağlı olarak görülen çevresel sorunlarla yaşam kalitesinin azalması, bu konuda birçok görüşün ortaya konduğunu göstermiştir. Kentlerdeki yaşam kalitesinin, kentlilerin algılarına ve değerlendirmelerine göre değişen, çevrenin mekânsal, fiziksel ve sosyal faktörlerine bağlı olan bir kavram olduğu görülmüştür. Yaşam kalitesi ile birlikte ortaya çıkan yaşanabilirlik kavramı ise, yaşam kalitesi daha yüksek olan insanlardan oluşan, kentten kente olduğu gibi toplumdan topluma değişen ve içinde sürdürülebilirlik, canlılık, güvenlilik, çekicilik ve sağlıklılık barındıran bir kavram olarak tanımlanmıştır. Yaşanabilir kentlerin ölçütleri arasında yer alan yürünebilirlik kavramı ise, tüm bunların deneyimlenmesine yardımcı olacak insan merkezli bir ulaşım aracıdır.

Kentsel mekanın deneyimlenmesi ilk olarak algı ile başlamaktadır. Algılanabilirlik, kent algısı ve kentsel mekanın algılanabilirliği, bu tez kapsamında kentsel mekan okumasında deneyim altında ele alınmıştır. Algılanabilirlik, kuvvetli algı yaratan nesnelerin aracılığı ile olur. Bu süreç kişiden kişiye değişmesine rağmen, çevresel ve mekânsal birçok faktörden de etkilenir. Kent ve kentli arasındaki bu iletişimin sağlanması için birçok yöntem vardır. Bunlardan biri yaşanabilirliği ve yaşam kalitesini doğrudan etkileyen yürünebilirlik kavramıdır. Yürünebilirliğin, kentlilere veya kenti keşfetmeye çalışan insanlara, deneyimlere, sokak dokusuna ve yol gibi faktörlere bağlı olan ve kentin algılanmasına yardımcı bir eylem olduğu görülmüştür. Yürünebilirlik sadece belli bir amaç güdülerek yapılan bir eylem değildir. Kentlerde ‘flanör’ olarak yani aylakça gezilerek de kenti deneyimlemek mümkündür. Yürünebilirlikten kazanılan deneyimlerin somut bir şekilde aktarımı ise, haritalama ile olmaktadır. Haritalama sadece kent ve kentli arasında bir iletişim aracı değil aynı zamanda kentteki çeşitliliğin rotalara aktarılmasına yardımcı olan bir mekan okuması deneyimidir.

Kentin yürüme ve haritalama ile deneyimlenmesi konusunda birçok araştırmacının çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmada yaşanabilirlik ve yaşam kalitesine üzerine analizleri ve gözlemleri olan Jan Gehl'in kentsel mekan okuma deneyiminden yararlanılmıştır. Jan Gehl Melbourne için yaptığı çalışmalarla kentin yaşanabilirliğini büyük ölçüde etkilemiş bir kent planlamacıdır. Kentlilere odaklanılarak yapılan çalışma, bu tezde Alanya için uygulanmıştır. Alanya'daki yaşam kalitesi ve yürünebilirliğin ne ölçüde var olduğu üzerine çalışılmıştır. Kentin daha yürünebilir ve yaşanabilir bir kent olması için değerlendirmeler sunulmuştur. Bu değerlendirmeler ve analizler sonucunda öneri kent rotaları geliştirilmiştir. Bu rotalar kentin çeşitliliğini, yürüme ağlarını, aylakça gezerek kenti algılamayı ortaya çıkaran, kentli veya turistlere Alanya'yı daha iyi deneyimleyerek gezmelerine yarayacak önerilerdir.

Kentteki yürüme ağları ve kamusal alanlar arttıkça bu rotalar daha kapsamlı ve daha verimli olacak, bu şekilde yaşam kalitesine ve yürünebilirliğe daha fazla katkı sağlayacaktır.

Tez kapsamında yapılan gözlem ve analizler ışığında kentin yaşanabilir bir yer olarak büyümesine yardımcı bir takım kentsel planlama kararları da üretilebilir. Bu kararlar ileride tarihi ve sosyal alanlar ile içiçe yapılacak yeni tasarımlara altlık oluşturacak güncel yaşam bilgilerini de içermektedir.

Türkiye'de Alanya gibi mevcut tarihi ve turistik değerlere sahip bir kente uygulanan bu kentsel okuma çalışması ve sonuçları, diğer Alanya gibi değerlere sahip kentler için de teşvik edici olacaktır. Nitekim Jan Gehl'in Melbourne kent okuması ile birlikte yürütülen çalışmalar sonucunda, The Economist'in kurumsal ortağı The Economist Intelligence Unit, dünyanın en "yaşanabilir" kentlerini ve yaşanabilirlik konusunda son 6 senede kentlerde meydana gelen değişimler ışığında Melbourne en yaşanabilir kent seçilmiştir.

Öneri rotalar hayata geçirildiği ve uygulandığı takdirde yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve eğitim kurumlarının da katkılarıyla kentliler yaşam kalitesi ve kent konusunda daha bilinçli bir kullanıcı profili oluşturacaktır.

KAYNAKLAR

- Akay, A.**, 2000. Minör Politika, İstanbul: Bağlam Yayınları. s.126
- Akdoğan, G.**, 1984. Doğa Düzenleme Ders Notları, Y.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Akkar Ercan, M.**, 2007. Public Spaces of Post-Industrial Cities and Their Changing Roles, METU Journal of Faculty of Architecture, 24/1, s.115-137
- Altay, C.**, 2007. “Kentsel Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Planlama ve Mekansal İcraatlar”. Bülten 51: Dosya 05 – Sürdürülebilirlik: Kent ve Mimarlık, Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, s.25-29
- Appleyard, D.**, 1981. Livable Streets, Univ. of California Press.
- Arapkirlioglu, K.**, 2007. “Kentler, Sürdürülebilirlik ve Bir Yerel Gündem 21 Öyküsü” TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülten, 51
- Atıl, A.**, 2005. Gülgün, B. ve Yörük, İ. “Sürdürülebilir Kentler ve Peyzaj Mimarlığı”. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 42(2), İzmir, s.215-226
- Aytuğ, A. ve İnceoğlu, M.**, 2009. Kentsel Mekanda Kalite Kavramı, Megaron, s.132-134.
- Bakan, K.**, 1987. Türkiye' de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, TÜBİTAK, Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın No: 4-5, İstanbul.
- Bayram, F.**, 2001 “Sürdürülebilir Kentsel Gelişme: Araçlar, Yaklaşımlar ve Türkiye”. (Ed: Ayşegül Mengi), Cevat Geray’a Armağan. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayınları, s. 251-265
- Bell, P.A.**, 2005. Fischer, J.D., Baum, A.S., Grene, T.C. Environmental Psychology, Psychology Press, New York
- BM Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı.**, 1997 – Rio Deklarasyonu ve “Gündem 21” (UN Conference on Environment and Development – Rio Declaration and “Agenda 21”), T.C. Çevre Bakanlığı, (Türkçe), s.10

Corner, J., 1999. The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention, Mappings, Reaktion Books, Londra, p. 213-252

Çakın, Ş., 1990. Mimari Tasarım İnsan ve Çevre, Özal Matbaası, İstanbul

D.K.Ching, F., 2008. İç Mekan Tasarımı, (Çev. Belgin Elçioğlu), İstanbul, YEM Yayınları, s. 318

De Certeau, M., 2009. Gündelik Hayatın Keşfi, Dost Kitabevi, Ankara, s. 93

De Caeter, L., 2004. The Capsular Civilization: On the City in the Age of Fear, NAI Publishers: Rotterdam.

Deleuze, G. Guattari, F., 1987. Introduction: Rhizome. A Thousand Plateaus, University of Minnesota Press, Minneapolis, p.3-25

Demirkaya, Y., 2010. “Çekmeköy’ün Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Kentsel Yaşam Kalitesi” Çekmeköy Belediye Başkanlığı Yayını. İstanbul

Dissart J.C., S.C. Deler., 2000. “Quality of Life in the Planning Literature”, Journal of Planning Literature , Cilt: 15, No: 1

Donald, J., 1992. The City as Text, Social and Cultural Forms of Modernity, Blackwell Publishing, Cambridge, p.427

Erkman, U., 1973. Mimaride Etki ve Görsel İdrak İlişkileri, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Forsyth, A., Southworth, M., 2008. Guest Editorial: Cities Afoot—Pedestrians, Walkability and Urban Design Journal of Urban Design, Vol. 13, No. 1, p.1-3

Gehl, J., 1994. Places for People: Central Melbourne 1994, Kopenhag

Gehl, J., L. Gemzøe., 1996. Public Spaces - Public Life, The Danish Architectural Pres, Kopenhag.

Gibson, J., 1954. The Visual Perception of Objective Motion and Subjective Movement, Psychological Review, p.304-305.

Godschalk, D. R., 2004. Land Use Planning Challenges: Coping with Conflicts in Visions of Sustainable Development and Livable

Habitat., 1996. “An Urbanizing World; Global Report on Human Settlements”, Oxford University Press, Walton Street, Oxford

Hancock, T., Labonte, R., ve Edwards, R., 1999. Indicators That Count! Measuring Population Health at the Community Level. Canadian Journal of Public Health20, p.22-26

Handy,S., 1996. “Urban form and pedestrian choices: Study of Austin neighborhoods.” Transportation Research Record, 1552, Transportation Research Board, Washington, D.C., p.35-144.

Jacobs, A. B., 1995. Great Streets. Cambridge, Massachusetts: MIT Press

Karaküçük, S., Gürbüz B., 2007. Rekreasyon ve Kentleşme, Gazi Kitabevi, Ankara, s.55

Köse, H., 2012. Hüseyin Köse ile Flanör Düşünce Üzerine, Söy. Nazlı Berivan Ak, Kitapçı Kültür Sanat ve Kitap Tanıtım Dergisi içerisinde, İstanbul. s.74

Krambeck, H., Shah J., 2006. The Global Walkability Index: Talk the Walk and Walk the Talk http://cleanairinitiative.org/portal/system/files/60499_paper.pdf

Kütükçüoğlu T., 2000. “Türkiye’de Hayat Kalitesi ve İnternet”, İstanbul, s.1

Lang, J., 1987. Creating Architectural Theory: The Role of Behavioral Sciences in Enviromental Design, New York, Van Nostrand Reinhold Company, p. 269

Lennard, S.H.C. ve Lennard, H.L., 1995. ‘Liveable Cities Observed: A Source Book of Ideas and Images’, Gondolier Press, California.

Lynch K., 1960. “The Image of the City”, The MIT Press, Cambridge, Massachusets.

Marans, R., 2007. - Mimarlık Dergisi, Sayı:335, Mayıs-Haziran, Kentsel Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi
www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID...

Massam, B.H., 2002. Quality of Life: Public Planning and Private Living Progress in Planning, p.141 – 227

Mastercard Worldwide ve Boğaziçi Üniversitesi., 2011. Türkiye'nin Şehirleri Sürdürülebilirlik Araştırması, İstanbul.

Mazumdar, S., 2007. Mimarlık Dergisi 335 Mayıs-Haziran, Kentsel Yaşam Kalitesi ve Yer Duygusu

Mega, V., Pedersen, J., 1998. Urban Sustainability Indicators, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Dublin, s. 6-27

Montgomery, J., 1998. Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design, Journal of Urban Design, 3: 1, p. 93-116

Newman, P. W., 1999. Sustainability And Cities: Extending the Metabolism Model. Landscape and Urban Planning, 44, p. 219-226

Nold, C., 2005. Greenwich Emotion Map. online harita: <http://emotionmap.net/GreenwichEmotionMap.pdf>, erişim: Nisan 2016.

Nold, C., 2007. Stockport Emotion Map. online harita: <http://emotionmap.net/stockportEmotionMap.pdf>, erişim: Nisan 2016.

Nold, C., 2009. Introduction: Emotional Cartographies on the Self, Emotional Cartography. pp: 3-10, online kitap: <http://emotionalcartography.net/EmotionalCartography.pdf>, erişim: Nisan 2016.

Oktay, D., 2007. - Mimarlık Dergisi, Sayı:335, Mayıs-Haziran, Sürdürülebilirlik, Yaşanabilirlik ve Yaşam Kalitesi

Oktay, D., 2001. “Kentsel Tasarımın Kuramsal Çerçevesine Güncel Bir Bakış: Kentlerimiz, Yaşam Kalitesi ve Sürdürülebilirlik”, Mimarlık, Sayı: 302, s. 45-49

Pitts, A., 2004. Planning and Design Strategies for Sustainability and Profit, Elsevier & Architectural Press, Amsterdam

Şahin, Y., 2010., Kentleşme Politikası, Trabzon: Murathan Yayınevi, s.17

Schomberg,Y., Polakit,K., & Prospero,D., 2011. Spatial Partitioning of Livability Indices: South Florida Case Study. Proceedings REAL CORP

Southworth, M., 2005. Designing the Walkable City, Journal of Urban Planning and Development, 131:4, December, p. 246-257

Southworth, M., 2005. Designing the Walkable City, Journal of Urban Planning and Development, 131:4, December, p. 246-257.

Szalai, A., 1980. “The Meaning of Comparative Research on the Quality of Life”, The Quality of Life , ed. A. Szalai ve F. Andrews, Sage Beverly Hills, CA, s. 7-24

Tağmat, T., 2007. Mimarlık Dergisi, Sayı:335, Mayıs-Haziran, Mimarlık ve Yaşam Kalitesi: Avrupa’da Kentsel Yaşam Kalitesi Yaklaşımları

Tanyeli, U. ve Sözen, M., 2011. Sanat ve Kavram Terimleri Sözlüğü, Remzi Kitabevi, s. 360

The Sydney Morning Herald., 2007. Kent Planlama ve Psikoloji (Çeviri: <http://www.mimdap.org/?p=2544>)

Uçar, D., 2000. Mesleğimiz – Harita Nedir? Haritanı Kimler Üretir? (http://www.hkmo.org.tr/hakkimizda/meslegimiz/harita_nedir.php), erişim: Haziran 2016

Ünlü, A., 1991. Çevresel Kalite Algı ve Kentsel Tasarım, s. 328-330

Van Kamp, I., K. Leidelmeijer, G. Marsman, A. de Hollander., 2003. “Urban Environmental Quality and Human well-being. Towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study”, Landscape and Urban Planning , 65, p. 5–18

Veenhoven, R., & Ehrhardt, J., 1995. The cross-national pattern of happiness: Test of predictions implied in three theories of happiness. Social Indicators Research , 34, p. 33-68

World Health Organization QoL Group., 1995. The World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): position paper from the World Health Organization. Social Science And Medicine, 41,p. 403–1409.

Yazıcıoğlu, Z., 2010. Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği, Doktora Tezi

Yürekli, K.F., 1977. Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi

İNTERNET KAYNAKLARI

<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>, erişim: Mayıs 2016.

http://realtime.waag.org/en_index.html, erişim: Şubat 2016

<http://www.arkitera.com/kose-yazisi/86/yurumenin-mimarligi--kent-meditasyonu#>,
erişim: Mart 2016

<http://www.experimentsinmotion.com/motion-gallery/116/RealTime+Amsterdam/>,
erişim: Şubat 2016

<http://www.kcmo.org>, erişim: Şubat 2016

<http://www.softhook.com/stock.htm>, erişim: Mart 2016

<https://design.ncsu.edu/student-publication/?p=780>, erişim: Nisan 2016

<http://www.unhabitat.org/downloads/docs/GRHS.1996.0.pdf>, erişim: Nisan 2016

<http://alanya.bel.tr>, erişim: Mayıs 2016

EKLER

Ek 1: Alanya



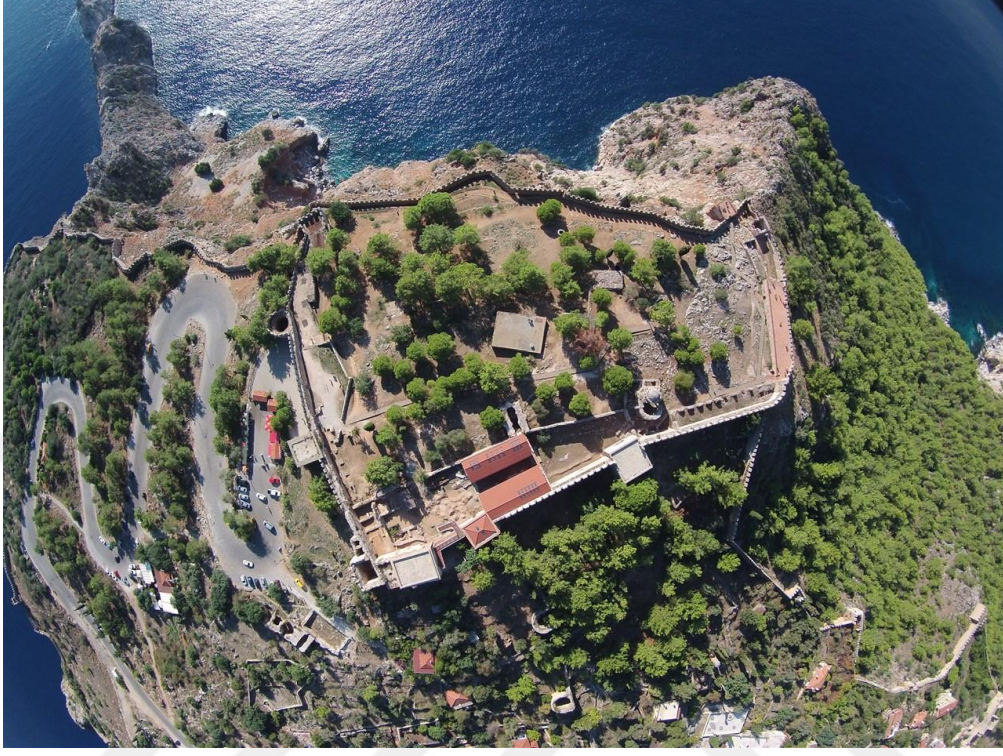
Kaynak: İlhami Yetkin

Ek 2: Alanya Kalesi



Kaynak: İlhami Yetkin

Ek 3: Alanya İçkale



Kaynak: İlhami Yetkin

● **ROTA 1**
OTOBÜS DURAKLARI - DAMLATAŞ : 2 KM



Önemli Kamusal Alanlar:

1. Cuma Pazarı
2. Atatürk Evi ve Müzesi
3. Hüseyin Azakoğlu Kent Müzesi ve Kent Belleği Merkezi
4. Alanya Arkeoloji Müzesi
5. Damlatas Mağarası

© 2016 Google
© 2016 Basarsoft
Image © 2016 CNES / Astrium

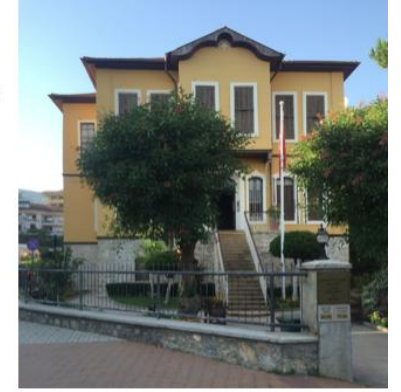
1.



2.



3.



4.



5.



Kaynak:
1. Google Earth
5. İlhami Yetkin

R 1

Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar yazara aittir

Ek 4: Rota 1

İlk rota, otobüs duraklarının olduğu ve cuma pazarının kurulduğu yerden başlamaktadır. Cuma gününe denk gelen ziyaretçiler ve kentliler, rotanın başlangıç noktası olan cuma pazarını gezip alışveriş yapabilirler. Buradan kalkan ve buraya son durak olarak gelen otobüsler, önceden Alanya'nın beldeleri, şimdi ise mahalleleri olarak bilinen Antalya yönünde Konaklı'dan başlayarak, Türkler, İncekum, Avsallar ve Okurcalar'a gider ve gelir. Gazipaşa yönünde ise, otobüsler Obaköy, Tosmur, Kestel, Mahmutlar ve en sonda Demirtaş'a kadar giden ve gelen ziyaretçileri getirirler. Her iki yönde de çok sayıda otelin bulunduğu bu mahallelerden gelen ziyaretçilerin ve kentlilerin rotaya göre yürüyerek ziyaret edecekleri ilk yer Atatürk Evi ve Müze'sidir. Buraya gelirken ve dönerken Şevket Tokuş Cadde'sinden geçilir. Bu cadde genellikle iş yeri, konut, okul ve hastane odaklı bir cadde olduğu için kamusal alanlar daha azdır. İnsanların, bu rota üzerinde giderlerken daha çok kamusal alana ihtiyaçları vardır. Kafeler de diğer yerlere göre burada daha az yoğunudur. İnsanlar Atatürk Evi'ne ve Kent Müze'sine giderlerken ve oralardan dönerken, burada iyi vakit geçirecek bir cadde olduğunu görmelidirler. Arabaların yoğunluğu bu caddede, insan yoğunluğunun artırılması için yeni yerler yapılmalıdır.

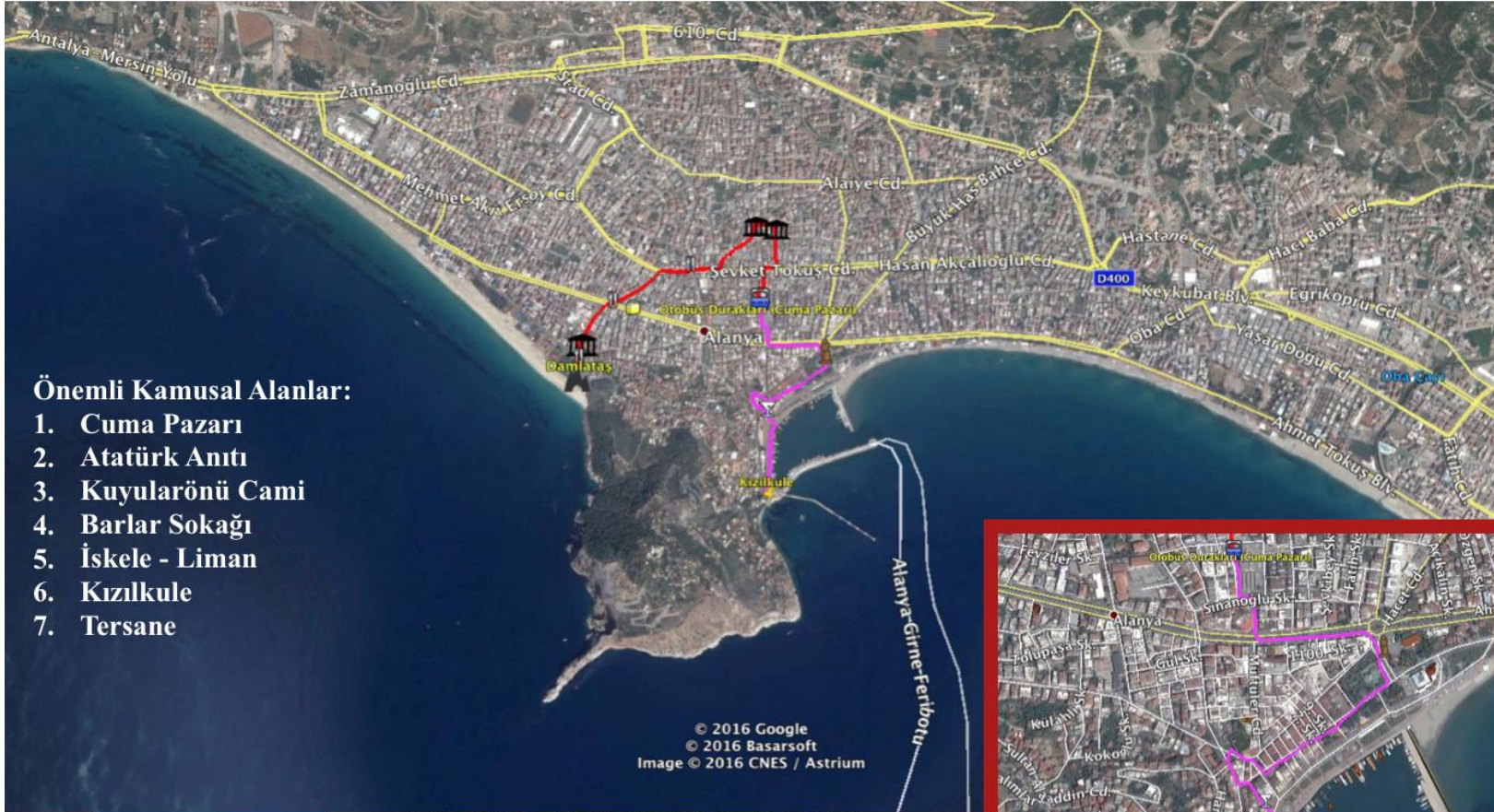
Rotada Şevket Tokuş Cadde'sini geçtikten sonra ziyaret edilen Atatürk Evi ve Müzesi, Atatürk'ün 18 Şubat 1935 yılında Alanya ziyareti sırasında kaldığı evdir. Aynı zamanda bu ev, Atatürk'ün kişisel eşyaları ve geleneksel Alanya evi eşyaları ile donatılmıştır. Daha sonra Atatürk Evi ve Müzesi'ne yakında bulunan ziyaret edilecek olan yer Hüseyin Azakoğlu Kent Müzesi ve Kent Belleği Merkezi'dir. Geleneksel Alanya evinin restore edilmiş hali olan Müze, Alanya'nın geçmişi ve geleceğini bir arada barındırma amacıyla yapılan ve geçmişe dair bilgiler veren bir yerdir.

2 kilometrelik olan rotada, Şevket Tokuş Caddesini geçip Atatürk Bulvarı ve Damlataş bölgesine varıldığında çok sayıda kafe, restoran ve alışveriş imkanı vardır. Aynı zamanda yürünebilirlik açısından yürüyüş yolları daha geniş ve caziptir. Zemin kat cepheleri daha iyidir. Damlataş'ta aynı zamanda tiyatro salonu ve sergi alanları ile Alanya Kültür Merkezi hemen yanında sinema ve su eğlence parkı da mevcuttur. Daha sonra rota üzerinde gidilecek önemli yerlerden biri de Alanya Arkeoloji Müzesi'dir. Müzede, Alanya'nın en eski kültür tarihi 18 bin sene öncesinden

Cumhuriyet Dönemine kadar kronolojik olarak anlatılmış, Ankara Anadolu Medeniyetleri Müzesinin desteklediği eserler ile de bölgeden çıkan eserler sergilenmektedir. Kalkolitik dönemden itibaren Arkaik, Klasik, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ait Mimari yapı elemanları, heykeller, cam eserler, osthotekler (küllerin bulunduğu küçük lahit mezar), seramik kap kacaklar, deniz ulaşım ve ticareti ile ilgili eserler ,sikkeler, mühürler bu dönemlere ait eserlerdir.



● ROTA 2
OTOBÜS DURAKLARI - KIZILKULE : 1,65 KM



Önemli Kamusal Alanlar:

1. Cuma Pazarı
2. Atatürk Anıtı
3. Kuyularönü Camii
4. Barlar Sokağı
5. İskele - Liman
6. Kızılkule
7. Tersane

2.



3.



<http://wikimapia.org/17196743/tr/Kuyularönü-Camisi#/photo/5256602>

4.



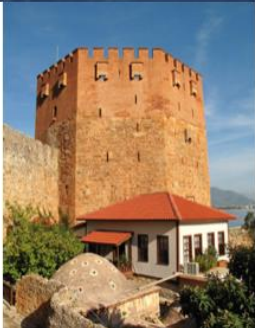
Google Earth

5.



R 2

6.



7.



6. - 7. İlhami Yetkin

Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar yazara aittir

Ek 5: Rota 2

İkinci rota, tekrar otobüs duraklarının bulunduğu ve cuma pazarının kurulduğu yerden başlayan, uzak mahallelerden gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler ve kentlilerin kullanabileceği bir rotadır. Bu rotanın amacı, tarihi yerlere doğru gelirken, kafe ve alışveriş alanlarından faydalanmak için önerilebilir. Aynı zamanda akşamları da insanların yoğun olduğu Rıhtım Caddesi'nde keyifli vakit geçirilebilir.

1,65 kilometrelik rota, cuma günü kurulan cuma pazarından başlayarak Atatürk Bulvarı'ndan Atatürk Anıtı'na doğru yol alırlar. Bu bölgede kafeler ağırlıktadır ve insanların vakit geçirmesi için idealdir. Anıttan sonra İskele'ye doğru giderken Alanya Çarşı'sı olarak bilinen alışveriş yapılacak birçok dükkan açık havada bulunmaktadır. Daha sonra Kuyularönü Camii görüldükten sonra Alanya'nın en kalabalık turistik bölgelerinden biri olan Barlar Sokağı'na gelinir. Barlar Sokağı ve İskele bölgesi gece kulüpleri olduğu için oldukça canlı bir yerdir. İskelede rıhtım boyunca teknelerin yanından yürüyüş yapılır. Kamusal oturma ve dinlenme alanları da burada oldukça fazladır.

İskeledeki yürüyüş rotasının sonu Kızılkule'ye kadar devam etmektedir. Kızılkule Alanya limanını, tersaneyi ve kaleyi dışarıdan gelecek olan saldırılara karşı koruyan 13. yy ortaçağ Akdeniz savunma yapılarının en önemlilerinden biridir. 1.Alaaddin Keykubat tarafından inşa ettirilen tarihi yapı sekiz köşeli ve beş katlıdır. Kızılkule gezildikten sonra bu rota üzerinde görülmesi gereken son yer Tersanedir.

Alanya tersanesi, 57 metre uzunlukta ve 40 metre derinlikte olup her birinin genişliği 7.70 metre olan 5 adet tonozlu gözden ve bu gözleri birbirinden ayıran sivri kemerli duvarlardan meydana gelmiştir. Tersane Alanya'da sadece gemi yapımı ve gemilerin kışlık konaklama yeri olarak kullanılmamıştır. Gemilerin tamirata ve donanımı, demir işçiliklerinin yapıldığı, idari ve depo alanı olarakta kullanılmıştır. Ziyaretçiler ve kentliler denizcilik ve gemi ile ilgili kalıntılar ve bilgiler bulabileceği tersaneyi gezerek rotayı bitirirler.

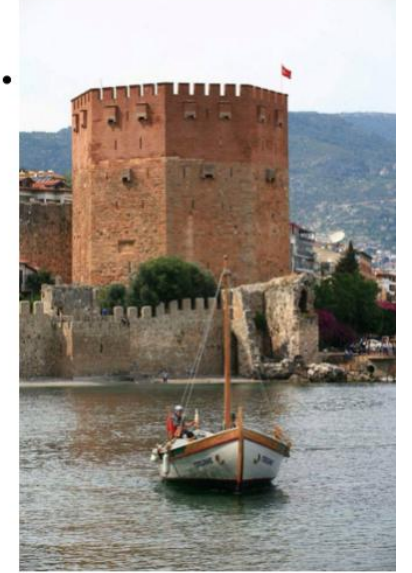
● ROTA 3
KIZILKULE - DAMLATAŞ (KISA YOL) : 1,5 KM



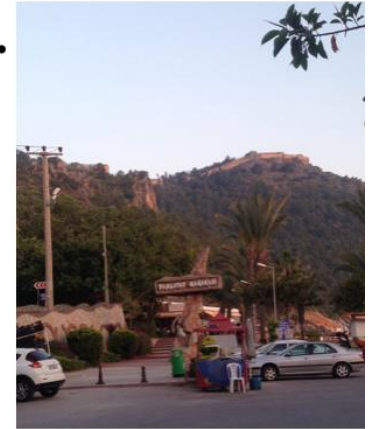
Önemli Kamusal Alanlar:

1. Tersane
2. Kızilkule
3. Kuyularönü Cami
4. Damlataş Mağarası
5. Alanya Arkeoloji Müzesi
6. Kleopatra Plajı

2.



4.



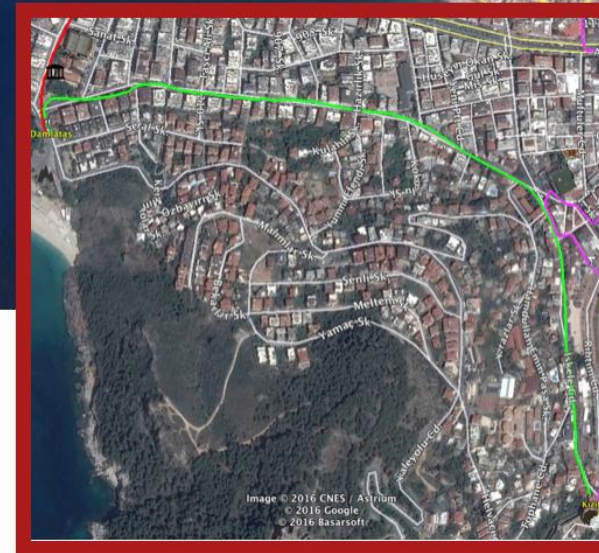
1.



6.



<http://www.atlasdergisi.com/kesfet/gezi/yaz-aylari-icin-10-plaj-onerisi.html>



Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar yazara aittir

R 3

Ek 6: Rota 3

Üçüncü rota, birinci ve ikinci rotanın birleşiminin alternatif kısa yolunu oluşturmaktadır. Kızılkule'nin bulunduğu noktadan başlayan rota, Damlataş'a kısa yoldan gider ve toplam 1,5 kilometredir. Kızılkule'nin önünde bulunan limana yanaşan büyük gemilerdeki yerli ve yabancı ziyaretçilerin Damlataş'a gitmek için kullanılan bu rotada ilk olarak Kızılkule ve Tersane ziyaret edilir. Daha sonra İskele Caddesi'nden yürünerek Kuyularönü Camii'ne varılır. İskele Caddesi'nde güzel manzaralı restoran ve kafeler bulunmaktadır. İskele Caddesi'nden sonra Damlataş Caddesi'ne bağlanan yol ile Damlataş'a gidilir. Damlataş Caddesi'nde alışveriş yapılabilir ancak zemin kat cephelerinin iyileştirilmesi gerekmektedir. Park edilmiş arabalar aynı zamanda bu dükkanların görüntüsünü engellemektedir. Kamusal dinlenme ve oturma alanları Damlataş'taki Güzelyalı Caddesi'nde olduğu kadar burada yoktur.

Damlataş'a varıldığında Damlataş Mağarası ve Alanya Arkeoloji Müzesi bu bölgedeki önemli kamusal alanlardır. Bu bölgede bulunan otellerdeki ziyaretçiler, bu rotayı Kızılkule ve İskele tarafına gitmek için kısa yol olarak kullanabilirler. Aynı zamanda tam tersi taraftan gelenler, Kleopatra Plajı için de bu rotayı kullanabilirler. Kleopatra Plajı, 2 kilometre uzunluğundadır. İsmi, Roma döneminde Mısır kraliçesi Kleopatra'dan alan plaj, efsaneye göre Roma generali Antony , Alanya ve çevresini Mısır kraliçesi Kleopatra'ya hediye ettiğinde, Kleopatra her gün kale yamacında banyo yapmak için kayalıkların arasındaki minik koya inmekteymiş. Kaleden direk olarak plaja giden bir tünel ve 40 merdiven aracılığı ile yüzmeye inen Kleopatra, Akdeniz'e çıktığı her sefer sırasında Alanya'ya uğrayarak burada denize girmiş. Eski zamanda da tarihi yerler ile plajın böyle bir bağlantısı olması çok önemlidir. Çünkü tarihi yerlerin yoğun olduğu bir kentte sosyal ve kültürel etkinliklerin yürüyüş yollarıyla bağlantılı olması gerekmektedir. Aslında bu plaj kentliler ve yürünebilirlik için bir yol niteliğindedir. Aynı zamanda kamusal bir alan olduğu için kafeler ve oturma yerleri de vardır.

● **ROTA 4**
DAMLATAŞ - DİNEK PARKI: 3,3 KM



Önemli Kamusal Alanlar:

1. Damlatas Mağarası
2. Alanya Arkeoloji Müzesi
3. Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru
4. Keykubat Heykeli ve Parkı
5. Dinek Parkı

5.



<http://alanya.bel.tr/Proje/21/ALANYA-BATI-GIRISINDE-SELCUKLU-YILDIZI-PARLIYOR>

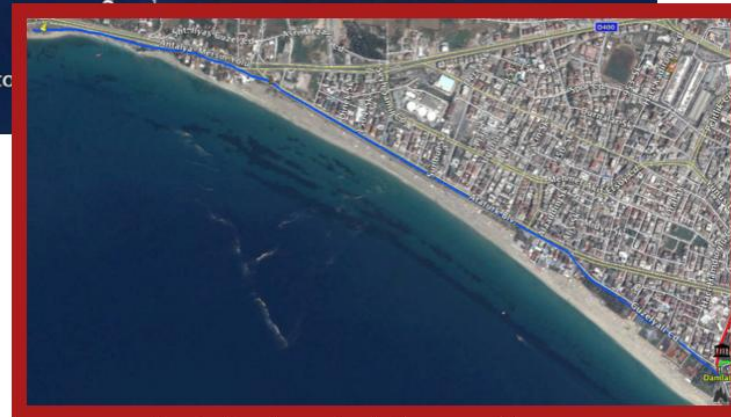


<http://www.alanya.tv/tr/AlanyaTarihiYerler/Muzeler/ArkeolojiMuzesi/>

4.



<http://alanya.bel.tr/Haber/15334/KEYKUBAT-PARKI-YENI-GORUNUMU-ILE-GOZ-DOLDURUYOR>



Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar yazara aittir

R 4

Ek 7: Rota 4

Dördüncü rota, Damlataş'tan başlamaktadır ve 3,3 kilometrelik bir yürüyüş rotasıdır. Damlataş'ta bulunan çok sayıda otelde konaklayan yerli ve yabancı ziyaretçilerin yanı sıra kentte yaşayan insanlar için iyi bir yürüme yoludur. Bu rota kentliler için spor amaçlı kullanılabilir. Damlataş'tan başladığı için önemli kamusal alanlardan Damlataş Mağarası ve Alanya Arkeoloji Müzesi ziyaret edilir. Damlataş'taki Güzelyalı Caddesi'nden Kleopatra Plajı Yürüyüş Parkuru'na bağlanır. Güzelyalı Cadde'sinde park, bahçe gibi kamusal alanlarda veya çimlerin üzerindeki ikincil oturma-dinlenme yerlerinde vakit geçirilebilir. Bu yol yürüyüş için oldukça geniş, güzel bir manzaraya ve çok sayıda oturma ve dinlenme yerleri olan bir yoldur. Tek şerit olmasından ve geniş bir yola sahip olmasından dolayı trafik gürültüsü yoktur. Kleopatra Plajı'na inilebilir. Bu yolun sonunda bulunan Keykubat Heykeli ve Parkı, önemli kamusal alanların içerisinde yer almaktadır. Alaaddin Keykubat'ın heykeli bulunan parkta, süs havuzları ve banklar bulunmaktadır.

Bu yürüyüş rotası Alanya'nın batı girişinde bulunan Dinek Parkı'na kadar devam etmektedir. Parkın içinde bulunan Alanya yazısı kente gelen insanlar tarafından kent merkezine gelindiğinin habercisi niteliğindedir. Park alanında deniz ve manzaraya karşı gezinti yolları, dekoratif çiçeklikler ve zeminin ortasında mermerden Selçuklu yıldızı simgesi vardır. İnsanlar yürürken bu parkı ziyaret edebilirler ancak çevresinde başka önemli kamusal alan olmadığı için ve şehirler arası bir ana yol üzerinde bulunmasından dolayı, insanları bu tarafa çekecek başka kamusal alanlar da gerekmektedir.

● ROTA 5

KIZILKULE - BAŞKANLAR PARKI : 3 KM



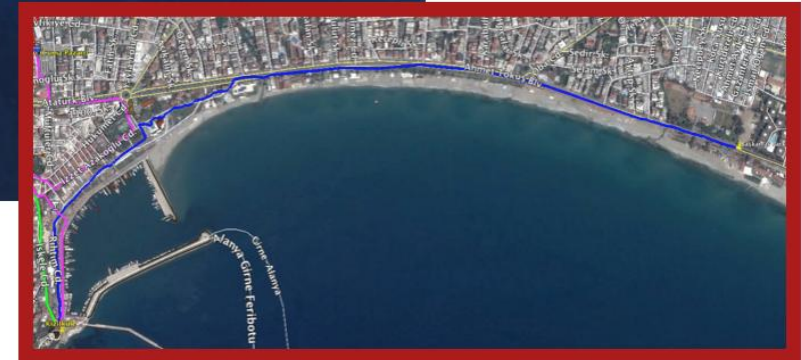
Önemli Kamusal Alanlar:

1. Tersane
2. Kızilkule
3. İskele - Liman
4. Başkanlar Parkı

2.



İlhami Yetkin



Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar yazara aittir

4.



http://www.mekan360.com/gezimekanlari_0.77.217.7.0.0-antalya-gezilecek-mesire-ve-dogal-alanlar.html

R 5

Ek 8: Rota 5

Beşinci rota, dördüncü rotadan farklı olarak Kızılkule'den başlayan 3 kilometrelik bir yürüyüş rotasıdır. Liman'a gelen gemilerdeki veya kent merkezindeki ziyaretçilerin yanı sıra bitiş noktasından başlanırsa da o tarafta bulunan otellerdeki ziyaretçilerin yürüyüş rotası olarak kullanılabilir.

Önemli kamusal alanlar olan Kızılkule ve Tersane'nin gezilmesinin ardından İskele'de Rıhtım Caddesi'nde yürünmektedir. Uzun ve geniş bir yürüme yoluna sahip deniz kenarı olan Rıhtım Caddesi kafeler, restoranlar, oturma ve dinlenme yerleri bakımından zengindir. Alanya Belediye binasına kadar yürüdüktan sonra oranın önünden geçip İzzet Azakoğlu Caddesi'ne bağlanılmaktadır. Bu cadde de Ahmet Tokuş Bulvarı'na bağlanmaktadır. Bu cadde üzerinde dükkanlar ve çok sayıda otel bulunmaktadır. Genellikle sabahın erken saatlerinde bu taraflarda oturan kentlilerin yürüyüş için tercih ettikleri bulvar, oldukça uzun ve geniş bir yürüyüş yoluna sahiptir. Yemek ihtiyacı için de çeşitli yerler bulunan bu rota, Başkanlar Parkı'na kadar devam etmektedir. Bu yürüyüş yolu belediye binasının önünden başlayan Keykubat Plajı'nın yanında ve onun sonuna kadar devam etmektedir. Başkanlar Parkı ise, yeşil bir alanda oturma ve dinlenme yerlerinin yanı sıra spor aletleri, çocuk parkı ve masa tenisi gibi aktiviteler için kullanılacak malzemelere sahiptir. Bu rota aynı zamanda tam tersi yöne doğru bu bölgede konaklayan ziyaretçiler ve kentliler için önemli bir tarihi yer olan Kızılkule'ye giden yürüme rotasıdır. Tarihi bölgeyle, spor amaçlı veya aylakça yürüyüşün birleştiği bir rota olabilir.

● ROTA 6
DAMLATAŞ - PAZARKAPI : 1,8 KM



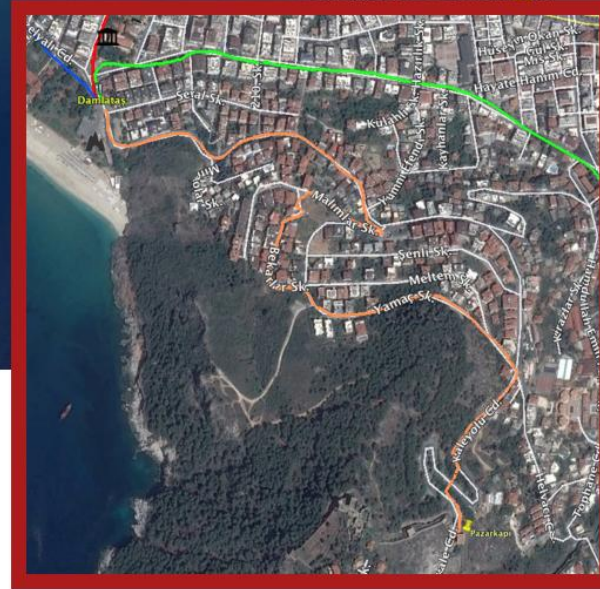
Önemli Kamusal Alanlar:
1. Alanya Arkeoloji Müzesi
2. Damlatas Mağarası
3. Kleopatra Plajı



<http://sanalmemleket.com/antalya.html>



<http://www.trthaber.com/haber/yasam/damlatas-magarasi-yabanci-turistlerin-gozdesi-oldu-199306.html>



R 6



Ilhami Yetkin

Ek 9: Rota 6

Altıncı rota, Damlataş'tan Pazarkapı'ya kadar 1,8 kilometrelik bir yürüyüş yoludur. Otellerinden çıkan yerli veya yabancı ziyaretçilerin ve kentlilerin, Damlataş'tan Alanya Kalesi'ne kısa yoldan çıkmaları için bu rota önerilmiştir. Bu rota da diğer bütün rotalarla bağlantılıdır. Bu yüzden Alanya Kalesi'ne otobüs duraklarından gelen ziyaretçiler de devamında bu rotayı kullanabilir.

Bu rota üzerindeki önemli kamusal alanlar, sadece başlangıç yeri olan Damlataş'ta bulunmaktadır. Alanya Arkeoloji Müzesi, Damlataş Mağarası ve Kleopatra Plajı, Pazarkapı'ya çıkmadan önce ziyaret edilebilecek önemli kamusal alanlardır.

Damlataş'tan sonra Alanya Kale'sine çıkan rota, Sultan Alaaddin Caddesi'nde devam etmektedir. Bu yol üzerindeki kaldırımlar çok dardır ve yokuş yukarı olduğu için insanlar daha çok zorlanmaktadır. Bu yol üzerinde genellikle konutlar olduğu için, yürüyen insanlar için kamusal oturma ve dinlenme alanlarına ihtiyaç vardır. Sonra Yamaç Sokak ve Kale Caddesi ile devam eden yol üzerinde iyi manzaralı kafeler bulunmaktadır. Dinlenmek ve yemek ihtiyacı için idealdir. Pazarkapı'ya gelindiğinde ise, yol üzerinde tezgahlarda takı, hediyelik gibi eşyalar satın alınabilecek yerler vardır. Yol üzerinde görülen surlar, düzgün bir yürüme yolu olmamasına karşın yürüyen insanlar için tarihsel bir etki yaratmaktadır.

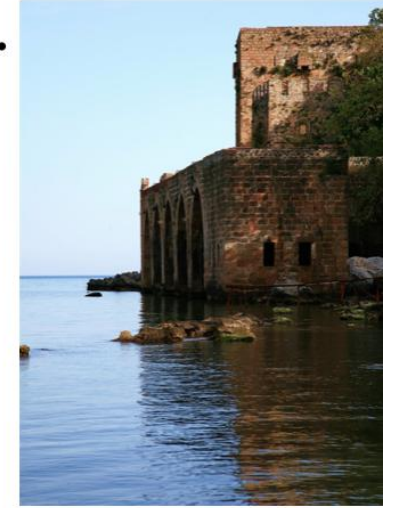
● ROTA 7
KIZILKULE - PAZARKAPI : 1,5 KM

2.-3.

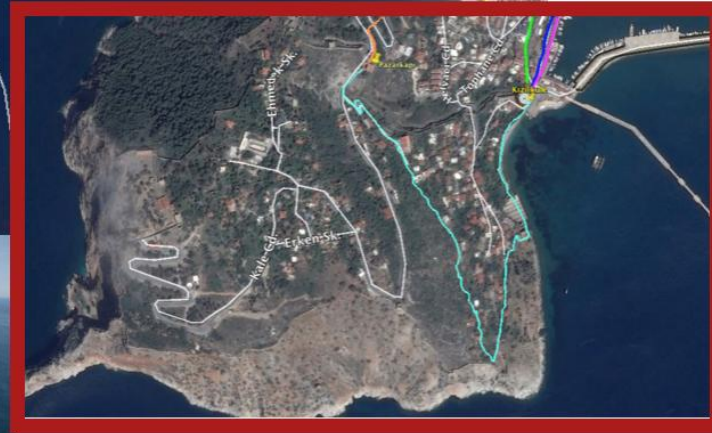


Önemli Kamusal Alanlar:

1. Kızilkule
2. Tersane
3. Tophane
4. Esat Burcu
5. Hagios Constantinus Kilisesi
6. Mikail Archangelos Kilisesi



İlhami Yetkin



R 7

5.-6.

<http://alanya.bel.tr/S/521/Hagios-Constantinus-ve-Mikail-Archangelos-Kilisesi>



4.



İlhami Yetkin

Ek 10: Rota 7

Yedinci rota, Kızılıkule'den Pazarkapı'ya olan 1,5 kilometrelik bir yürüyüş yoludur. Kızılıkule'nin önüne gemiyle gelen yerli ve yabancı ziyaretçiler Alanya Kale'sine çıkarken bu yolu kullanabilirler. Bu yol üzerinde de önemli tarihi eserler bulunmaktadır. Aynı zamanda Damlatış ve Pazarkapı rotasına yani rota 6'ya alternatif bir yoldur.

Kızılıkule'den başlayan rota için yürüyenler ilk önce Kızılıkule ve Tersaneyi görürler. Daha sonra ise Tophane gelir. Limanı ve tersaneyi güney batıdan koruyan tophane, kesme taşla yapılmıştır. 19 metre yükseklikte ve 2 katlı olan yapı, esas surla bağlantılıdır. Daha sonra Tophane mahallesine bağlı bir semt olan Esat Burcu'na gelinir. Adını bu mahallede bulunan bir yatırdan almış olan Esat Dede yatırı büyükçe bir mezardır. Devamında yine Tophane mahallesinde bulunan 18-19 yy. ait iki önemli Hagios Constantinous ve Mikail Archangelos kiliseleri bulunmaktadır;. Herkese açık bu eski tarihi bölge, doğal park niteliğinde önemli kamusal alanlardır.

● ROTA 8

KIZILKULE - PAZARKAPI (KISA YOL) : 1 KM



Önemli Kamusal Alanlar:

1. Kızılkule
2. Tarihi Hamam Yapısı
3. Sarnıç
4. Tophane Mahallesi
5. Hagios Constantinous Kilisesi
6. Mikail Archangelos Kilisesi

3.



<http://alanya.bel.tr/S/477/Tarihi-Sarnic-Yapisi>

2.



<http://alanya.bel.tr/S/487/Tarihi-Hamam-Yapisi>

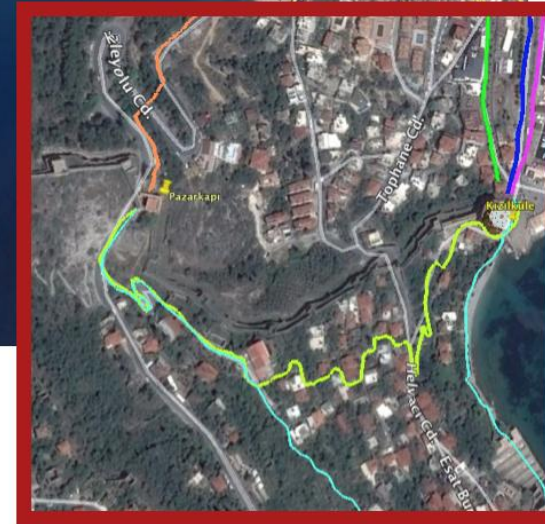
5.

İlhami Yetkin



4.-6.

İlhami Yetkin



R 8

Ek 11: Rota 8

Sekizinci rota, rota 7'nin alternatifi olan bir kısa yoldur. Kızılkule'den Pazarkapı'ya 1 kilometre olan yol, gemiyle gelen veya Alanya'da bulunan daha az yürümek isteyen ziyaretçiler için uygundur. Bu rota üzerindeki önemli kamusal alanlar ilk olarak Kızılkule ile başlar. Kızılkule'nin güneyinde ise tarihi hamam yapısı bulunmaktadır. Geleneksel Alanya Evi ile birlikte yer alan yapı, ortası kubbeli, çifte halvetli ve enine sıcaklıklıdır. Çarşı hamamı olarak kullanıldığı bilinen hamam, 1960'lara kadar üstündeki evin sahipleri tarafından işletilmiştir.

Rotanın devamında, 13. yy Selçuklu döneminden kalan kare planlı bir sarnıç yapısı, ziyaret edilecek önemli kamusal alanlar arasındadır. Birbirine bitişik iki mekandan oluşan sarnıç, moloz taş ve harçla örülmüş tonozlardan yapılmıştır ve sergileme alanı olarak kullanılmaktadır.

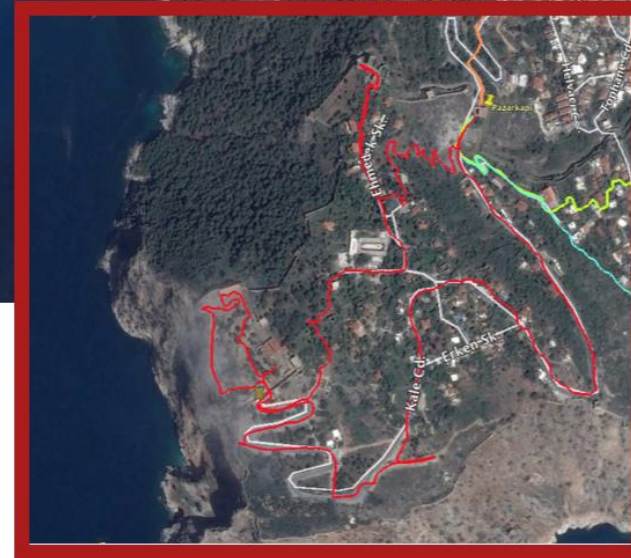
Rotanın devamında geleneksel sokak dokusu ve Alanya evleri ile önemli bir kamusal alan Tophane Mahallesi bulunmaktadır. Mahalle eğimli olan arazide kurulmuştur ve bütün evler denize bakmaktadır. Evlerin hepsinin kendilerine ait su sarnıçları bulunmaktadır. Mahallede gezilmesi gereken önemli yerler ise 13 yy'dan kalma mescit, Andızlı ve Tahta Minareli Cami, Hagios Constantinous ve Mikail Archangelos kiliseleri ve iki adet küçük Şapel'dir. Bunlara ek olarak, Alanya'ya özgü su kabağı el sanatları atölyesi, butik otele dönüştürülen eski bir balıkçı evi, değişik bitki ve kelebek türleri de bu mahallede görülecekler arasındadır.

● **ROTA 9**
PAZARKAPI - HİSARİÇİ : 4,7 KM



Önemli Kamusal Alanlar:

1. Hisariçi Mahalle Kapısı
2. Süleymaniye Cami
3. Ömürlü Kemal Atlı Kültür Evi
4. Ehmedek
5. Bedesten
6. Mecdüddin Sarnıcı
7. Sandık Emni Kayhanlar Evi
8. Akşebe Sultan Mescidi
9. İçkale
10. Alaeddin Keykubat Sarayı
11. Orta Çağ Kilisesi
12. Seyir Terası
13. Adam Atacağı



R 9



4.



5.



6.



7.



8.



9.



Kaynak:
1.-2.-3.-4.-6.-9.-10.-11.-12.-13. İlhami
Yetkin

5.-7.-8.-. <http://alanya.bel.tr>

10.-11.



12.-13.



Ek 12: Rota 9

Dokuzuncu rota, Hisariçi mahallesini içeren Alanya'nın en önemli kamusal alanı ve korunan doğal ve arkeolojik sit alanını oluşturan bir yürüme rotasıdır. 4,7 km olan bu rota, diğerlerine göre daha uzundur. Kale Caddesinden başlayan rota üzerinde seyir terasları ve Alanya manzaralı kafeler vardır. Seyir teraslarında dürbünlü gözetleme yeri ve insanların oturmaları için banklar bulunmaktadır. Aynı zamanda yol granit arnavut kaldırımlı taş yol şeklindedir.

Kale bölgesine giriş için kullanılan Hisariçi Mahalle Kapısı'ndan geçtikten sonra Ömürlü Kemal Atlı Kültür Evi bulunmaktadır. Geleneksel Alanya evi örneklerinden biri olan yapı, belediye tarafından hem içi hem de dışı Alanya yaşam tarzını yansıtabilecek şekilde restore edilmiş ve ziyaretçilere açılmıştır.

Hisariçi Mahalle Kapısı'ndan sağ tarafa döndüğünde Süleymaniye Camii bulunmaktadır. 13. yy'da Alaaddin Keykubat tarafından inşa edilen cami, yıldırım düşmesi sonucu yıkıldıktan sonra, Kanuni Sultan Süleyman tarafından yeniden yaptırılmıştır. Cami, tuğladan kubbeye ve hem tuğla hem de kare taşlardan duvarlara sahiptir. Camiden sonra insanların oturabileceği manzaralı ve açık havada kafeler bulunmaktadır. Biraz daha ileride, Alanya Kale'sinin kuzeyinde Ehmedek bulunmaktadır. Alaaddin Keykubat tarafından karadan gelecek saldırıları önlem amacı ile yapılan Ehmedek Kalesi, üçer kuleli iki ayrı bölümden oluşmaktadır. Ehmedek'ten sonra sağ tarafta, Süleymaniye Camisi'nin güneybatısında Bedesten bulunmaktadır. Moloz taş ve tuğladan inşa edilmiş dikdörtgen planlı bir yapıdır. Alaaddin Keykubat zamanında bu yapının ahır veya depo olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Osmanlı döneminde Bedesten olarak kullanılan yapıdan sonra, Sandık Emni Kayhanlar Evi olarak bilinen Alanya Kalesi Geleneksel El Sanatları Merkezi ziyaret edilebilir. Geleneksel Alanya evi olan yapı, dış cephesinde bulunan kitabeden 1889 yılında yapıldığı anlaşılmaktadır. İpek böcekçiliği kentte yaygın olduğu için burada, el yapımı ipek kozasından yapılan çiçekler ve ipek dokumalar sergilenmektedir. Bu yapının kuzeyinde ise Mecdüddin Sarnıcı bulunmaktadır. 13. yy Selçuklu yapısı olan sarnıç, yağmur sularını toplayarak o yıllardaki su ihtiyacının karşılanması için yapılmıştır. Dikdörtgen planlı ve beşik tonozlu yapı, moloz taş duvarlardan oluşmuştur. Daha sonra Bedestesten'in güney batısında ise Akşebe Sultan Mescidi bulunmaktadır. Mescid, Alanya Kalesi'nin ilk kumandanlarından

Akşebe Sultan tarafından yapıldığı için bu adı almıştır. Yapının dış kısmı taş, iç kısmı ise tuğladan yapılmış, iki odalı bir tarihi eserdir. Odanın birisi mescid, diğeri ise Akşebe Sultan'ın ve birkaç kişinin mezarıdır. Devam eden patika yoldan sonra İçkale'ye giriş bulunmaktadır. Kale girişinde tezgahlarda el yapımı eşyalar satılmaktadır. İçkale'de I.Alaaddin Keykubat'ın yaptırdığı Alaaddin Keykubat Sarayı'nın kalıntıları da bulunmaktadır. Saray kalıntısının karşısında ise, Bizans dönemine ait Ortaçağ Kilisesi bulunmaktadır ve kilise, İçkale'de Selçuklu dönemine ait olmayan tek yapıdır. İçkale'de, yukarıda Toroslari ve aşağıda Alanya'nın batı kıyısını gören bir seyir terası bulunmaktadır. Aynı zamanda uçurumun üzerinde bulunan ve Adam Atacağı olarak bilinen bir sarnıç bulunmaktadır.

Alanya Kalesi Kentsel-Tarihi-Arkeolojik ve Doğal sit alanı olduğu için yürüyüş yolları ve güzergahları Alanya Belediyesi tarafından Kale Koruma Amaçlı İmar planı dahilinde bulunan alt projeler kapsamında Antalya Koruma Bölge Kurulu onayı ile restorasyonu yapılarak bölge kullanıma açılmaktadır. Yeni yürüyüş güzergahları yapmak veya yeni malzemeler kullanmak ilke kararlarına uymadığı için kazısı tamamlanmamıştır. Bu taşlı ve arnavut kaldırımlı yollar, doğal sit alanı oluğu için güzergahlar değişmeden sadece yenilenmektedir. Alanya Belediye'sinin üzerinde çalıştığı Teleferik projesi, henüz yapılmamış olmasına karşın kale bölgesine ulaşım için tasarlanmıştır. Kale bölgesi trafiğe kapatılmalı ve yürünebilirlik bağlamında teşvikler yapılmalıdır. Alanya Kale'sinin olduğu bu rota, yürüme amaçlı gezenler için yaklaşık 1 buçuk saat sürmektedir. Fakat önemli kamusal alanların gezilmesi ve bu süreçteki oturma dinlenme gibi etkinliklerle ortalama 4-5 saat sürecek bir rotadır.

