



KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ ULAŞIM DÜZENLEMELERİNİN KULLANIM SONRASI DEĞERLENDİRİLMESİ

A Post-Use Evaluation of Transportation Regulations in Konya Historical City Center

Dr. Öğr. Üyesi Sedef ŞENDOĞDU

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID ID: 0000-0002-8021-306X

Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya/Türkiye
ORCID ID: 0000-0002-3223-0172

Cite As: Şendoğdu, S. & Dağlıoğlu, Ü. (2021). “Konya Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Düzenlemelerinin Kullanım Sonrası Değerlendirilmesi”, International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 7(44): 899-913.

ÖZET

Tarihi kent merkezleri, kentin oluşumunu ve geçmişteki kültür kalıntılarını tarihi süreç içerisinde sergileyen, yeniden üretilmeyen ve kentin kimliğini yansıtan önemli odak noktalarıdır. Kentlerimizde hızlı nüfus artışıyla birlikte kentsel alanların sınırlarının genişlemesi kentsel fonksiyonların da farklılaşmasında önemli bir etmen olmuştur. Kentlerde yaşanan bu hızlı değişimden en çok etkilenen kent parçası ise tarihi kent merkezleridir. Günümüzde tarihi kent merkezlerinin canlandırılmasına ve mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik çalışmalar hız kazanmakla birlikte bu alanlara yönelik planlama ve uygulama sorunları artmaktadır. Bu sorunlar içerisinde, özellikle ulaşımdan kaynaklanan sorunlar mekan kalitesinin düşmesine ve kullanıcı memnuniyetinin azalmasına sebep olmaktadır. Özellikle, tarihi kent merkezlerinde ulaşım sorunlarının çözümü için benimsenen geleneksel ulaşım yaklaşımları, yeni taşıt yollarının açılması ya da mevcut taşıt yollarının genişletilmesi şeklinde olmakta, bu yaklaşımlar ise tarihi kent merkezinde taşıt hacmini ve taşıt hızını artırmakta, trafik güvenliğini ve sürdürülebilir kentsel gelişmeyi olumsuz etkileyerek kullanıcı memnuniyetinin azalmasına sebep olmaktadır. Oysa ki; tarihi kent merkezlerinde ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik gerçekleştirilen uygulamaların kent geneline hitap eden ve kullanıcılarının kent ile bütünleşmesine imkan sağlayan bir özellik taşıması için geleneksel ulaşım planlamasının aksine kullanıcının talep, sorun ve gereksinimlerini önceliğe alan yeni yöntemler uygulanmalıdır.

Bu doğrultuda çalışmada; Konya Tarihi Kent Merkezi örneğinde, tarihi kent merkezlerinin kullanımına yönelik sorunların belirlenmesi, ulaşımdan kaynaklanan sorunların çözümüne yönelik stratejilerin geliştirilmesi amacıyla kent halkının ulaşım düzenlemelerinin kullanım sonrası değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Örneklem alanda ulaşımına yönelik uygulanan düzenlemelerinde yaşanan sorunların belirlenmesi ve kullanım sonrasının değerlendirilebilmesi için örneklem alanda 2007 ve 2016 yıllarında sistematik gözlemler yapılmış, alan kullanıcılarına anket uygulanmıştır. Her iki yılda yapılan gözlemler ve elde edilen anket bulguları karşılaştırılarak alanın ulaşımdan kaynaklı sorunlarının azaltılması ve alanı kullananların memnuniyetinin artırılmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar kelimeler: tarihi kent merkezi, ulaşım planlaması, kullanım sonrası değerlendirme, Konya.

ABSTRACT

Historical city centers are important focal points that exhibit the formation of the city and the cultural remains of the past within the historical process, which reflect the identity of the city and cannot be reproduced. With the rapid population growth in our cities, the expansion of the boundaries of urban areas has been an important factor in the differentiation of urban functions. The part of the cities that is most affected by this rapid change has been the historical city centers. Although today, the efforts to revitalize historical city centers and improve the quality of space are gaining momentum, planning and implementation problems for these areas are increasing. Among these, especially the problems caused by transportation result in the decrease in the quality of the space and the user satisfaction. Especially, traditional transportation approaches adopted for the solution of transportation problems in historical city centers are in the form of opening new vehicle routes or widening existing vehicle roads, and these approaches increase the traffic volume and vehicle speed in the historical city center, which negatively affects traffic safety and sustainable urban development and user satisfaction. However, instead of traditional transportation planning, new methods that prioritize the demands, problems and needs of the user should be applied in order to ensure that the applications carried out for the solution of transportation problems in historical city centers appeal to the whole city and allow the users to integrate with the city.

Accordingly, the present study aims at offering a post-use evaluation of the transportation arrangements of the people of the city in the sample of Konya Historical City Center in order to determine the problems related to the use of historical city centers and to develop strategies for solving the problems resulting from transportation. Systematic observations were carried out in the sample area and a questionnaire was applied to the users of the area in years od 2007 and 2016 in order to determine the problems experienced with the regulations applied for transportation and to offer a post-use evaluation of the sample area. By comparing the observations and the findings of the survey conducted in both years, suggestions to reduce the transportation problems of the area and to increase the satisfaction of the users of the area were proposed.

Keywords: historical city center, transportation planning, post-use evaluation, Konya.

1. GİRİŞ

Sanayi devrimi ile birlikte kent nüfusunu artması ve teknolojinin gelişmesi sonucunda kentlerin yayılması, yürüme mesafesindeki yolculukların motorlu araçlarla gerçekleştirilmesine neden olmuştur. Ülkemizde 1950’li yıllardan sonra artan motorlu taşıt trafiğinin rahatlatılması için; yeni yolların açılması, mevcut yolların genişletmesi, kavşakların yapımı vb. ulaşımaya yönelik düzenlemeler, özellikle kent merkezlerinde taşıt trafiğinin hacmini ve hızını artırmıştır (Eryiğit, 2005). Kentsel dokuda yaşanan bu hızlı değişim, fonksiyonların da farklılaşmasında önemli bir rol oynamış, yaşanan bu hızlı değişimden en çok etkilenen kent parçası ise tarihi süreç içerisinde kentin oluşumunu sergileyen, kentin kimliğini yansıtan ve odak noktası özelliğini gösteren tarihi kent merkezleri olmuştur.

Günümüze değin tarihi çevrelerde ve özellikle tarihi kent merkezlerinde planlama ve uygulama sorunları giderek karmaşık hale gelmiştir. Tarihi kent merkezleri; Merkezi İş Alanı (MİA) kullanımlarının yoğunlaşması, yüksek oranda nüfus ve alan kullanımı artışı, bu nedenle oluşan rant artışları ve spekülasyon, ulaşım ve otopark sorunları, yıkılıp, çok katlı yenileme, korunamama ve terk edilme gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (Tunçer,1998). Bu sorunlar içerisinde, özellikle ulaşımdan kaynaklanan sorunlar, diğer sorunların oluşum sürecini de hızlandırmaktadır. Tarihi kent merkezlerinde ulaşım sorunlarının çözümü için benimsenen geleneksel ulaşım yaklaşımları, yeni taşıt yollarının açılması ya da mevcut taşıt yollarının genişletilmesi şeklinde olmakta, bu yaklaşımlar ise tarihi kent merkezinde taşıt hacmini ve taşıt hızını artırarak, trafik güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Tarihi kent merkezlerinde yaşanan sorunların, tarihi çevrenin özgün değerlerini ve kimliğini göz önüne almadan, bütüncül olarak çözümlenemeyişi, tarihi dokunun geleneksel niteliğini kaybetmesine, kentlilerin gereksinimlerini karşılamada yetersiz kalmasına, diğer kentsel fonksiyon alanları ile bağlantısının kurgulanamaması nedeniyle kentle bütünleşememesine ve sonuçta yaşam kalitesi düşük mekanlara dönüşmesinde etkili olmaktadır (Ter ve Gündüz, 2005, Ulusay, 1996). Oysa ki; ulaşımaya yönelik düzenlemeler, diğer kent dokularında olduğu gibi tarihi dokuda da kentsel mekan kalitesini etkileyen en önemli faktörlerden biridir. Kentin toplumsal iletişiminin güçlendirilmesi, yaya dolaşım alanlarının ve toplu taşıma olanaklarının yaygınlaştırılması, ekonominin canlanması, doğal ve kültürel mirasla bağların canlandırılması ve bireysel ulaşım araçlarının mekandaki baskısının azaltılması, kentsel mekan kalitesinin yükseltilmesinde ulaşımaya yönelik temel amaçlardır (Tezer, 1990, Gülersoy Vd., 2005).

Tarihi kent merkezlerinde ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik gerçekleştirilen uygulamaların kent geneline hitap eden ve kullanıcılarının kent ile bütünleşmesine imkan sağlayan bir özellik taşıması için geleneksel ulaşım planlamasının aksine kullanıcının talep, sorun ve gereksinimlerini önceliğe alan yeni yöntemler uygulanmalıdır (Elker, 1999). Bu yöntemler içerisinde Kullanım Sonrası Değerlendirme (KSD), kentsel mekanların kullanıma yönelik problemlerini belirlenmesi ve çözüm üretilmesinde, mekanın kullanım verimliliğinin artırılmasında, kent halkının düşüncelerini değerlendirerek, bilgiye dayalı karar vermenin sağlanmasında, yerel ve merkezi yönetimin maddi kaynakları ile mekan performansı arasındaki ilişkinin kurulmasında önemli katkılar sağlamaktadır (Zimmerman ve Martin, 2001).

Dünyada ilk olarak 1970’lerde fiziksel çevre ve insan davranışını inceleyen disiplinler tarafından geliştirilmiş olan KSD, 1980’li yıllarda tek amaçlı kullanıma sahip binaların yanında büyük ölçekli ve karma kullanıma sahip kentsel mekanlarda da kullanılmaya başlanmıştır (Bechtel, 1997, Bechtel ve Churchman, 2002). KSD, kentlerde yapılan planlama/tasarım çalışmalarında mekan kullanıcılarının görüşlerinin alınarak tasarım ve uygulama aşamalarının yönlendirilmesinde kullanılan yöntemlerden biri olmuştur. Kentsel mekanda gerçekleştirilen planlama/tasarım projelerinin uygulanmasından sonra, düzenli bir şekilde değerlendirilmesi işlemi olarak tanımlanan KSD, mekan kullanıcıları ve kullanıcı ihtiyaçları üzerine yoğunlaşırken; kentsel mekanın biçimlenmesinde etkili olan önceki tasarım kararlarının da değerlendirilmesine imkan tanımaktadır (Preiser, 2002, Preiser v.d., 1988).

Yapılan araştırmalarda KSD’nin, kamu kuruluş binaları, özel şirketlere ait ofis binaları, toplu konut alanları, eğitim, hastane ve huzur evi binaları gibi tek yapı ölçeğinde, kentsel mekanda ise kent parkları gibi rekreasyon alan kullanımlarında tercih edildiği belirlenmiştir. Ancak kent ölçeğinde, kentsel fonksiyonlar arasında bağlantının sağlanması amacıyla gerçekleştirilen ulaşım planlarında, KSD yönteminin kullanıldığına ilişkin bir bilgiye rastlanmamıştır. Dolayısıyla bu çalışma ile; Konya tarihi kent merkezinin ulaşımdan kaynaklanan sorunlarına çözüm getirmek amacıyla kullanım sonrası değerlendirme yöntemi ile kullanıcıların düzenlemeye ilişkin görüşlerinin tespit edilmesi, düzenleme sonrası karşılaştıkları sorunların belirlenmesi ve kullanıcı memnuniyetinin artırılmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Konya tarihi kent merkezinde gerçekleştirilen ulaşım düzenlemelerinin, kullanım sonrasının değerlendirilmesine amaçlandığı bu çalışma kapsamında, tarihi kent merkezinde kullanıcı memnuniyetinin belirlenmesine yönelik 2007 yılı Nisan ayında yapılan anket sonuçları (130 kullanıcı) ile 2014 yılında onaylanan Konya Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planı ve 2015 yılında gerçekleştirilen Şehir Merkezi-Adliye tramvay hattı uygulaması sonrasında, kullanıcı memnuniyetinin belirlenebilmesi için 2016 yılı Nisan ayında gerçekleştirilen anket sonuçları (430 kullanıcı) karşılaştırılarak elde edilen veriler alanda gerçekleştirilen gözlemler ile birlikte değerlendirilmiştir. Araştırmada nicel ve nitel yöntemlere dayalı karma metodoloji benimsenmiştir. Anket formunun birinci bölümünde 2007 - 2016 yılları arasında kullanıcıların demografik verilerinin değişkenlik gösterip göstermediğinin tespit edilebilmesi için kullanıcıların cinsiyet, yaş, meslek, eğitim ve gelir durumları, alanı kullanım sıklığı ve alana geliş amacını belirlemeye yönelik sorulara yer verilmiştir. Anket formunun ikinci bölümünde ise 2014 yılında onaylanan Konya Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planı ve 2015 yılında Şehir Merkezi-Adliye tramvay hattı uygulamaları öncesinde ve sonrasında alanda yapılan düzenlemelerin ulaşımda karşılaşılan sorunların çözümündeki etkinliğinin değerlendirilmesine yönelik sorular sorulmuştur.

Anket çalışmalarında “Basit Rastgele Örneklem Yöntemi” benimsenmiş olup deneklerin ankete çıkma şansı eşittir. Anketlerin istatistiksel analizleri için SPSS 16.0 programı kullanılarak, frekanslar üzerinden ve ortalamalar üzerinden değerlendirme yapılmış, çapraz tablolardan yararlanılmıştır. Analizlerde güven aralığı % 95 olarak kabul edilmiştir. Likert analizi ile Bağımsız değişkenler için frekans uygulanmıştır. Bileşenlerin kalitesi beşli likert tipi ölçekle “her zaman, sıklıkla, bazen, nadiren, hiçbir zaman” olarak belirlenmeye çalışılmıştır. Likert tipi ölçeğin aritmetik ortalamalarının karşılaştırılmasında derecelendirme ölçeği için; Aralık genişliği: dizi genişliği / yapılacak grup sayısı formülünde faydalanılarak, üçlü likert tipi ölçek için $2/3=0,67$, beşli ölçek için $4/5=0,8$ olarak bulunmuştur. Ölçeklerin aralık genişliği Tablo 2.1 ve Tablo 2.2’de görüldüğü gibi olup, sonuçlar bu değerlerle analiz edilmiştir. Tüm katılımcıların değişkenlere ilişkin verdikleri cevapların ortalaması, katılımcıların örneklem alanda yapılan uygulamalara ilişkin görüşü olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 2.1. Beşli likert ölçeğin aralık genişliği

Ağırlık	Seçenekler	Sınır
5	Her zaman	4,21-5,00
4	Sıklıkla	3,41-4,20
3	Bazen	2,61-3,40
2	Nadiren	1,81-2,60
1	Hiçbir zaman	1,00-1,80
Değer $\leq 3,40$ ise kullanımanın nadiren olduğu; değer $>3,40$ ise kullanımanın sıklıkla olduğu kabul edilmiştir.		Değer $\leq 3,40$ ise niteliğin kötü olduğu; değer $>3,40$ ise niteliğin iyi olduğu kabul edilmiştir.

Tablo 2.2. Üçlü likert ölçeğin aralık genişliği

Ağırlık	Seçenekler	Sınır
3	Sorun değil	2,34-3,00
2	Sorun	1,68-2,33
1	Ciddi sorun	1,00-1,67
Değer $\leq 2,33$ ise sorun olduğu; değer $>2,33$ ise sorun olmadığı kabul edilmiştir.		Değer $\leq 2,33$ ise katılmadığı; değer $>2,33$ ise katıldığı kabul edilmiştir.

3. ARAŞTIRMA BULGULARI

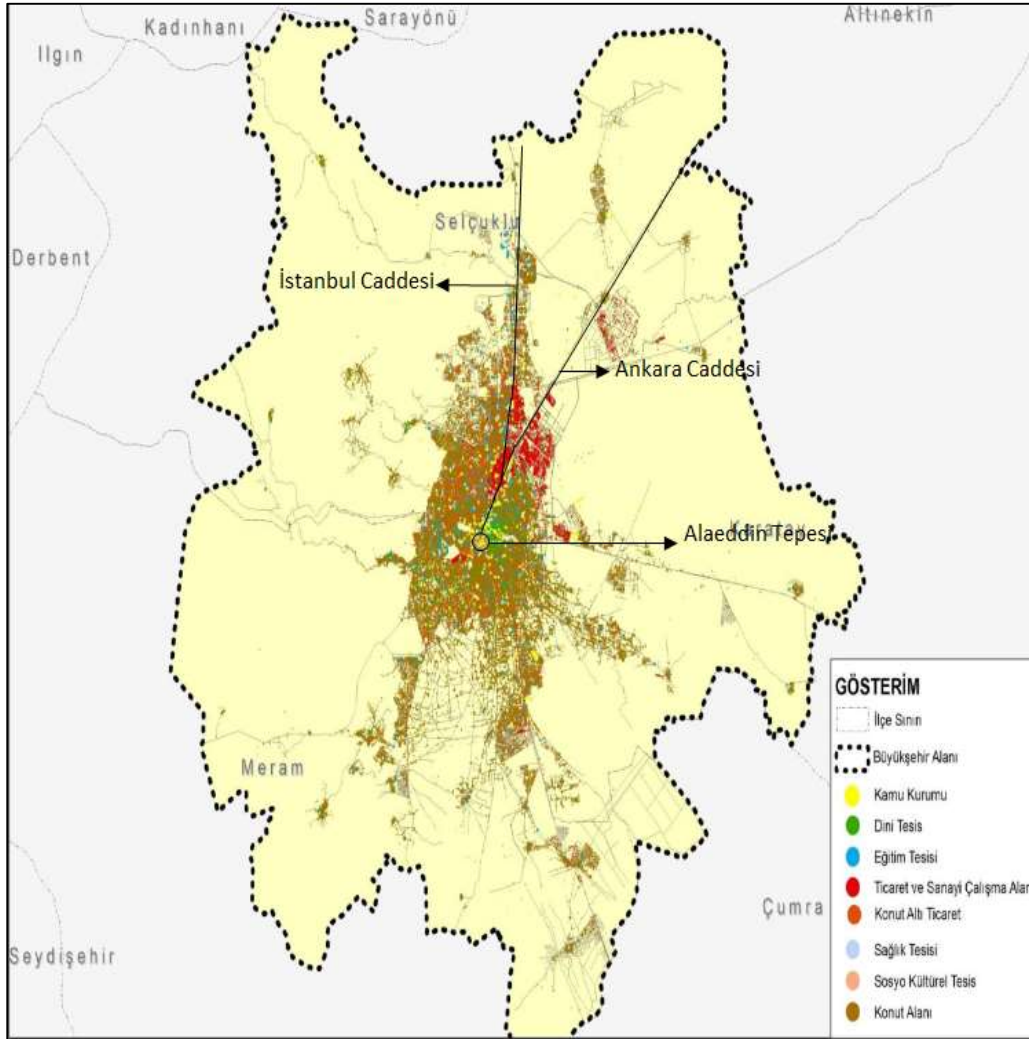
3.1. Konya Kentinin Genel Özellikleri ve Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Durumu

Türkiye’ nin İç Anadolu Bölgesinde bulunan Konya kenti, doğuda Niğde, kuzeydoğuda Aksaray, kuzeyde Ankara ve Eskişehir, batıda Afyon ve Isparta, güneyde Antalya ve Karaman illeriyle çevrilidir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1: Konya Kentinin Konumu (URL 1)

41.000 km² yüz ölçümü ile Türkiye'nin en geniş ili olan Konya'nın 2017 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre nüfusu 2.180.149 kişidir. Nüfusun % 60'ı (1.301.222) Konya kenti merkez ilçelerinde (Meram, Selçuklu, Karatay), % 40'ı (878.927) ise merkez ilçelerin dışında yaşamaktadır (URL 2). Konya kenti ulaşım sisteminin genel değerlendirilmesi neticesinde Alaeddin Tepesi odaklı gelişen ışınal yapı özelliği gösterdiği tespit edilmiştir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2: Konya Kentinin Ulaşım Durumu (Konya Büyükşehir Belediyesi 2013)

Konya kentine yönelik hazırlanan Nazım İmar Planlarının ve Ulaşım Planlarının tarihi kent merkezine etkilerinin irdelenmesi

Konya kentinde ilk olarak Asım KÖMÜRÇÜOĞLU tarafından hazırlanan ve 1946 yılında onanarak yürürlüğe giren imar planı kapsamında; kentsel yerleşme bölgeleri Alaeddin Tepesi' nin doğu ve güneyinde, ticaret bölgeleri ise tarihi kent merkezi ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Bu doğrultuda; plan kapsamında kentsel ulaşım hizmet eden en önemli aks Alaeddin Tepesi-Mevlana Türbesi aksı olarak belirlenmiştir (Yenice, 2005).

1954 yılında Ferzan BAYDAR-Leyla BAYDAR tarafından hazırlanan ve onanarak yürürlüğe giren ikinci imar planında, ilk plan döneminde alınan makroform kararlarına uyularak tek merkez etrafında gelişen yoğun kent formu yapısına uygun gelişme eğilimi devam ettirilmiştir. Plan döneminde, konut gelişme alanları kentin kuzeybatı, batı ve güneybatı yönlerinde (tarihi kent merkezi yakın çevresi) belirlenmiştir. Bu planda kentin önemli ticaret ve iş alanları, Alaeddin Tepesine kadar uzanan aks üzerinde belirtilmiş, kent içi ulaşım talebine cevap veren en önemli ulaşım aksı ilk planda olduğu gibi Alaeddin Tepesi-Mevlana Türbesi aksı olarak belirlenmiştir (Yenice, 2005).

1966 yılında Haluk BERKSAN ve Yavuz TAŞÇI tarafından hazırlanan ve yürürlüğe giren plan kapsamında, kentin doğu, güney doğu ve güney kesimlerindeki (Alaeddin-Mevlana aksı ve yakın çevresi) yerleşme bölgelerinin yayılma eğilimi devam ettirilmiştir. Ancak tarihi kent merkezine olan yoğunluğun ve baskının azaltılması için kentin kuzeybatı kesiminde yeni yönetim merkezi ve terminal alanlarının oluşturulmasına karşın, merkezlerin birbirine yakın mesafede olması ve gelişme sürecinde merkezlerin birleşmesi nedeniyle, kent tek merkezli yapısını devam ettirerek kuzeye doğru lineer gelişme eğilimi göstermiştir. Plan ulaşım açısından irdelendiğinde ise; yaya ve bisiklet ulaşımının ön plana çıkarıldığı bir dönem olduğu görülmektedir. Planda bu kapsamda Alaeddin Tepesi-Mevlana Türbesi aksının yayalaştırılması ve Mevlana Türbesinden kuzeyde öneri üniversite alanına kadar uzanan bir yaya ve bisiklet hattı önerilmiştir. Ancak, plan kararları günümüze kadar uygulanamamıştır (Yenice, 2005).

1999 yılında Yavuz TAŞÇI tarafından yapılarak, onanan ve yürürlüğe giren Nazım İmar planında, kentin önemli gelişme alanı kuzey ve kuzeydoğu olarak belirlenmiştir. Planlı dönem kapsamında daha önceki plan dönemlerinde yer alan kompakt ve lineer kent formu anlayışı yerini ana ulaşım ağı boyunca kentsel gelişmenin benimsendiği işinsal kent formuna bırakmıştır (Yenice, 2005).

Konya Tarihi kent merkezi ulaşım düzenlemelerine ilişkin 2000 yılında hazırlanan "Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı" yaya ulaşımının geliştirilmesinde bir dönüm noktası niteliğindedir. Plan, kentin hızlı gelişimi karşısında kent merkezindeki tarihi, sosyal ve kültürel değerlerin korunması, tarihi kent merkezinin motorlu taşıt trafiğinin baskısından kurtarılması ve bu koruma ile birlikte kentsel mekanların tarihi doku ile birlikte geliştirilmesi amacıyla hazırlanmıştır. İmar Planında, Alaeddin Tepesi ile Mevlana Külliyesi arasındaki Mevlana Caddesi ve caddenin her iki tarafındaki alanların tarihi özelliklerinin korunarak, yaya ağırlıklı bir düzenleme yapılması önerilmektedir (Anonim 2001/a).

Ayrıca kent geneline yönelik olarak 2001 yılında Yüksel Proje - Ulaşım-Art Ortaklığı tarafından "Konya Büyükşehir Alanı Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı" hazırlanmıştır. Bu plan kapsamında "Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı" için hazırlanan "Ulaşım ve Trafik Düzenleme Projeleri"nde, planın temel kararları paralelinde oluşturulan düzenlemelerle;

- ✓ Mevlana Caddesi, Mevlana Külliyesi ile Alaeddin Tepesi arasında yaya ulaşımına ayrılması, bu koridora motorlu taşıt trafiğinin girmesi önlenerek sadece iki şeritli bir özel otobüs yolu ile iki yönlü bir bisiklet yolu oluşturulması,
- ✓ Yaya kaldırımlarının olabildiğince genişletilerek planda önerilen kent meydanları ile bütünleştirilmesi,
- ✓ Arastaların taşıt trafiğine kapatılması kararına paralel olarak İstanbul, Tefikiye ve Aziziye Caddelerinin taşıt trafiğine kapatılarak, sadece Türbe Caddesinde taşıt trafiğinin kalması öngörülmüştür (Şekil 3.3.) (Anonim 2001/a).

karar ise İstanbul Caddesi ve Tevfikiye Caddesi ile Bedesten içinin taşıt trafiğine kapatılmasıdır (Şekil 3.4.) (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2015).



Şekil 3.4: 2014 Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planı (Konya Büyükşehir Belediyesi 2015)

3.2. Alanda Yapılan Gözlemlerin Değerlendirilmesi

Günümüzde, tarihi kent merkezinin Alaeddin Tepesinin doğusunda bulunan ve ışınsal dokunun en önemli akslarından birini oluşturan Mevlana Caddesinin üzerinde yer alması, tarihi doku üzerinde ulaşımdan kaynaklanan baskıların artmasında en büyük etken olmuştur (Resim 1). Ulaşımdan kaynaklanan baskıların artmasındaki bir diğer önemli etken ise tarihi kent merkezinin aktarma ve geçiş amacıyla kullanılması, buna karşılık taşıt yollarının artan ulaşım talebine cevap veremeyecek kadar dar olmasıdır (Resim 2,3).



Resim 1: Tarihi Kent Merkezi üzerindeki ulaşım baskısı



Resim 2, 3: Tarihi Kent Merkezi Aktarma Alanı



Ayrıca dentim eksikliğinden ve otopark yetersizliğinden dolayı taşıt yolu kenarlarının otopark amaçlı kullanımı (Resim 4), trafik güvenliğinin bulunmaması, yeni tramvay hattının uygulanmasıyla birlikte alanda bulunan fonksiyonların bütüncüllüğünü kaybetmesi, Hükümet Meydanı tramvay durağının taşıt yolunun ortasında kalması ve yaya güvenliği için tehlikeli olması (Resim 5), alana bisikletle erişimin kısıtlı olması ve bisikletleri ile merkeze erişim sağlayanlara yönelik yeterli bisiklet park yerinin bulunmaması (Resim 6), kaldırımların dar olması nedeniyle yayaların karma trafik içerisinde kalmaları ve engellilere yönelik düzenlemelerin yetersiz olması (Resim 7) tarihi kent merkezinde karşılaşılan diğer sorunlardır.



Resim 4: Mevlana Caddesi yol üstü otopark



Resim 5: Tramvay hattı Hükümet Meydanı durağı



Resim 6: Bisiklet park yeri yetersizliği



Resim 7: Engellilere yönelik düzenlemenin bulunmaması

Çalışma alanı içinde bulunan bedesten, küçük ticaret, kültür, turizm ve bazı iş ve yönetim işlevleriyle hala canlılığını sürdürmektedir. 2014 yılında hazırlanan Konya Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planı kapsamında Tevfikiye ve İstanbul Caddeleri yayalaştırılmış olmasına karşın, plan kararının henüz uygulanmamış olması ve İstanbul caddesinin bir kısmının halen tek yön olarak trafiğe açık durumda olması yaya ile taşıt trafiğinin sık kesişmesine neden olmaktadır (Resim 8) Ayrıca; 2015 yılında uygulanan Konya şehir merkezi-Adliye tramvay hattı ile özellikle yaya-taşıtların kesişimlerinin sık ve yaya güvenliğini olumsuz etkilemesi ulaşımaya yönelik yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir (Resim 9,10).



Resim 8: İstanbul Caddesi tek yön uygulaması



Resim 9,10: Alanda yaya güvenliğinin bulunmaması



7 km.' lik hat uzunluğuna sahip Konya Merkez-Adliye tramvay hattında 9 adet istasyon bulunmaktadır. Bu istasyonlardan 3' ü tarihi kent merkezine hizmet vermektedir. Konya tarihi kent merkezine erişimde sıklıkla kullanılan Alaeddin tramvay durağı hem kentte hizmet eden 2 tramvay hattının hem de otobüslerin aktarma istasyonu olduğundan yaya-taşıtların kesişmesinin yoğun olduğu ve yaya güvenliğinin sorunlu olduğu bölgedir (Resim 11,12).



Resim 11,12: Yaya-taşıtların kesişmesinin bulunduğu ve yaya güvenliğinin sorunlu olduğu bölge

Şehir içi otobüs hatlarının birçoğunun Mevlana Caddesinden geçmesi, tarihi kent merkezini kentin en önemli toplu taşıma aktarma merkezi konumuna getirmiştir. Bu alan sadece merkeze ulaşanlar için değil, bir noktadan kentin diğer bir noktasına gidebilmek için aktarma yapan toplu taşıma yolcuları için de en çok kullanılan nokta olmakta, bu özelliği ile önemli bir çekim odağı haline gelmekte, yayaların hareketi de yaya alanında bulunan duraklardan dolayı kısıtlanmaktadır (Resim 13). Ayrıca minibüslerin Mevlana caddesini ve bu caddeyi dik kesen Aziziye ve İstanbul caddelerini yoğun olarak kullanmaları, tarihi kent merkezinin ve çevresinin ulaşım altyapı kapasitesini zorlayan bir diğer etkidir (Resim 14,15,16).



Resim 13:Mevlana Caddesi otobüs durağı



Resim 14:Aziziye Caddesi



Resim 15:Mevlana Caddesi ile İstanbul Caddesi kesişimi



Resim 16:Mevlana Caddesi ile Aziziye Caddesi kesişimi

Konya tarihi kent merkezinde bulunan fonksiyonları kullanmak veya aktarma yapmak amacıyla gelen yayalara kullanım rahatlığı sunmak amacıyla fiziki düzenlemelerin gerçekleştirildiği, ancak bu düzenlemelerle yaya akışkanlığının sürekliliğini engelleyen, yer yer çok genişleyen veya daralan yürüme koridorlarının oluşturulduğu gözlemlenmiştir (Resim 17). Ayrıca Bedesten içinin tamamen trafiğe kapatılmış olmasına rağmen yaya alanlarında yaya sürekliliğini sağlayacak düzenlemelerin bulunmadığı ve yol kaplamalarının iyileştirilememiş olması nedeniyle yaya hareketliliğinin kısıtlandığı belirlenmiştir. 2007 yılında Bedesten’de yapılan gözlemler neticesinde; satılan malların olumsuz çevre koşullarına karşı korunması amacıyla yaya sokaklarının üzerlerinin tente ile kapatıldığı ve görsel kirliliği artırdığı ancak, 2014 yılından sonra yapılan yeni düzenlemelerle birlikte bu sorunun giderilmesine yönelik herhangi bir düzenlemenin bulunmadığı görülmüştür (Resim 18).



Resim 17:Konya Büyükşehir Belediyesi Sarraflar Yeraltı Çarşısı önü yaya sürekliliğinin bulunmaması



Resim 18:Yaya sokaklarının üzerlerinin tente ile kapatılması

Kent içi ulaşımında yol kullanımı açısından en verimli ulaşım türü olan ve çevresel olumsuz etkileri bulunmayan bisiklet kullanımının desteklenmesi gerekirken, bisikletliler için hem varış hem de bir geçiş alanı olan tarihi merkezinde bisiklet kullanımını ve güvenliğini arttıracak herhangi bir fiziksel düzenleme yapılmamış ve yeterli bisiklet park alanları oluşturulmamıştır. Çalışma alanında bisikletliler için park alanlarının ve planlanmış bisiklet yollarının olmaması nedeniyle bisiklet kullanıcıları ağaç altları, elektrik direği yanı vb. alanları park amacıyla kullanmakta, oluşan görüntü ise görsel kirliliğe sebep olmakla birlikte yayaların dolaşım alanını kısıtlamaktadır. Ayrıca bisikletlilerin tarihi kent merkezine ulaşan yaya, otomobil, belediye otobüsü ve minibüs gibi ulaşım türleri ile aynı yolu kullanmaları bisiklet, yaya, araç açısından trafik güvenliğini tehdit etmektedir (Resim 19, 20).



Resim 19: Bisiklet park yeri yetersizliği

Resim 20: Bisiklet kullanıcılarının trafik güvenliğinin bulunmaması

3.3. Kullanıcı Görüş Ve Beklentilerinin Sorgulanması

Konya tarihi kent merkezinde kullanıcı profilini, alanın kullanım amacını ve alan kullanıcılarının sıkıntılarını ve beklentilerini tespit etmek amacıyla Nisan 2007 ve Nisan 2016 yıllarında anket çalışması yapılmıştır.

Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan 2014 yılında yapılan Konya Tarihi kent merkezi Ulaşım Planı sonrasındaki düzenlemelerin kullanıcı memnuniyetinin değerlendirilmesine yönelik olarak 2007 ve 2016 yıllarında yapılan anketlerin karşılaştırmalı analizinin yapıldığı çalışmada; alan kullanıcılarının cinsiyet durumlarında önemli bir değişikliğin olmadığı tespit edilmiştir. 2007 yılında alan kullanıcılarının % 36,15' i kadın, % 63,85' i erkek iken 2016 yılında alanı kullananların % 36,98' i kadın, % 63,02' i erkektir. Ayrıca; alanı kullananların yaş durumlarının karşılaştırmalı analizinin değerlendirilmesi neticesinde; 2007 yılı verilerine göre 25-40 yaş aralığında bulunan alan kullanıcılarının oranlarının 2016 yılında düştüğü, 41-60 yaş aralığında bulunanların oranının ise 2016 yılında arttığı belirlenmiştir. Konya tarihi kent merkezini kullananların meslek durumlarının karşılaştırmalı analizinin değerlendirilmesinde ise; ücretli olarak çalışan işçi-memurların ve serbest meslek sahiplerinin alanı kullanma oranlarının düştüğü, öğrencilerin alanı tercih etme oranların arttığı ortaya çıkmıştır. Eğitim durumlarına göre değerlendirmede; ortaöğretim ve lise mezunu olup alanı kullananların oranının 2016 yılında düştüğü, üniversite mezunu olup alanı kullananların ise 2016 yılında oranının arttığı görülmüştür. Alanı kullananların gelir durumlarının 2007-2016 yılı verilerinin karşılaştırmalı analizinin değerlendirilmesinde; geliri asgari ücret ve asgari ücretten düşük olan bireylerin alanı tercih etme oranı 2016 yılında artarken, orta ve ortanın üstünde gelire sahip bireylerin alanı tercih etme durumlarında 2016 yılında önemli azalmaların olduğu tespit edilmiştir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1: Konya tarihi kent merkezini kullananların 2007-2016 yıllarındaki demografik durumları

		2007 Yılı		2016 Yılı	
		%	Sayı	%	Sayı
Cinsiyet Durumu	Kadın	36,15	47	36,98	159
	Erkek	63,85	83	63,02	271
	Toplam	100,00	130	100,00	430
Yaş Durumu	07-15	4,62	6	1,63	7
	16-24	20,00	26	26,74	115
	25-40	50,77	66	32,09	138
	41-60	19,23	25	31,40	135
	61+	5,38	7	8,14	35
	Toplam	100,00	130	100,00	430
Meslek Durumu	Çalışmıyor	0,00	0	4,42	19
	Ücretli(işçi-memur)	30,00	39	9,30	40
	Serbest Meslek	38,46	50	26,28	113
	Öğrenci	9,23	12	25,58	110
	Emekli	6,15	8	10,93	47
	Ev hanımı	14,62	19	9,30	40
	İşçi-Çiftçi	0,00	0	4,19	18
	Diğer	1,54	2	10,00	43
Toplam	100,00	130	100,00	430	
Eğitim Durumu	Okuma-yazma bilmiyor	0,00	0	0,70	3
	Okuma-yazma biliyor	0,00	0	4,19	18
	İlköğretim	20,77	27	23,49	101
	Ortaöğretim	50,77	66	39,30	169
	Üniversite	28,46	37	32,33	139
Toplam	100,00	130	100,00	430	
Gelir Durumu	Asgari ücretten az	6,92	9	29,07	125
	Asgari ücret	6,15	8	20,70	89
	Orta	51,54	67	34,42	148
	İyi	22,31	29	13,26	57
	Çok iyi	13,08	17	2,56	11
Toplam	100,00	130	100,00	430	

Konya Tarihi Kent Merkezinin kullanım sıklığının 2007 ve 2016 yılları verileri ile karşılaştırmalı analizinin değerlendirilmesinde; ulaşım planı sonrasında alanı her gün ve hafta içi birkaç gün kullananların oranında önemli azalmaların olduğu, alanı hafta sonları, ayda bir-iki gün veya daha seyrek kullananların oranında ise artışların olduğu tespit edilmiştir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2: Konya tarihi kent merkezinin kullanım sıklığının değerlendirilmesi

Alanın kullanım sıklığının değerlendirilmesi				
	2007 Yılı		2016 Yılı	
	%	Sayı	%	Sayı
Her gün	61,54	80	39,30	169
Hafta içi birkaç gün	16,15	21	11,16	48
Hafta sonları	3,08	4	12,79	55
Ayda bir-iki gün	10,00	13	22,56	97
Daha seyrek	9,23	12	14,19	61
Toplam	100,00	130	100,00	430

Konya tarihi kent merkezini kullananların bu alanı tercih etme nedenlerinin karşılaştırmalı analizinin değerlendirilmesinde; ulaşım planı sonrasında alanı alış-veriş yapma amaçlı kullananların oranında artış, işyeri burada olduğu ve iş takibi amaçlı alanı tercih edenlerin oranında ise azalmaların olduğu belirlenmiştir. Bunu yanı sıra; 2014 yılı Konya Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planının uygulaması sonrasında alanı sosyo-kültürel faaliyetlere katılmak ve gezmek amaçlı tercih edenlerin oranında ise önemli bir değişikliğin bulunmadığı tespit edilmiştir (Tablo 3.3).

Tablo 3.3: Konya tarihi kent merkezine geliş amaçlarının değerlendirilmesi

Alana geliş amacının değerlendirilmesi				
	2007 Yılı		2016 Yılı	
	%	Sayı	%	Sayı
Alış-Veriş yapmak	20,77	27	36,98	159
İş yerim burada	54,62	71	37,44	161
İş takibi	9,23	12	4,19	18
Okul/egitim	3,08	4	3,72	16
Gezmek ve/veya Sosyal-Kültürel faaliyetlere katılmak	10,77	14	13,49	58
Aktarmalı Yolculuklar	1,54	2	3,26	14
Diğer	0,00	0	0,93	4
Toplam	100,00	130	100,00	430

Konya tarihi kent merkezinde yaya yolculuklarındaki sorunlara katılım durumunun ulaşım planı öncesi ve sonrasında karşılaştırmasında 3' lü likert analizinin değerlendirilmesi neticesinde; alanı kullanan bireylerin yoğun taşıt trafiğini ciddi sorun olarak değerlendirdikleri, ulaşım planı öncesi ve sonrasında önemli bir değişikliğin bulunmadığı tespit edilmiştir ($\bar{X}=1,63$). Ancak; günümüzde alanı kullanan bireylerin, yeşil alanların azlığı ($\bar{X}=1,70$), taşıt sürücülerinin davranışları ($\bar{X}=1,74$), yaya yolları ile taşıt yollarının sık kesişmesi ($\bar{X}=1,82$), alanın kalabalık-güvensiz olması ($\bar{X}=2,07$), alanda bulunan kaldırımların dar olması ($\bar{X}=1,95$), hava ve gürültü kirliliği ($\bar{X}=1,85$), görsel kirlilik ($\bar{X}=2,12$), altyapı eksikliği ($\bar{X}=2,02$) ve alanın bakımsızlığı ($\bar{X}=2,27$) sorunlarına katılım durumlarının değerlendirmesinde; ulaşım planının uygulaması öncesinde ciddi sorun olarak belirttikleri sorunları, ulaşım planının uygulaması sonrasında sorun olarak belirttikleri görülmüştür (Tablo 3.4).

Tablo 3.4: Konya tarihi kent merkezinde yaya yolculuklarında karşılaşılan sorunların değerlendirilmesi

		\bar{X}	s
Yoğun taşıt trafiği	2007 Yılı	1,63	0,56
	2016 Yılı	1,63	0,92
Yeşil alanların azlığı	2007 Yılı	1,45	0,51
	2016 Yılı	1,70	0,94
Taşıt sürücülerinin davranışları	2007 Yılı	1,61	0,56
	2016 Yılı	1,74	1,01
Yaya yolları ile taşıt yollarının sık kesişmesi	2007 Yılı	1,55	0,51
	2016 Yılı	1,82	1,35
Kalabalık-güvensiz olması	2007 Yılı	1,61	0,56
	2016 Yılı	2,07	0,96
Kaldırımların dar olması	2007 Yılı	1,51	0,57
	2016 Yılı	1,95	0,95
Hava ve gürültü kirliliği	2007 Yılı	1,29	0,39
	2016 Yılı	1,85	0,93
Görsel kirlilik	2007 Yılı	1,29	0,37
	2016 Yılı	2,12	0,95
Altyapı eksikliği	2007 Yılı	1,46	0,50
	2016 Yılı	2,02	1,00
Bakımsızlık	2007 Senesi	1,39	0,44
	2016 Senesi	2,27	0,90

Alanda uygulanan sağlıkla projesinin mekan kalitesine etkilerinin değerlendirilmesi y6nelik uygulanan 3' l6 likert analizinin değerlendirilmesi neticesinde; alanda bulunan otoparkların yetersizliği sorununa katılım oranı y6ksek olurken ($\bar{X}=1,54$), alana daha 6ok gelinmesi ($\bar{X}=2,10$), yayalar i6in daha 6ok yeşil alanların ayrılması ($\bar{X}=1,86$), bireysel ulaşım ara6ularının alandan uzaklaştırılması ile hava ve g6r6lt6 kirliliğinde azalmanın sağlanması ($\bar{X}=2,21$), dinlenme amacına uygun olarak a6ık-yeşil alanların d6zenlenmesi ($\bar{X}=1,88$), otob6s ve minib6s duraklarının kaldırılması ($\bar{X}=2,06$), kaldırım kaplamalarının niteliğinin artması ($\bar{X}=2,21$), kent mobilyalarının artması ($\bar{X}=2,17$), yaya g6venliği sorununun 66z6lmesi ($\bar{X}=1,96$), alanda kullanıcıların ilgisini 6ekebilecek fonksiyon 6eşitliliğinin artması ($\bar{X}=1,96$) ve alanın d6zenlemeler ile sosyal bir mekana d6n6şmesi ($\bar{X}=2,10$) hususunda anket yapılan bireylerin kararsız kaldıkları belirlenmiştir. Ancak; tramvayın alanda işletilmesi sayesinde erişilebilirliğinin artması ($\bar{X}=2,54$), alanda tarihi değerlerin 6n plana 6ıkması ($\bar{X}=2,53$) ve alanın g6r6n6m6nde iyileşmesinin sağlanması ($\bar{X}=2,68$) hususunda anket yapılan bireylerin katılım oranının y6ksek olduğu ve yapılan d6zenlemeleri olumlu olarak nitelendirdikleri tespit edilmiştir (Tablo 3.5).

Tablo 3.5: Konya tarihi kent merkezinde yapılan yeni d6zenlemelerin mekan kalitesine etkilerinin değerlendirilmesi

	\bar{X}	s
Alana daha 6ok gelmeye başladım	2,10	1,45
Tramvayın getirilmesi ile geleneksel merkezin erişilebilirliği arttı	2,54	0,98
Yayalar i6in daha 6ok a6ık ve yeşil alan ayrıldı	1,86	1,07
Bireysel ulaşım ara6ularının alandan uzaklaştırılması ile hava kirliliği,ve g6r6lt6 kirliliği azaldı	2,21	1,01
Alanda tarihi değerler 6n plana 6ıkarıldı	2,53	0,93
Alanın g6r6n6m6i iyileştirildi(dış cephe, renk ve malzeme se6imi, g6neşlikler vb)	2,68	0,80
Dinlenme amacına uygun olarak a6ık-yeşil alanlar d6zenlendi	1,88	1,06
Otob6s ve Minib6s durakları kaldırdı	2,06	1,01
Yeterli otopark alanları ayrıldı	1,54	0,92
Kaldırım kaplamaları nitelikli hale getirdi	2,21	1,00
Kent mobilyaları yerleştirdi	2,17	1,03
Yaya g6venliği sorunu 66z6ld6	1,96	1,07
Alanda kullanıcıların ilgisini 6ekebilecek fonksiyon 6eşitliliği sağlandı (cafe, restoran, vb.)	1,96	1,11
Daha sosyal bir alana d6n6řt6	2,10	1,04

2016 yılında alana erişimde kullanılan ulaşım t6r6 ve sıklığının değerlendirilmesinde; alana erişimde yaya yolculuğunu ($\bar{X}=3,46$), 6zel ara6 ($\bar{X}=3,65$), minib6s ($\bar{X}=3,69$) ve tramvayı ($\bar{X}=3,87$) tercih edenlerin sıklıkla bu ulaşım t6rlerini tercih ettiği, alana taksi ($\bar{X}=4,81$) ve motosiklet kullanarak ($\bar{X}=4,65$) gelenlerin ise her zaman bu ulaşım t6rlerini tercih ettiği belirlenmiştir. Ancak; alana belediye otob6s6n6 kullanarak gelenler nadiren bu ulaşım t6r6n6 tercih ettiklerini ($\bar{X}=3,34$) belirtmişlerdir (Tablo 3.6).

Tablo 3.6: Konya tarihi kent merkezinde gelirken tercih edilen ulaşım t6r6 ve sıklığının değerlendirilmesi

	\bar{X}	s
Yaya	3,46	1,92
6zel ara6	3,65	2,07
Taksi	4,81	0,84
Minib6s	3,69	1,61
Belediye otob6s6	3,34	1,77
Tramvay	3,87	1,62
Motosiklet	4,65	1,16
Diğer	3,68	1,09

Alanda yapılan planlama 6alışmalarının ulaşım a6ısından 3' l6 likert analizinin değerlendirilmesinde; ankete katılan bireyler yaya dolaşım alanlarının ($\bar{X}=2,41$) ve alanın toplulaşım ile erişilebilirliğinin artmasına ($\bar{X}=2,52$) katıldıklarını belirtirken, alanın otopark sorununun 66z6lmesine ($\bar{X}=1,50$) ve otopark kapasitelerinin yeterliliğine ($\bar{X}=1,46$) katılmadıklarını, ayrıca; alanda yapılan yeni d6zenlemeler ile yaya dolaşım alanlarının artması ($\bar{X}=2,41$), alanın bisiklet ile erişilebilirliğinin artması ($\bar{X}=2,07$), trafik sıklığının 66z6lmesi ($\bar{X}=1,69$), yaya ($\bar{X}=1,69$) ve taşıt g6venliğinin sağlanması ($\bar{X}=1,94$) konularında kararsız oldukları tespit edilmiştir (Tablo 3.7).

Tablo 3.7: Konya tarihi kent merkezinde ger6ekleştirilen planlama 6alışmalarının ulaşım a6ısından değerlendirilmesi

	\bar{X}	s
Yeni tramvay hattı trafiği rahatlatı	2,33	1,08
Yaya dolaşım alanları arttı	2,41	1,00
Otopark sorunu çözüldü	1,50	0,88
Alanın bisikletle erişilebilirliği arttı	2,07	1,00
Trafik sıkışıklığı sorunu çözüldü	1,69	0,99
Yaya güvenliği sağlandı (tramvaydan dolayı karşıdan karşıya geçişler)	1,69	0,99
Taşıt güvenliği sağlandı	1,94	0,96
Otopark kapasiteleri yeterli duruma geldi	1,46	0,85
Alanın toplu taşımayla erişilebilirliği arttı	2,52	0,93

Ankete katılan bireyler Konya tarihi kent merkezinde uygulanan ulaşım planı ile yayalaştırılan yollardaki bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı levhaların yeterliliğini kötü olarak değerlendirirken ($\bar{X}=2,85$), yaya yollarının sürekliliğini ($\bar{X}=3,17$), genişliğini ($\bar{X}=3,13$), yürümeden keyif alma durumunu ($\bar{X}=3,37$), yaya yolu kaplamasının niteliğini ($\bar{X}=3,26$), yaya yolunun yürümeye elverişliliğini ($\bar{X}=3,20$), yaya yollarının aydınlatmasını ($\bar{X}=3,40$) ve güvenliğini ($\bar{X}=3,06$) orta düzeyde değerlendirmişlerdir. Ayrıca, alanda yapılan yeni düzenlemeler ile yaya yollarının canlılığının ve işlekliliğinin artmasını ($\bar{X}=3,46$), yaya yolları ve çevresinin temizliğinin ($\bar{X}=3,52$), yaya yollarının doğrudan tramvaya erişim sağlamanın ($\bar{X}=3,60$) iyi olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 3.8).

Tablo 3.8: Konya tarihi kent merkezinde yayalaştırılan yolların değerlendirilmesi

	\bar{X}	s
Yaya yolunun sürekliliği	3,17	1,21
Yaya yolunun genişliği	3,13	1,27
Yürümeden keyif alma	3,37	1,32
Yaya yolu kaplamasının niteliği (kesintisiz oluşu, düzgün yapılmış olması vb.)	3,26	1,20
Yaya yolunun yürümeye için elverişliliği (istenilen hızda yürünebiliyor mu?)	3,20	1,21
Yaya yolunun işlekliliği ve canlılığı	3,46	1,34
Yaya yolu ve çevresinin temizliği	3,52	1,29
Yaya yolunun tramvaya doğrudan ulaşım sağlması	3,60	1,24
Yaya yolunun aydınlatması	3,40	1,21
Yaya yolundaki bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı levhaların yeterliliği	2,85	1,40
Yaya yolunun güvenliği	3,06	1,28

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Konya tarihi kent merkezi, merkezi fonksiyonların yer alması ve Mevlana Türbesine olan yakınlığından dolayı çok fazla kullanıcı çeken bir bölgedir. Ancak kentin hızlı büyümesine karşın ulaşım sorunlarının çözülememesi, alan üzerinde ulaşım baskısından kaynaklanan mekan kalitesinin düşmesine ve alanın kentle bütünleşememesine neden olmaktadır. Kullanıcıların memnuniyetsizliği ile sonuçlanan bu durum alanın sosyo-kültürel amaçlı kullanımını kısıtlamaktadır.

Çalışma alanında yapılan alan analizlerinin, gözlemlerin ve anket çalışmalarının değerlendirilmesi sonucunda tarihi kent merkezinin tarihi, sosyal ve kültürel değerlerinin korunması, motorlu taşıt trafiğinin baskısından kurtarılması ve bu koruma ile birlikte kentsel mekanların tarihi doku ile birlikte geliştirilerek kullanıcı memnuniyetinin artırılmasına yönelik geliştirilen öneriler aşağıda belirtildiği şekilde sıralanabilir;

- ✓ Konya tarihi kent merkezinde taşıt trafiğinin neden olduğu karmaşanın azaltılması için kısa dönemli çözüm önerisi olarak ilk etapta alanda trafik durultma teknikleri göz önünde bulundurularak, alanın yoğun kullanıldığı saatlerde (10:00-19:00) taşıt trafiğinin hızı düşürülmeli ve yaya öncelikli tasarımlar geliştirilmeli, daha sonraki aşamada ise taşıt trafiği alternatif yollar açılarak alandan taşıt trafiğinin yükü tamamen kaldırılmalıdır.
- ✓ Alanda yayaların rahat ve güvenli hareket imkanının tanınabilmesi için trafik denetiminin artırılarak yollarda yol kenarı otopark kullanımının engellenebilmesi gerekmektedir.
- ✓ Alanda lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının yaya hareketini engellememesi için Mevlana Caddesinden toplu taşıma hatları kaldırılmalıdır.

- ✓ 2015 yılında uygulanan tramvay hattıyla birlikte trafiğe yeni düzenlemeler getirilerek motorlu araç kullanımını Mevlana Caddesinden kaldırılarak yaya kaldırımları genişletilmelidir.
- ✓ Alanda yayaların karma trafik içerisinde güvenliğinin sağlanabilmesi için iki taşıt yolu ortasında kalan Hükümet Meydanı tramvay durağının yeri değiştirilmeli ve yayaların güvenli bir şekilde tramvay aracına inme/binme yapımları sağlanmalıdır. Ayrıca yapılacak olan duraklarda yayaların bekleme alanları genişleterek karma trafik içerisinde karışmaları önlenmelidir.
- ✓ Alanın görünümü iyileştirilerek tarihi dokuya uygunluğu sağlanabilmesi için ticarethanelerin çevre ile uyumsuz olan dış cephe ve üst örtü düzenlemelerinin önüne geçilmelidir.
- ✓ Kullanıcıların alanda daha fazla vakit geçirebilmeleri için, dinlenme amacına uygun olarak açık ve yeşil alanlar düzenlenmelidir.
- ✓ Alana kullanıcıların fiziksel durumları göz önünde bulundurularak kentsel mobilyalar yerleştirilmeli ve alanın engelli kişilerce de rahat kullanılabilmesi için kaldırımlar genişletilerek gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- ✓ Alanın güvenlik sorununun çözülmesi için, yeterli aydınlatma elemanları konulmalı ve kullanıcıların hava karardıktan sonrada alanı rahatlıkla kullanmaları sağlanmalıdır.
- ✓ Alana her yaş grubundan kullanıcının gelmesini teşvik etmek amacı ile alanda fonksiyon çeşitliliği (cafe, restoran vb) sağlanmalıdır.
- ✓ Alana bisikletleri ile gelen bireyler için bisiklet yolları yapılarak alana bisiklet ile erişim sağlanmalıdır. Ayrıca; hem görsel kirliliğin önlenmesi hem de yayalara rahat dolaşım imkanının sağlanabilmesi için tarihi doku ile uyumlu ve yüksek kapasiteli bisiklet park alanları yapılmalıdır.
- ✓ Yaya hareketliliğinin sürekli hale getirilmesi ve bisiklet yollarının yapılması ile tarihi kent merkezi- yeni merkez bağlantısı oluşturularak, her iki merkezin bütünleşmesi sağlanmalıdır.

Tarihi geleneksel dokuların yaşanabilir, kullanıcı memnuniyeti yüksek mekanlar olarak nitelik kazanmasında yukarıda belirtilen uygulamaların gerçekleştirilmesinin yanı sıra mülkiyetçi planlama zihniyetinden kurtularak, sosyal boyutun da göz önüne alındığı bütüncül planlama anlayışının geliştirilmesi gerekmektedir. Tarihi kent merkezlerinde tarihi ve kültürel değerlerin ulaşımın olumsuz etkilerinden korunabilmesi ve bu alanların gelecek nesillere aktarılabilmesi için, araçlı yolculuklara sınırlamalar getirilerek yaya odaklı, yaya ve bisiklet kullanımını önceliğine alan çözümler benimsenmeli, gerçekleştirilecek uygulamalarda KSD sonuçları dikkate alınarak, kullanıcı memnuniyetinin ve mekan kalitesinin artırılmasına yönelik stratejiler geliştirilmelidir.

KAYNAKLAR

Anonim (2001/a). “Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı Uygulamasının Ulaşım Ve Trafik Açısından Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri”, Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi Ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışması, Yüksel Proje-Ulaşım Art Ortaklığı, Konya.

Anonim (2001/b). “Kısa ve Orta Dönemde Yaya Ulaşımının Geliştirilmesi”, Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi Ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışması, Yüksel Proje-Ulaşım Art Ortaklığı, Konya.

Bechtel, R. B., Churchman, A. (Eds.) (2002). Handbook of Environmental Psychology, NY: John Wiley & Sons Inc.

Bechtel, R.B. (1997). Environment and Behavior: An Introduction, Sage Publications, Thousand Oaks, CA.

Eryiğit, S.(2005). “Bütünleşik Planlama Yaklaşımı İle HRS’ lerin Diğer Ulaşım Sistemleri İle İlişkisinin İrdelenmesi-Konya Örneği”, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Gülersoy, Z. N., Özsoy ,A., Tezer, A., Yiğiter, R. G., Günay, Z.(2005). “Mevcut Kentsel Dokuda Çevresel Kalitenin İyileştirilmesi, Stratejik Kalite Planlaması Modeli”, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

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

Konya Büyükşehir Belediyesi, (2015). “2014 Tarihi Kent Merkezi Ulaşım Planı”, Konya.

Preiser, W.F.E. (2002). The Evaluation of Post-Occupancy Evaluation: Toward Building Performance and Universal Design Evaluation. Learning From Our Buildings,: A State of the Practice Summary of Post-Occupancy Evaluation, National Academy of Sciences, USA.

Preiser, W.F.E., Rabinowitz, H.Z., ve White, (1988). Post-Occupancy Evaluation, Van Nostrand Reinhold, NY.

Ter, G., Gündüz, E. (2005). “Konya Geleneksel Çarşısı (Arasta Kesimi) Yaya Mekanlarının Yaşanabilirlik Açısından İrdelenmesi”, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 29. Kolokyumu, İstanbul.

Tezer, A. (1990). “Tarihi Şehir Merkezlerinde Koruma-Ulaşım Etkileşimi Sorunlar Çözümler ve Beyoğlu Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.

Tunçer, M. (1998). “Kentsel Tasarımın Tarihsel Çevre Korunmasında Etkin Olarak Kullanımı, "Böl ve Yönet Modeli": Ankara, Konya, Antalya Tarihi Kent Merkezleri”, 9. Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, Mim. Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 21-22 Mayıs 1998.

Ulusay, B. (1996). “Tarihi Kent Merkezleri İçin Ulaşım Düzenlemeleri Önerisi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği”, 1. Ulusal Ulaşım Sempozyumu, İstanbul.

Yenice, M. S. (2005). “Kentsel Planlama Sürecinde Konya Formunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma”, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Zimmerman, A. & Martin, M. (2001). Post Occupancy Evaluation: Benefits and Barriers, Building Research and Information, 29(1), 168-174.

URL 1: https://www.google.com.tr/search?q=Konya+kentinin+%C3%BCIke+i%C3%A7indeki+konumu&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiXzNTdluLbAhXS_KQKHTTSA8Q_AUICygC&biw=1360&bih=644#imgrc=E2OZmT7C7oxbtM (Erişim Tarihi: 20.05.2018)

URL 2. <https://www.nufusu.com/il/konya-nufusu>.(Erişim Tarihi: 13.05.2018)