

**T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**



**YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARININ TİCARİ AKTİVİTELERİN
CANLILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: ANTALYA, ABDİ İPEKÇİ-
ŞARMPOL CADDELERİ ÖRNEĞİ**

Bahar KİRŞAN KAYA

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

AĞUSTOS 2024

ANTALYA

T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ



**YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARININ TİCARİ AKTİVİTELERİN
CANLILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: ANTALYA, ABDİ İPEKÇİ-
ŞARAMPOL CADDELERİ ÖRNEĞİ**

Bahar KİRŞAN KAYA

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

AĞUSTOS 2024

ANTALYA

T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARININ TİCARİ AKTİVİTELERİN
CANLILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: ANTALYA, ABDİ İPEKÇİ-
ŞARMPOL CADDELERİ ÖRNEĞİ

Bahar KİRŞAN KAYA
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bu tez 27/08/2024 tarihinde jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Nilüfer GÜRER (Danışman)

Doç. Dr. Aysu UĞURLAR

Doç. Dr. Engin KEPENEK

ÖZET

YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARININ TİCARİ AKTİVİTELERİN CANLILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: ANTALYA, ABDİ İPEKÇİ- ŞARAMPOL CADDELERİ ÖRNEĞİ

Bahar KİRŞAN KAYA

Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Nilüfer GÜRER

Ağustos 2024; 118 sayfa

Kentlerin içsel dinamikleri ile şekillenen göç ve nüfus artışı, kentsel alanlarda hızlı bir değişim ve dönüşüm süreci başlatarak kentlerin çeperlerde büyümesini tetiklemiştir. Artan nüfusa paralel olarak büyümeye başlayan kentler farklı yaşam biçimlerine ve kültürlere sahip kitleleri bir araya getirmiş, farklı yaşam dinamiklerinin bir araya geldiği kentlerde yolculuk talepleri farklılaşmış ve karayollarındaki araç sayıları artmıştır. Bu artış başta çevresel sorunlar olmak üzere pek çok kentsel problemin de ortaya çıkmasına neden olmuştur. Trafik sorunlarına çözüm bulmak amacıyla dünyadaki pek çok yerel yönetim, insan hareketliliği arttırmada ve çevreyi iyileştirmede önemli bir rol oynayan yayalaştırma çalışmaları yapmaya başlamıştır. Yayalaştırma projeleri, günümüzün otomobil odaklı kentlerinde trafik sakinleştirmenin yanı sıra sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği arttırmak için bir kentsel canlandırma stratejisi olarak da uygulanmaktadır. Dolayısıyla yayalaştırma projeleri gerçekleştirildikleri alanlarda, gerek mekânsal canlılığı gerekse ekonomik hareketliliği arttırmada önemli etkiler yaratmaktadır. Bu çalışma ile yayalaştırma uygulamaları sonrasında meydana gelen mekânsal dönüşümün, uygulama yapılan caddelerdeki ticari canlılığı ve mekânsal hareketliliği arttırmadaki etkisi sorgulanmaktadır. Yayalaştırılan alanlardaki mekânsal dönüşümün ve ticari birimlerdeki işlevsel dönüşümün, işletmeler ve alanın canlılığı üzerindeki etkileri değerlendirilerek gelecekte uygulanacak yayalaştırma projelerinin başarılı olabilmesi ve uygulamadaki aksaklıkların en aza indirilebilmesi hedeflenmektedir.

ANAHTAR KELİMELER: Yayalaştırma, Ticari Sokakların Yayalaştırılması, Mekânsal Kalite, Canlılık, İşlevsel Dönüşüm

JÜRİ: Doç. Dr. Nilüfer GÜRER

Doç. Dr. Aysu UĞURLAR

Doç. Dr. Engin KEPENEK

ABSTRACT

EFFECTS OF PEDESTRIANIZATION PRACTICES ON THE VITALITY OF COMMERCIAL ACTIVITIES: ANTALYA, ABDİ İPEKÇİ-ŞARMPOL STREETS EXAMPLE

Bahar KİRŞAN KAYA

MSc Thesis in the Department of City and Regional Planning

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Nilüfer GÜRER

August 2024; 118 pages

Migration and population growth shaped by the internal dynamics of cities have triggered the growth of cities on the periphery by initiating a rapid change and transformation process in urban areas. Cities that have started to grow in parallel with the increasing population have brought together masses with different lifestyles and cultures, and in cities where different life dynamics come together, travel demands have differentiated and the number of vehicles on the highways has increased. This increase has led to the emergence of many urban problems, especially environmental problems. In order to find solutions to traffic problems, many local governments around the world have started to carry out pedestrianization studies, which play an important role in increasing human mobility and improving the environment. Pedestrianization projects are implemented as an urban revitalization strategy to increase sustainability and livability as well as traffic calming in today's automobile-focused cities. Therefore, pedestrianization projects create significant effects in increasing both spatial vitality and economic mobility in the areas where they are implemented. This study questions the effect of the spatial transformation that occurs after pedestrianization applications on increasing commercial vitality and spatial mobility on the streets where the applications are made. By evaluating the effects of spatial transformation in pedestrianized areas and functional transformation in commercial units on businesses and the liveliness of the area, it is aimed to ensure that future pedestrianization projects are successful and to minimize disruptions in implementation.

KEYWORDS: Exhilaration, Functional Transformation, Pedestrianization, Pedestrianization of Commercial Streets, Spatial Quality

COMMITTEE: Assoc. Prof. Dr. Nilüfer GÜRER

Assoc. Prof. Dr. Aysu UĞURLAR

Assoc. Prof. Dr. Engin KEPENEK

ÖNSÖZ

Yüksek lisans tez çalışmam sürecimde desteği, deneyimi ve emeğiyle her zaman yanımda olan, çalışmamı başarılı bir şekilde tamamlayıp bitirebilmem için beni her zaman motive eden değerli danışman hocam Doç. Dr. Nilüfer GÜNER'e teşekkürlerimi sunuyorum.

Hayatımın boyunca sevgilerini, desteklerini esirgemeyen ve bugünlere gelmemde büyük emeği olan; canım annem Huriye KİRŞAN'a, canım babam Erdoğan KİRŞAN'a ve canım ablam Burcu KİRŞAN BÜYÜKKOÇAK'a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Bu serüvenimim en değerli eşlikçisi, çalışmamım her aşamasında bana destek olan sevgili eşim, yol arkadaşım Lemi KAYA'ya teşekkürlerimi sunuyorum.



İÇİNDEKİLER

ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
AKADEMİK BEYAN	vi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	viii
ÇİZELGELER DİZİNİ	xii
1. GİRİŞ	1
2. KAYNAK TARAMASI	6
2.1. Yaya ve Yayalaştırma Kavramları	6
2.2. Yayalaştırmanın Tarihsel Süreci	12
2.3. Yayalaştırmaya Yönelik Emsal Yaklaşımlar	14
2.4. Yayalaştırmanın Yararları	16
2.5. Yayalaştırmanın Amaçları ve Türleri.....	18
2.6. Ticari Aktivitelerin Bulunduğu Sokaklarda Yayalaştırma Etkileri.....	20
2.6.1. Çevresel dönüştürücü etkileri	22
2.6.2. Sosyal dönüştürücü etkileri.....	22
2.6.3. Ekonomik dönüştürücü etkileri.....	23
2.6.4. Mekânsal dönüştürücü etkileri.....	25
2.7. Dünya Kentlerinde ve Türkiye’de Ticari Aktivitelerin Bulunduğu Sokaklarda Gerçekleştirilen Yayalaştırma Örnekleri.....	26
2.7.1. Al – Shawarbi Caddesi – Kahire, Mısır.....	26
2.7.2. Al-Muizz Caddesi Örneği – Kahire, Mısır	28
2.7.3. Otoparktan altın tapınağa kadar devam eden cadde örneği – Amritsar, Hindistan.....	31
2.7.4. La Laguna şehrinin tarihi merkezi örneği – Kanarya Adaları, İspanya.....	33
2.7.5. Chaharbagh Abbasi Örneği – İsfahan, İran	35
2.7.6. Ümraniye Alemdağ Caddesi Örneği – İstanbul, Türkiye	38
3. MATERYAL VE METOT	44
3.1. Materyal	44
3.1.1. Antalya kent merkezinde yıllara göre yayalaştırılan alanlar	44
3.1.2. Çalışma alanı ve tarihçesi	48
3.1.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin konumu ve önemi.....	52

3.1.4. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma öncesi alan incelemesi	54
3.1.5. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma uygulaması konsept projesi	63
3.2. Metot	69
3.2.1. Örneklem seçimi	70
4. BULGULAR	72
4.1. Arazi Çalışmalarına İlişkin Değerlendirme	72
4.2. Ticari Birimlerin Nitelik ve Tür Değişimine İlişkin Değerlendirme	79
4.3. Anket Verilerine İlişkin Değerlendirme	91
5. TARTIŞMA VE ÖNERİLER	102
6. SONUÇLAR	107
7. KAYNAKLAR	110
8. EKLER	113
ÖZGEÇMİŞ	

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Yayalaştırma Uygulamalarının Ticari Aktivitelerin Canlılığı Üzerindeki Etkileri: Antalya, Abdi İpekçi–Şarampol Caddeleri Örneği” adlı bu çalışmanın, akademik kurallar ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını belirtir, bu tez çalışmasında bana ait olmayan tüm bilgilerin kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

27/08/2024

Bahar KİRŞAN KAYA



SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

M : Metre

Km : Kilometre

% : Yüzde

Yy : Yüzyıl

“01,01” Ondalık Ayırıcı

Kısaltmalar

ABB : Antalya Büyükşehir Belediyesi

KTM : Kültür ve Turizm Müdürlüğü

PPS : Kamusal Mekânlar için Projeler (Project For Public Spaces)

TDK : Türk Dil Kurumu

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. Kentsel ulaşım hiyerarşisi.....	6
Şekil 2.2. Kent içerisinde ulaşımı sağlayan yollar	7
Şekil 2.3. Mekân diyagramı	8
Şekil 2.4. Al - Shawarbi Caddesinin şehir merkezindeki konumunu ve erişilebilirliğini gösteren temel bilgiler, harita ve resimler	27
Şekil 2.5. Al - Shawarbi Caddesi yayalaştırmasının aşamaları	27
Şekil 2.6. Kahire şehir merkezindeki Al-Shawarbi Caddesi'ndeki ana gözlemler ve analizler	28
Şekil 2.7. Al-Muizz Caddesi'ndeki mevcut ticari faaliyetler	29
Şekil 2.8. Al-Muizz Caddesi'ndeki gelir değişiklikleri.....	31
Şekil 2.9. Çok katlı otopark ile altın tapınak arasındaki yaya yoluna ait görseller	32
Şekil 2.10. Tüccar ve esnaf görüşleri	33
Şekil 2.11. Chaharbagh Abbasi Caddesinin konumu.....	35
Şekil 2.12. Yayalaştırma sonrası mağazaların arazi kullanım haritası	36
Şekil 2.13 Perakendecilerin yayalaştırma sonrası caddede kalma eğilimleri	37
Şekil 2.14. Perakendecilerin istihdam etkileri hakkındaki görüşleri	37
Şekil 2.15. Alemdağ projesi kapsamında yayalaştırılan caddeler.....	39
Şekil 2.16. Yaya sayım sonucu	40
Şekil 3.1. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresinde bulunan yayalaştırılmış alanlar	44
Şekil 3.2. Yıllara göre Antalya kent merkezinde yayalaştırılan alanlar	45
Şekil 3.3. Cumhuriyet Meydanı görünümü	46
Şekil 3.4. Kazım Özalp Caddesi görünümü.....	46
Şekil 3.5. Cumhuriyet Caddesi görünümü.....	47
Şekil 3.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin görünümü	47
Şekil 3.7. Ali Çetinkaya Caddesi görünümü.....	48

Şekil 3.8. 1919 - 1921 arasında İtalyanların Antalya'yı işgali sırasında İtalyan Mühendis G. Scarpa tarafından çizilen kent planı	49
Şekil 3.9. Şarampol Mevkii görünümü, 1932	50
Şekil 3.10. Şarampol Caddesi 1967 senesi görünümü	51
Şekil 3.11. Girit Adası'ndan gelenler için Şarampol mevkiinde yaptırılan tek katlı evler	51
Şekil 3.12. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin konumu ve yakın çevresi	52
Şekil 3.13. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresindeki mahalleler	53
Şekil 3.14. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresindeki yol kademeleri	54
Şekil 3.15. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut yol kesiti	55
Şekil 3.16. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut ulaşım sistemi	56
Şekil 3.17. Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırma öncesi yol görünümü	57
Şekil 3.18. Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırma öncesi ada otoparkı görünümü	57
Şekil 3.19. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut yapı kullanımları	58
Şekil 3.20. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma projesi öncesi görünümü	59
Şekil 3.21. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi mevcut kat yükseklikleri	60
Şekil 3.22. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma öncesi cephe görünümü	61
Şekil 3.23. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin en büyük sorunu	62
Şekil 3.24. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin daha düzenli hale gelmesi için belirtilen görüşlerin oranları	63
Şekil 3.25. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri ulaşım ve otopark sistemi	65
Şekil 3.26. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri vaziyet planı	66
Şekil 3.27. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri yaya koridor sistemi	66
Şekil 3.28. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri yaya koridoru izdüşümü	67

Şekil 3.29. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırılması vaziyet planı-1	67
Şekil 3.30. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırılması vaziyet planı-2	68
Şekil 3.31. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi yayalaştırılma projesi üç boyutlu gündüz görseli	68
Şekil 3.32. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi yayalaştırılma projesi üç boyutlu gece görseli.....	69
Şekil 4.1. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri ve yakın çevresi imar planı	73
Şekil 4.2. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan kent mobilyaları.....	74
Şekil 4.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan gölgelikler.....	74
Şekil 4.4. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan yeşil alanlar.....	75
Şekil 4.5. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan zemin elemanları	75
Şekil 4.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan tabelalar	76
Şekil 4.7. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan bina cepheleri	76
Şekil 4.8. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan süs havuzları	77
Şekil 4.9. Şarampol tramvay durağı.....	77
Şekil 4.10. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde servis hizmetleri	78
Şekil 4.11. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde motorlu, motorsuz taşıtların alan kullanımı	78
Şekil 4.12. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan kafe restoranların cadde kullanımı	79
Şekil 4.13. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri.....	84
Şekil 4.14. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma sonrası zemin kat kullanım işlevleri.....	85
Şekil 4.15. Abdi İpekçi Caddesi işlevi değişen birimler.....	86
Şekil 4.16. Şarampol Caddesi işlevi değişen birimler	88
Şekil 4.17. Yayalaştırma öncesi ve sonrası açılan işletmelerin yüzde oranları	92
Şekil 4.18. İş yeri sahiplerinin Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde dükkân	

açma nedenleri	93
Şekil 4.19. Dükkân sahiplilik durumları	93
Şekil 4.20. Projesi sonrasında mülk veya kira ücretlerinde değişim durumu	93
Şekil 4.21. Yayalaştırma sebebiyle firmaların servis hizmetlerinin alımında sorun yaşama durumu	94
Şekil 4.22. Dükkân açılış saatleri	95
Şekil 4.23. Dükkân kapanış saatleri	95
Şekil 4.24. Müşterilerin işletmeye en yoğun geldiği saatler	96
Şekil 4.25. Müşterilerin işletmeye en yoğun geldiği günler	97
Şekil 4.26. Yayalaştırma sonrasında müşteri sayısında değişiklik	97
Şekil 4.27. Yayalaştırma sonrasında satışlardaki değişiklik	98
Şekil 4.28. İşletme açısından caddenin yaya olmasından kaynaklı avantajlar ve dezavantajlar	100
Şekil 4.29. Caddeye daha çok kullanıcı-müşteri çekme önerileri	101

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 1.1. Tez çalışmasının aşamaları	4
Çizelge 2.1. Trafiğe kapalı bölgelerin faydaları	17
Çizelge 2.2. Yayalaştırmanın yararlarının özeti	17
Çizelge 2.3. Ticari caddelerin gelişimini etkileyen faktörler	21
Çizelge 2.4. Yayalaştırmanın ekonomik etkileri.....	25
Çizelge 2.5. Al-Muizz Caddesi'nin popülasyonu ve örneklem büyüklüğü.....	30
Çizelge 2.6. 1999'da açık ticaret bölgedeki ticari faaliyetler ve hizmetler	34
Çizelge 2.7. 2012'de açık ticaret bölgedeki ticari faaliyetler ve hizmetler	34
Çizelge 2.8. 2016 – 2020 yılları ticari birimlerin sektörel dağılım.....	39
Çizelge 2.9. Anket çalışmasına katılan esnafın sektörel dağılımı	40
Çizelge 2.10 Anket sonuçlarına göre esnaf ve kullanıcıların çevre sorunları.....	41
Çizelge 2.11. Ticari caddelerde yapılan yayalaştırma uygulamaları olumlu–olumsuz etkileri	42
Çizelge 2.12. Çalışma alanı değerlendirme kriterleri	43
Çizelge 3.1. Örneklem büyüklüğünün belirlenmesi	71
Çizelge 4.1. Abdi İpekçi Caddesinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü	80
Çizelge 4.2. Şarampol Caddesinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü	81
Çizelge 4.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü	83
Çizelge 4.4. Abdi İpekçi Caddesinde yer alan işletmelerin nitelik ve tür değişimi.....	87
Çizelge 4.5. Şarampol Caddesinde yer işletmelerin nitelik ve tür değişimi	89
Çizelge 4.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde anket yapılan sektörlerin sayısı.....	91
Çizelge 4.7. İşletmelerin sektörleri ile kapanış saatleri arasındaki ki-kare çizelgesi.....	96
Çizelge 4.8. Müşteri sayısı ile memnuniyet durumu arasındaki ki-kare çizelgesi.....	98

Çizelge 4.9. İşletmelerin sektörleri ile satış durumu arasındaki ki-kare çizelgesi.....99

Çizelge 4.10. İşletmelerin sektörleri ile memnuniyet durumu arasındaki ki-kare çizelgesi.....99



1. GİRİŞ

İnsanlık tarihinin başlangıcında bireyler en temel ulaşım modeli olan yürüme ile gündelik hayatlarını sürdürmekte iken, dünyada bir kırılma noktası olan sanayi devrimi ile otomobilleşme süreci başlamıştır. 19. yüzyıla kadar kentlerde egemen ulaşım türü olan yaya ulaşımı yerini hızla motorlu taşıtlara bırakmıştır. Sanayi devrimi ile yaşanan teknolojik gelişmeler ve hızlı nüfus artışı, konut alanlarının artmasına ivme kazandırmış ve kentsel dokuda fonksiyonel değişimlere sebep olmuştur. Kentlerdeki mekânsal yapı ve işlevsel özelliklerin değişmesi de ulaşım talebini arttırmıştır.

Sağlık açısından sayısız fayda sağlayan çevre dostu ve maliyetsiz bir seyahat şekli olan yürüme, 19. yüzyılın sonlarına kadar baskın ulaşım şekli olmaya devam etmiştir. Sanayi devriminden sonra araç hareketi baskın hale gelmiş ve 1960'larda en üst seviyeye ulaşmıştır. Araç sayılarındaki artış, kentlerdeki ulaşım altyapısının zaman içerisinde araç odaklı bir sisteme dönüşmesi neden olmuş ve ulaşım altyapısının gelişme eğilimini yaya öncelikli bir yaklaşımdan uzaklaştırmıştır. Bu da, kentsel toplumlarda insanların kısa mesafeli yolculuklarda dahi motorlu taşıtları tercih etmeye başlamasına sebep olmuştur.

Sokaklarda artan motorizasyon, mevcut kamusal alanları ele geçirmeye başlamış, yayaların sokakları kullanmalarını sınırlandırmış ve yayaların sokakta basitçe yürümesini zorlu bir mücadeleye dönüştürmüştür. Günümüzde araç erişiminin çok fazla olduğu kentsel alanlarda, kamusal mekânlara yaya katılımı giderek azalmaktadır. Bu durum gelişmekte olan ülkelerde; bir caddeye veya alana araç erişimini kısıtlayarak, yayaların özel kullanımına olanak tanıyan yayalaştırma kavramının giderek önem kazanmasını sağlamıştır. Yayalaştırma şehir sakinleri için; erişilebilirliği, hareketliliği, güvenliği sağlayarak çevreyi yaşanabilir bir yer haline getiren etkili bir araçtır. Yayalaştırma çalışmaları, insanların güvenli ve rahat hareketini sağlayan, insanların birbiri ile olan ilişkilerini artıran ve kenti yaşamasına olanak veren kamusal mekânlar oluşturmaktadır.

Yayalaştırma çalışmalarıyla alanda oluşan işlevsel dönüşüm, yaşayan kentsel mekânlar yaratmak için tek başına yeterli değildir; yayalaştırma projeleri yapılmadan önce mekânsal analiz çalışmaları yapılmalıdır. Lynch başarılı bir yaya yolunun temel gereksinimlerinin; sürekli olması, başlangıç ve bitiş noktalarının olması, yaya yoluna bağlantısı olan kavşaklar ve meydanların iyi ve güvenli bir şekilde bölünmüş olması, yayalara yardımcı olacak yer işaretlerinin bulunması ve bu işaretlerin kolayca görülebilecek bir yerde olması gerektiğini belirtmektedir. (Lynch, 1960)

Gelişmiş ülkelerde belediye yetkilileri, motorlu trafiğin yayalar ve bisikletliler üzerindeki etkisini en aza indirmek ve yeşil çevreyi iyileştirmek için yol kapatma ve yol kapasitesini azaltma uygulamaları yapmaktadır. Kullanıcıların kamusal mekânda yaşam kalitesini ve konforunu artırmayı hedefleyen yayalaştırma projelerinde yaya caddeleri, diğer ulaşım modları ile iyi bir şekilde desteklenirse başarı göstermektedir. Yayalaştırılmış alanları toplu taşıma veya ara toplu taşıma (aboneli servis, taksi, araç paylaşımlı sistemler) sistemlerine bağlamak, insanların yaya caddelerine rahat ulaşabilmesi için çok önemlidir (Gbadamosi vd., 2021).

Yayalaştırılmış alanların başarısı; ulusal ve yerel ekonomideki eğilimler, uygulanan genel şehir planlama stratejileri, ulaşım bağlantıları, yaya planının detayları ve bölgedeki nüfus yoğunluğu gibi dış faktörlerden de etkilenmektedir. Bu da etkili yayalaştırma projelerinin tasarlanmasında yerel bağlamın çok önemli olacağı anlamına gelmektedir.

Ticari caddelerin yayalaştırmasına ilişkin yapılan pek çok araştırmada, işlevsel olarak değişen alanlarda, ticari aktivitelerin türlerinde değişim görülebildiği ve yayalaştırma uygulamalarının ekonomik faaliyetler üzerinde etkileri olduğu belirtilmektedir. Yayalaştırma uygulamaları, ticari birimlerin fonksiyonların değişmesine neden olarak alandaki sektörel çeşitliliği azaltabilmektedir. Yayalaştırma sonrasında işletme sahipleri, beklenen müşteri yoğunluğunu bulamadığı takdirde dükkânlarını; başka bir semte taşımak, kapatmak ya da sektör değiştirmek durumunda kalabilmektedir. Yerel işletmelerle görüşme yapılan çalışmalarda; ticari caddelerde hizmet veren esnaflarda, yayalaştırmanın iş kaybına neden olacağı endişesinin var olduğu ve yayalaştırma projelerine ilk etapta olumsuz düşüncelerle yaklaştıkları görülmüştür. Bu bağlamda da şehirlere canlılık ve hayat kazandıracak yayalaştırma politikalarının sosyo - ekonomik anlamda etkileri olduğu bir gerçektir (Özbil Torun, 2019).

Amaç ve Hipotez

Yerel yönetimler tarafından hayata geçirilen yayalaştırma uygulamalarının trafik durultma, insan sağlığı, yaya konforu ve güvenliği üzerinde olumlu etkileri olduğu bilinmektedir. Planlama aracı olarak kullanılan yayalaştırma uygulamaları, sadece taşıt ve yaya kullanımını ayıran fiziksel bir düzenleme değil, aynı zamanda yayalaştırma çalışması yapılan bölgenin; mekânsal, sosyo - ekonomik yapılanmasında önemli rol oynayan bir düzenlemedir. Bu nedenle yayalaştırılacak kentsel alanlar çok yönlü ve bütünsel bir yaklaşımla ele alınmalıdır. Literatür, ulaşım bağlantıları ve erişilebilirliği dikkate almayan, tarihi, mekânsal, çevresel, sosyo-ekonomik ve estetik kaygıları taşımayan yayalaştırma uygulamalarının başarıya ulaşmasının zor olduğunu göstermektedir.

Çalışmanın amacı, çeşitli ticari birimlerin bulunduğu caddelerde uygulanan yayalaştırma projelerinin işlevsel ve mekânsal organizasyonunu analiz etmek, caddedeki ticari aktivitelerin yayalaştırma projesi öncesi ve sonrası durumlarını tespit etmek, yayalaştırma çalışmalarının ticari aktiviteler üzerindeki canlılığa etkilerini ortaya koymaya çalışmak ve bu etkileri inceleyerek ticari caddelerde uygulanan yayalaştırma projelerinin başarılı – başarısız yönlerini belirlemek olarak tanımlanmıştır. İleride yapılacak olan yayalaştırma projelerinin ticari işletmeler açısından sürdürülebilir olması adına hangi kriterlerin önemli olduğunun belirlenmesi çalışmanın önemli hedeflerinden birisidir.

Çalışma kapsamında, yayalaştırma uygulamaları sonrasında meydana gelen mekânsal, sosyal ve ekonomik dönüşümlerin, uygulaması yapılan caddelerin ticari birimleri üzerinde canlılığı artırıcı bir etki oluşturup oluşturmadığını belirlemeye yönelik hipotezler geliştirilmiştir. Bu bağlamda çalışmanın temel hipotezi;

“Yayalaştırma uygulamaları sonrasında yaşanan mekânsal dönüşümün ticari aktivitelerin canlılığı üzerinde olumlu etkisi vardır” şeklinde tanımlanmaktadır.

Alt hipotezler ise;

1. Yayalaştırma uygulamaları ticari birimlerin nitelik ve tür değişimleri tetiklemekte, bu değişim de kullanıcıların yayalaştırılan alanları tercih etmesini teşvik etmektedir.
2. Yayalaştırma projeleri mekân kalitesini arttırarak alandaki yaya canlılığını pozitif yönde etkilemektedir.

Kapsam

Bu tez çalışması genel olarak giriş, kaynak taraması, materyal ve metot, bulgular, tartışma ve öneriler, sonuçlar olmak üzere altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünü takiben, ikinci bölümde tez konusu ile ilgili olarak tanımlanan temel kavramlar ve kavramlar arası ilişkilerin ele alındığı literatür araştırmaları yapılmıştır. Seçilen örnekler ile ticari aktivitelerin bulunduğu sokaklarda gerçekleştirilen yayalaştırma projeleri aktarılmış, incelenen yayalaştırma projelerinin; öncesi ve sonrasına ait kullanım durumları, varsa ticari fonksiyonların değişimi ve bu değişime ilişkin karşılaştırmalar sunulmaya çalışılmıştır. Yayalaştırma teorilerinin çeşitli yönlerini ele alan uygulamalardan elde edilen veriler ile belirlenen konuya ilişkin bir çerçeve sunulmuştur.

Örneklem alan olarak, günün her saati yaşayan, yerli ve yabancı kullanıcılar tarafından ziyaret edilen bir bölge haline getirme hedefiyle, 2017 yılında alışveriş sokağı tasarımı ile yayalaştırılan, Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri seçilmiştir. Üçüncü bölümde, çalışma alanının konumu, önemi, tarihçesi ve yayalaştırma öncesi durumuna yönelik bilgiler ve Antalya ili kent merkezinde uygulanan yayalaştırma uygulamaları aktarılmaya çalışılmıştır. Literatür araştırması ile elde edilen kriterler çalışma alanı özelinde sorgulanarak örneklem seçimi konusu detaylandırılmıştır.

Bulgular bölümünde, yayalaştırma sonrası alanda bulunan ticari birimlerin, nitelik değişimleri analiz edilmiş ve bu değişimlerin ticari faaliyetlerin canlılığı üzerindeki etkileri sorgulanmaya çalışılmıştır. Anket uygulaması aşamasında işyeri sahiplerinin bakış açısıyla mekânsal kalitenin ticari birimlerdeki hareketliliğe etkileri, yayalaştırmanın işletmeler açısından olumlu-olumsuz yönleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Tartışma ve sonuç bölümünde ise yayalaştırma projesine ilişkin belirlenen hipotezler değerlendirilmeye çalışılmıştır. Arazi çalışmalarında elde edilen veriler sonucunda ticaret-hizmet kullanımlarının yeniden yapılandığı tespit edilmiştir. Değişen yapılanmanın kullanıcıların yayalaştırılan alanı tercih etmesinde teşvik edici etkisi olup olmadığı değerlendirilmiştir. İşletmelerle yapılan görüşmeler yoluyla elde edilen bilgilere dayanarak alandaki mekânsal kalitenin ticari fonksiyonlar üzerindeki canlılığa etkilerini değerlendirilmiş ve öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Çizelge 1.1. Tez çalışmasının aşamaları

1. AŞAMA	GİRİŞ	- Sorunun tanımlanması - Amaç ve hipotez - Kapsam - Yöntem ve özgünlük
2. AŞAMA	KAYNAK TARAMASI	- Yaya ve yayalaştırma kavramları, bağlamsal ilişkiler - Ticari aktivitelerin bulunduğu sokaklarda yayalaştırma etkileri - Dünya kentlerinde ve Türkiye’de yayalaştırma örnekleri
3. AŞAMA	MATERYAL VE METOT	- Çalışma alanının belirlenmesi - Mevcut durum analizi (Çalışma alanının tarihçesi, konumu, önemi, yayalaştırma öncesi alan incelemesi, yayalaştırma kararı ve konsept proje)
	MATERYAL METOT	Araştırmanın yöntemi ve teknikleri
4. AŞAMA	BULGULAR	- Arazi çalışmalarına ilişkin değerlendirme - Ticaret sektörlerinin dağılımına ilişkin değerlendirme - Anket verilerine ilişkin değerlendirme
5. AŞAMA	TARTIŞMA VE ÖNERİLER	- Tez hipotezlerinin değerlendirilmesi - Yaya projelerinde ticari aktivitelerdeki canlılığının artırılmasına ilişkin öneriler
6. AŞAMA	SONUÇ	Sonuçların değerlendirilmesi

Sınırlılıklar

Çalışma alanı olarak; Antalya kenti, Muratpaşa İlçesi sınırları içerisinde yer alan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri seçilmiştir. Çalışma alanında bulunan boş dükkânlar anket çalışmaları açısından sınırlılık oluşturmuştur. Ticari ünitelerin çok sık değişim gösterdiği Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde zemin katlarında toplam 239 adet ticari birim bulunmaktadır. 1 Adet boş parsel, 15 adet boş dükkân ve 2 adet ATM makinesi olmak üzere toplamda 18 adet dükkân, çalışma örnekleminin dışında tutulmuştur.

Yöntem ve özgünlük

Tez çalışması yöntem olarak; “literatür araştırmaları”, “alan araştırması”, “arazi çalışmaları”, “anket uygulaması”, “tartışma ve sonuç” olmak üzere beş temel süreci kapsamaktadır. Birinci aşamada, tez konusunu oluşturan kavramlar ve kavramlar arası bağlamsal ilişkiler ele alınmıştır. Bu bölümde yaya ve yayalaştırma kavramı, yayalaştırmanın tarihsel gelişim süreci, yayalaştırmanın yararları, amaçları ve türleri, yayalaştırmanın ticari aktiviteler üzerindeki etkileri araştırılmaya çalışılmıştır. Alan araştırması aşamasında, çalışma alanının tarihçesi, konumu, önemi ve yayalaştırma uygulaması hakkında bilgiler aktarılmaya çalışılmıştır. Arazi araştırması aşamasında, caddelerinin 2024 yılı mekânsal durumu araştırılmaya çalışılmıştır. Caddelerdeki mekânsal dönüşümün ve ticari birimlerdeki işlevsel dönüşümün, alan canlılığı üzerindeki etkilerinin tespit edilebilmesi amacıyla ilk aşamada Google Earth görüntüleri ve arazi çalışmaları ile yayalaştırma öncesi ve sonrası ticari işletmelerin niteliğinin çeşitliliği ve değişimi analiz edilmiş ve haritalandırılmıştır. Anket uygulaması aşamasında, yayalaştırılan caddelere cephesi bulunan işletmeler ile anket yapılmış, yöneltilen sorular ile değişim sürecinin işletmeler ve alanın canlılığı üzerindeki etkileri ortaya konmaya çalışılmıştır. Ki – Kare testi, belirli bir değişkenin farklı kategorilerine ait gözlenen frekanslarının, beklenen frekanslarına uygunluğunu araştıran bir yöntemdir. Ankete verilen yanıtlar, SPSS programına aktarılarak ki kare ilişki testi analizi yapılmış ve cevapların anlamlılık ilişkisi sorgulanmıştır. Son aşama olan değerlendirme ve sonuç bölümünde ise, arazi ve anket çalışmaları sonucunda elde edilen veriler ile yayalaştırma uygulamalarının ticari aktivitelerin canlılığı üzerindeki etkileri değerlendirilmiş ve öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Yayalaştırma uygulamaları sosyal, ekonomik ve mekânsal sonuçları olan çok yönlü bir yaklaşım olup yayalaştırılmış alanlardaki mağazalar/yerel işletmeler bu dönüşümden hem uygulama sürecinde hem uygulama sonrasında etkilenmektedir. Bu bağlamda, ticari caddelerde gerçekleştirilen yayalaştırma projelerinin sosyal, ekonomik ve mekânsal etkileri; işletme sahiplerine yöneltilen açık uçlu sorularla ele alınarak yayalaştırmanın ticari aktivitelerinin canlılığı üzerinde etkileri olup olmadığı konularını irdelenmesi tezin özgünlüğünü oluşturmıştır.

2. KAYNAK TARAMASI

2.1. Yaya ve Yayalaştırma Kavramları

Ulaşım planlarında yapılan tüm uygulamaların önceliğinde insan yararının olmasını önceliklidir (Çol, 2004). İnsanların ilk tanıştığı ulaşım modelinin yürüme olması nedeniyle ulaşım hiyerarşisinde yayaların ilk sırada bulunmaktadır (Şekil 2.1). Türk Dil Kurumu (TDK) “yaya” kelimesini yürüme eyleminde bulunan birey şeklinde tanımlamaktadır. Yayalar, mekânda yürüyen veya tekerlekli sandalyeyle hareket halinde olan kişilerdir. Yayaları diğer ulaşım türlerinden farklı kılan yavaş olmalarıdır. Bu nitelik, yürüyüş yapan insanların kentsel çevreyi gerçekten deneyimlemelerini ve kentsel çevreyle etkileşime girmelerini sağlamaktadır. Dolayısıyla kentlerde yürünebilir olan yaya alanlarının olması kullanıcılara konfor sağlamakta, insanların kenti deneyimlemelerini ve kentte yürümesini teşvik etmektedir. (Mofidi vd., 2010).

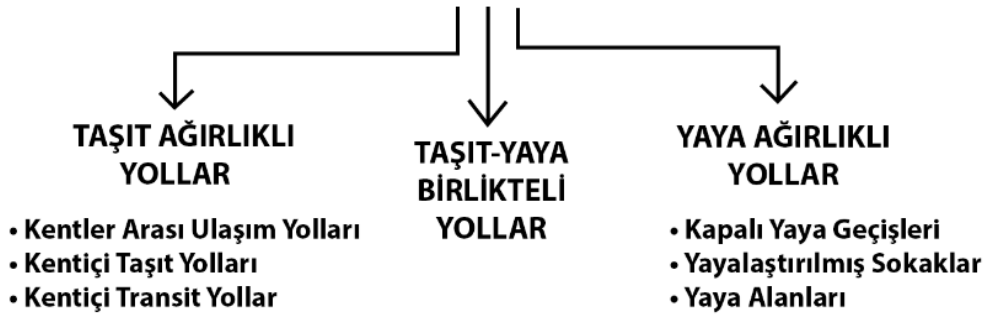


Şekil 2.1. Kentsel ulaşım hiyerarşisi (Walking in Jersey aktaran Çol, 2004)

Yürümek, bilinen en eski ve en temel ulaşım yöntemidir. İnsanlar, sağlıklı bir süreçte doğumdan itibaren zihinsel ve fiziksel gelişimde kaydedilen ilerlemelerle emeklemekten sonra yürümeye başlarlar. Bireyler yürümeye başladığından itibaren günlük yaşamında birbirleri ile ve mekânlarla etkileşim halinde olurlar. İnsanların işlerine, evlerine, alışverişe, eğitim tesislerine, sağlık tesislerine, kültürel tesislere ve halka açık parklar gibi dinlenme alanlarına erişmek için şehirde nasıl seyahat ettikleri yaşam kaliteleri açısından önemli bir konudur (Kırmızı, 2021).

İnsanlar kamusal mekân olan sokakları günün her saatinde farklı şekilde deneyimlemekte ve algılamaktadır. Dolayısıyla insanların yürüme davranışları ile yapılar ve doğal çevrenin farklı yönleri arasında doğrudan bir ilişki vardır. Yürüyüş yollarının kalitesi bölgeye yapılan ziyaretlerin süresini ve sayısını arttırmaktadır Yaya yollarının kalitesi, yaya geçiş hakkı, trafik ve yol koşulları, arazi kullanım biçimleri, güvenlik, engellilik altyapısı faktörleri yürünebilirliği etkilemektedir. (Malhotra, 2017). Şekil 2.2’de görüldüğü gibi kent içerisinde ulaşımı sağlayan yollar; kullanım şekline, hızına ve amacına göre 3 ana başlık altında toplanmıştır (Brambilla ve Longo, 1977 aktaran Altunbaş, 2006).

KENT İÇERİSİNDE ULAŞIMI SAĞLAYAN YOLLAR



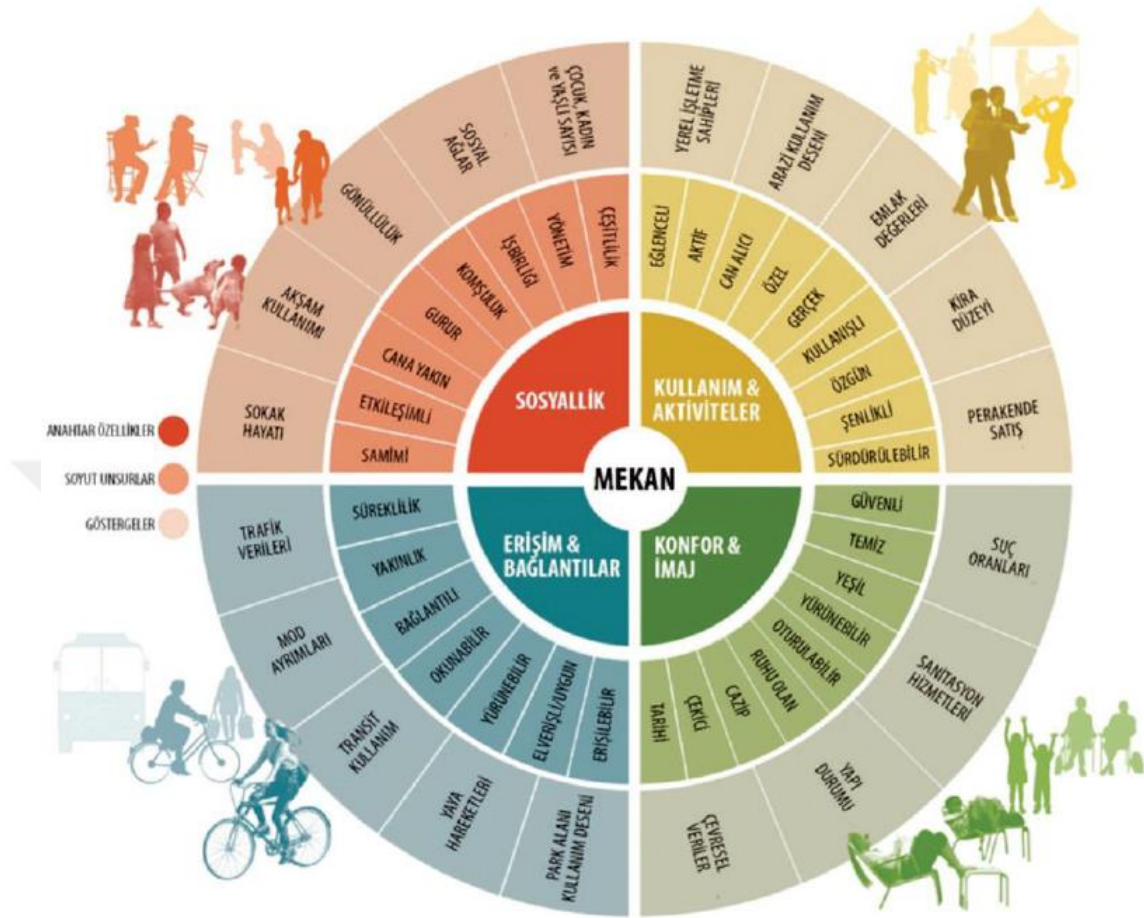
Şekil 2.2. Kent içerisinde ulaşımı sağlayan yollar (Brambilla ve Longo, 1977 aktaran Altunbaş, 2006)

Mehanna vd., (2019), yaya yollarının kalitesine ilişkin en önemli kriterleri şu şekilde sıralamıştır:

- Yayaaların rahat dolaşımına olanak veren işlevsel kriterlerin sağlanması (yolun erişilebilirliği ve kullanımı ile tüm yaş gruplarına hizmet etmesi, görsel çeşitlilik açısından zengin olması, trafikten korunması, yaya yolunun devamında herhangi bir engelin bulunmaması ve sürekliliğin sağlanması)
- Yayaaların ilgisini çekici görsel kriterlerin sağlanması (yatay ve dikey boyutlarıyla tanımlanmış bir yolun olması, yolun her iki tarafındaki yapıllı çevre unsurlarının entegrasyonu, cephelerin malzemelerinin, renklerinin ve detaylarının homojenliği ve uyumluluğu, geniş kaldırımlar)
- Topografyaya ve termal konfora uygun çevre standartlarının sağlanması
- Sosyal standartların sağlanması (tüm faaliyetleri teşvik eden ve her yaştan insanın ihtiyaçlarını karşılayan bir ortamın olması, 24 saatlik aktivite imkânı vermesi)
- Yaya çekiciliğinin mağazalar aracılığıyla sağlanması (ekonomik hareketliliği arttıran bir ortamın olması, aktif ve çeşitli perakende satış alanlarının varlığı).

Yürünebilirlik, fiziksel aktiviteyi günlük yaşama geri kazandırmak, yayalaştırmayı düzenli bir günlük faaliyet olarak kolaylaştırmak için ortaya çıkan bir yaklaşımdır ve bir şehrin yaşanabilirliğinin önemli göstergeleri arasında yer almaktadır (Gbadamosi vd., 2021). Yaşanabilirlik yaşam kalitesini belirlediği için; Project for Public Spaces (PPS) organizasyonu mekânın kalitesini tanımlamak için bir araç olarak yer diyagramını geliştirmiştir. Diyagram; sosyallik, kullanımlar-aktiviteler, rahatlık-imaj ve erişilebilirlik-bağlantılar şeklinde sınıflandırılan dört ana kalite kriterinden oluşmaktadır (Şekil 2.3). Her kriter istatistik ve araştırma ile ölçülebilen bir dizi niceliksel ve niteliksel yön içermektedir. Mekân diyagramı caddeye uygulandığında, erişim ve bağlantı kriterlerinin, yaya aktivitesinin temel niteliklerden biri olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu sayede yayalaştırma planı, kaliteli bir mekânın önemli bir göstergesi haline gelir ve yaşanabilirliğin bir parçası olarak düşünülebilir. Bununla birlikte yaya bölgeleri sadece yaşanabilirliğin sağlandığı alanlar anlamına gelmemekte, yaşam

kalitesinin artması için sokağın sosyalleşme ve topluluk etkileşimi gibi çok yönlülük içermesi gerekmektedir (PPS, 2000 aktaran Yassin, 2019).



Şekil 2.3. Mekân diyagramı (PPS, 2000 aktaran Yassin, 2019)

Yaşanabilirlik ve yayalaştırma arasındaki ilişki estetik ve fiziksel, sosyal ve çevresel ya da mekânsal ve işlevsel olmak üzere çeşitli açılardan birbirleri ile bağlantılı olduğu için, yaya bölgelerinin yeri belirlenirken gerekli analizler göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya bölgeleri, tüm kent tasarımı ve yönetimini etkileyen çeşitli boyut ve ölçeklerde konut, sosyal, kültürel, turistik, fiziksel, ekonomik gibi farklı kullanımları içermektedir. Ayrıca bu alanlar, otopark, toplu taşıma araçları ve engelliler için ekipmanlar gibi çeşitli olanaklarla desteklenmelidir. Yayalaştırma sürecinde şehir plancıları, mimarlar ve peyzaj mimarlarının yanı sıra diğer meslek disiplinleri de önemli roller üstlenmektedir.

Cambridge sözlüğü “yayalaştırma”yı araçların girmesine izin verilmeyen bölge olarak tanımlamaktadır. Keleş (1980) ise yayalaştırmayı kentteki yollardan bir kısmının yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarım çalışmalarıyla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması olarak ifade etmektedir. Yayalaştırılmış alanlar temelde motorlu araçların yanı sıra motorsuz araçların girişine de izin verilmeyen, yalnızca yürüyüş hareketine izin verilen belirli

bölge veya alanlardır. Bu alanlar için kullanılan “arabasız alan” ifadesi bir başka popüler terimdir.

Ulaşım, şehirlerin büyümesinde ve gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sosyo-ekonomik kalkınmaya katkısı olan yayalaştırma projeleri, şehirlerin yürünebilirliğini de arttırmaktadır (Gbadamosi vd., 2021). Yayalaştırma, mevcut bir yolun belirli zaman aralıklarında veya tamamen trafiğe kapatılarak sadece yaya kullanımına açılmasıdır. Şehir planlama ve kentsel tasarımın konusu olan yayalaştırma, özelliklerde büyük şehirlerde artan trafiğin istenmeyen etkileri ile bir zorunluluk haline gelmiştir (Sertbakan vd., 2020).

“Yaya caddesi” terimi, ilk kez Kuzey Amerika’da trafiğe kapalı bölgeleri tanımlayan bir terim olarak kullanılan “yaya alışveriş merkezi” ile eş anlamlı olarak kullanılmaktadır” (Uzunoğlu, 2020). Yaya öncelikli caddeler; yayalar ve bazı durumlarda bisikletçiler için en büyük önceliğe sahip kamusal alanlardır. Yaya öncelikli cadde fiziksel bir yapı, ticari bir faaliyet yeri veya sosyal etkileşim yeri olmak üzere üç açıdan değerlendirilebilir. Plancılar genellikle daha iyi bir şehir içi ortamı sağlamayı düşündüğü için fiziksel bakış açısıyla yaya öncelikli caddeleri teşvik etmektedir. Ekonomistler ve dükkân sahipleri olaya ticari açıdan bakmaktadırlar. Sosyologlar ise yaya caddelerini insanların buluşabileceği, sosyalleşebileceği ve etkileşime girebileceği bir yer olarak görmektedir (Fadda, 2017).

Çoğu zaman bir bölgedeki yayaların erişiminin zayıf olması, araba ve diğer kişiselleştirilmiş araç kullanıcılarının erişiminin iyileştirilmesinden kaynaklanmaktadır. Arabalar gibi kişiselleştirilmiş araçlar için daha güvenli, daha elverişli ve daha keyifli ortamlar, yürüme ve bisiklete binme seviyelerinin azalmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle, arabaların ve diğer kişiselleştirilmiş araçların kullanımının önüne geçebilmek için sürdürülebilir bir ulaşım modeli olan yayalaştırma ağının devamlılığının ve erişilebilirliğin iyileştirilmesi gerekmektedir. Araştırmalar, yaya dostu bir alan oluşturulduktan sonra yaya sayısının iki katına çıkma eğiliminde olduğunu ve yayalaştırma sonrasında yayalar için fiziksel ortamın radikal bir şekilde iyileştiğini kanıtlamaktadır.

Yayalaştırma yalnızca taşıta yasaklanmış yaya yolları olarak düşünülmemeli, yaya izleri ve aktivitelerinin dikkatlice gözlemlendiği, insani öğeleri ön plana çıkaran ve araçların kontrollü hareketinin sağlandığı bir sistem olarak algılanmalıdır. Taşıt trafiğini tamamen ortadan kaldırmadan, trafik keşmekeşesini azaltıcı planlama politikaları oluşturarak; sınırlamalar getirerek ya da caydırıcı ücret tarifeleri uygulayarak da yaya öncelikli bir sistem kurgulanabilmektedir (Brambilla ve Longo, 1978 aktaran Ateş vd. 2021). Yayalaştırma, yaya ve bisiklet dostu altyapının geliştirilmesi ve verimli toplu taşıma olanaklarının sağlanmasıyla gerçekleşmektedir. Trafik güvenliğinin ve algılanan güvenliğin iyileştirilmesi nedeniyle yayalaştırılmış alanlar bisikletçiler için çok çekici hale gelmektedir. Bisikletlilerin ihtiyaçları dikkate alınmadığı takdirde yayalaştırılmış alanlar bisikletliler ve yayalar arasındaki çatışmalarla dolu hale gelebilmektedir. Bu nedenle yayalaştırma planı yapılırken bisikletlilerin ihtiyaçları dikkate alınmalıdır. Yayalaştırılmış alanın tamamına yayılmış yeterli bisiklet park yeri ve caddelerdeki akış ve alana bağlı olarak özel bisiklet şeritleri sağlanmalıdır (Soni vd., 2016).

Soni vd., (2016) bir alanın tek başına yayalaştırılmasının sağlıklı olmayacağını belirtmiştir. Etkin ve yeterli toplu taşıma tesislerinin, yaya altyapısının ve motorsuz ulaşım (örneğin bisiklet) altyapısının geliştirilmesinin her zaman gerekli olduğunu vurgulamaktadır. Gerçek dünyada mutlak yayalaştırma mümkün değildir. Kentsel sistemin düzgün bir şekilde işlemeye devam etmesi, halkın ve çeşitli hükümet yetkililerinin rahatlığı, yayalaştırma planının vatandaşlar arasında kabul edilebilir ve popüler olması için uzlaşmalar yapılmalıdır. Örneğin ambulans, polis, itfaiye aracı vb. acil durum araçlarının yayalaştırılmış alana girmesine izin verilmelidir. Aynı şekilde şehir içi ulaşım ve okul otobüsleri gibi halk otobüslerinin de yayalaştırılmış alandan geçmesine izin verilmelidir. Yayalara ayrılmış bir alanda ticari faaliyetler yapılıyorsa, teslimat kamyonetlerine ve yük kamyonlarına izin verilmelidir. Benzer nitelikteki motorlu taşıtlara izin verilebilir. Bu izin zamana bağlı olabilir; örneğin, yüke yoğun olmayan saatlerde veya gece saatlerinde sınırlı ve sabit bir süre için izin verilebilir. İzin verilen bu araçların kullanacağı sokaklar önceden belirlenebilmektedir. Piyasada yalnızca izin verilen araçların bir alana girmesine izin verip diğerlerini engelleyebilen çok sayıda ITS çözümü ve elektrik sistemi bulunmaktadır.

1930'lardan bu yana otomobil sahipliği hızla artmıştır. Araştırmalar genel olarak sokaktaki araç trafiği arttıkça sokaktaki sosyal yaşamın azaldığını çok açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Gürültü, tehlike ve kirlilik gibi etmenler yavaş yavaş insanları sokaktan uzaklaştırmaktadır. Ana caddeler üzerindeki trafik hacminin artması aynı zamanda caddenin sosyal ve ekonomik işlevlerinin azalmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla bu durumdan perakende sektörü, ticari faaliyetler ve boş zaman uğraşlarının tümü etkilenmektedir. (Wahba vd., 2020).

Yayalaştırma, bölgedeki satın alma ve diğer ticari girişim faaliyetlerinin kapsamını güzelleştirerek yayalar için daha iyi erişilebilirlik ve hareketlilik sağlamaktadır (Malhotra, 2017). Gelişmekte olan ülkelerin ticari alanlarında sürekli olarak yayalaşma artmaktadır. Yüksek oranda yaya hareketi olan şehirlerde trafik sıkışıklığında azalma, hava kalitesinde iyileşme ve sosyal katılımında artma gibi faydalar gözlemlenmektedir. Aynı zamanda yayalaştırma faaliyeti, sokaklarda canlandırıcı etki yaratarak yayalarda yer duygusu da oluşturmaktadır. Bu kamusal alanlar, insanların kent hayatını yaya olarak deneyimleyebilecekleri alışveriş, eğlence, yemek tesisleri ve toplanmaları için fırsat sunmaktadır (Khaleghi, 2018).

Yolların araç trafiğine kapatılması trafiğin yön değiştirmesine neden olabilmektedir. Bu durumda yayaların toplu taşıma duraklarından daha uzağa yürümek zorunda kalabilecekleri için bölgeye gitmekten vazgeçmelerine sebep olabilmektedir. Aynı şekilde bazı yollar kapatıldığında trafik sıkışıklığı olasılığı artacağından sürücüler de bölgeye gitmekten cayabilmektedir (Diaz vd., 2022). Bir ticari caddenin trafiğe kapalı olması nedeniyle yerel halk ve bazı turistler motorlu araçlarını yakındaki diğer caddeleri geçmek için ya da park etmek için kullanabilmektedir. Bu durum diğer caddelerdeki trafik yükünün artmasına, sıkışıklığa ve kirliliğe neden olarak diğer cadde esnaflarını olumsuz etkileyebilmektedir. (Singh ve Sohi, 2018). Yaya caddesi oluşturmak için sadece çeşitli cadde tasarım özelliklerinin yeterli olmadığı literatürde görülmektedir. Başlangıçta bir yaya alanı nispeten fazla sayıda yayayı içermeli ve cadde yürüme mesafesinde yüksek yoğunluklu bir yerleşim bölgesinde yer almalıdır. Bunların yanı sıra yayalaştırma projesinin başarılı olabilmesi için diğer ulaşım modlarını birbirine bağlamak önemli bir unsurdur.

Yayalaştırmanın taşıt yaya trafiğini ayırmak, taşıt trafiğini azaltmak gibi bilinen etkilerinin yanı sıra yayalaştırmanın, ilgili alanın çekiciliğini artırabileceği varsayılmaktadır. Bu durum konut ve ticari mülklerin değerinde bir artış olmasını doğurmakta ve bu da ticari soylulaştırma gibi olumsuz etkilere de yol açabilmektedir (Shahmoradi vd., 2023).

Hass-Klau (1993), yayalaştırma ve trafik sakinleştirmenin etkilerini incelemek isteyen tüm araştırmacıların, sonuçları önemli ölçüde etkileyebilecek; ulusal ve yerel ekonomideki eğilimler, yerel makamlar tarafından izlenen genel şehir merkezi stratejisi, toplu taşıma ve motorlu taşıt taşımacılığı ile erişilebilirlik derecesi, planın ayrıntılı tasarımı, yaya bölgesine yürüme mesafesindeki nüfus yoğunluğu olmak üzere bu dış faktörlerin farkında olması gerektiğini ifade etmiştir.

Yayalar kentsel alanlarda birçok sebeple yürüyüş halindedir. Bu sebepler okula, işe ve alışverişe, transit ulaşım aracına gitmek olabileceği gibi sağlık, sosyal veya rekreatif amaçla da olabilmektedir. İster zorunluluktan, ister keyfe bağlı bir tercihle olsun, yürüyüş eylemi kent içerisinde insanlık tarihi boyunca bazı mekânların ayrılmaz bir parçası olmuştur. Bu mekânların en önemlilerinden biri de kent merkezleri olmuştur. Kent merkezlerinin sunduğu olanaklar ve canlı atmosferler yaya ölçeğinde yaşanabildiği ölçüde kent merkezinin zenginliğini ve çeşitliliğini sürdürmesini sağlamaktadır (TMMOB Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu, 2004).

Tarihi kent merkezlerindeki yerel işletmeler, turistler ve yerel topluluklar için sadece basit bir hizmet değil, aynı zamanda yerel kimliğin önemli bir unsuru ve yerin kültürel mirasının bir parçasıdır. Yayalaştırma ise tarihi merkezlerin yeniden canlandırılması için bir araç ve turizmin teşvik edilmesinde önemli bir faktördür. (ElFouly ve Ghaly, 2017).

Yayalaştırma projeleri bölgenin fiziksel, sosyal ve ekonomik şekillenmesinde temel bir rol oynamaktadır. Yaya planlaması; gelecekteki politikalara, güvenli ve etkin sosyal - ekonomik hedeflere, halkın ihtiyaçlarına göre yapılmalıdır. Yayalar için verimli hareketlilik, sosyal eşitlik, halk sağlığı, güvenlik ve ekolojik sürdürülebilirlik sağlayarak; insanları kültürel mirasa, dini varış noktalarına, cazibe noktalarına taşımak, yayalaştırma bölgelerinin tasarlanmasında önem arz etmektedir (Singh ve Sohi, 2018).

Alışveriş merkezleri ve ticaret caddeleri kavramlarının yaygınlaşması ile birlikte tüketim eğilimleri de insanların sosyo – ekonomik özelliklerine bağlı olarak değişmiştir. Bu talep ile birlikte alışveriş merkezlerinin sayısı artmış, alışveriş caddeleri de alışveriş merkezleri kadar etkili olmaya başlamış ve yayalaştırılmıştır (Sertbakan vd., 2020). Yaya öncelikli bu ticari caddeler, alışveriş ve yürüyüş aktivitelerini birleştirmektedir. Ticari caddeler gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamaları, yer aldıkları bölgelerin sosyo-ekonomik senaryosunu da etkilediği için var olan ticari birimler yayalaştırma sonrası olumlu ya da olumsuz gelişmeler yaşayabilmektedir.

Wahba vd., (2020) yaya alışveriş caddelerinin seçimi için, simgesel yapılara ve halka açık merkezlere yakınlığı, çevredeki alanlarla ilişkisi, mimari tarzı, cephelerin oranları ve detayları, insan ölçeği, yürüme mesafesi, kullanıcı çeşitliliği, arazi kullanımına uygunluğu, aktif ve çeşitli perakende satış birimlerinin varlığı, açık alanlardaki restoran ve kafeler, yüksek yaya trafiği, akıllı ve entegre ulaşım sistemleri

ve yaya ağları içerisinde entegrasyonu, bisiklet yolları içerisinde entegrasyon, yakın otopark tesislerinin varlığı, aktif binanın cepheleri, karanlık veya gizli köşeler/kenarların olmaması gibi kriter önerilerinin dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır.

Motorsuz modların ön planda olduğu ulaşım ve altyapının politikaları düzenlenirken, bölgenin kendi içindeki dinamikleri iyi bir şekilde analiz edilmelidir. Yayalaştırma ve yarı-yayalaştırma önerisi, kültürel, eğitimsel ve sosyo politik ilgi alanlarını birbirine bağlayarak mevcut yaya ağına süreklilik kazandırmayı amaçlamaktadır. Bu nedenle çalışmalar yapılmadan önce yayalaştırmanın olası etkilerini anlamak ve yaya ortamını iyileştirmeye yönelik alternatif müdahalelerle karşılaştırmak önemlidir. Yayalaştırma projelerinin ticari dinamikler üzerindeki etkileri incelendiğinde genel bir fikir birliği olmadığı ve işletme sahiplerinin çoğunluğunun ilk aşamada uygulamaya olumsuz olarak yaklaştıkları görülmüştür (Hass-Klau, 1993).

Yayalaştırma öncesinde, kullanıcılar sadece kaldırımlarda devam eden yaya erişimi sınırlı bir alanda zaman geçirmeye mecbur bırakılmakta iken, yayalaştırma uygulamasıyla birlikte insanların caddelerde özgür ve güvenli bir şekilde dolaşımına olanak sağlanmaktadır. Yayalaştırma projeleri; alanın çevresel, sosyal, ekonomik ve mekânsal yönlerini yükselterek mekânın yeniden canlanmasına katkıda bulunmaktadır. Kısacası yaya caddeleri çok işlevli, geniş alanlardır. Bunlar sadece bitişik bölgeleri etkilemekle kalmaz, aynı zamanda şehrin bir bütün olarak yeniden şekillenmesine etki etmektedirler. O yüzden yaya caddeleri izole alanlar olarak değerlendirilmemelidir. Yayalaştırılmış caddeler ancak birbirlerine bağlanıp yayalar için genel sokak ağları oluşturdıklarında şehir ölçeğinde etkili olabilmektedirler (Shahmoradi vd., 2023).

2.2. Yayalaştırmanın Tarihsel Süreci

Antik dönemlerden beri sokaklar, mekânları ve insanları birbirine bağlamıştır. Sokaklar ticareti, sosyal etkileşimi ve hareketliliği kolaylaştırarak şehirler için kritik bir rol oynamıştır. Bu bağlamda sokakların sadece fiziksel boyutunun değil aynı zamanda sosyal ve sembolik boyutlarının da dikkate alınması gerektiğini göstermektedir.

Bilinen en eski insan faaliyeti olan yürüme, kentsel çevre ile en uygun insan etkileşimi türü olarak kabul edilmektedir (Yassin, 2019). Bu durum ile yaya odaklı bir plan ve sokak yaşanabilirliği arasında bağlantı olduğu çıkarımı yapılmaktadır. Sokak bağlantı sistemi iyi kurgulanmış bir bölgenin, kentsel gelişimi doğru tespit edilmiş başarılı bir yerleşim planı varlığından söz edilebilir.

Yunanistan'da pazar yeri Agora, ticaret ve hükümet tesislerinin bulunduğu kentsel, kamusal alanların gelişim sürecinin başlangıcıdır. Ortaçağda ticari faaliyetler, nüfus artışına bağlı olarak daha geniş alanlarda pazar yeri ihtiyacını doğurmuştur. Üstelik bu tür büyük yapılar zamanla çoğaldıkça, planlamacılar binaları meydanlar etrafında gruplayarak plazaları şekillendirmeye başlamışlardır. Sanayi devriminden sonra araç hareketi baskın hale gelmiş ve araç yoğunluğunun olumsuz etkileri 1960'larda maksimuma ulaşmıştır. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Batı Almanya'da yaya alışveriş merkezlerinin inşasında bir patlama yaşanmıştır (Wahba vd., 2020).

Sanayi devriminden önce insan faaliyetleri iş yerleri, pazarlar ve konut yerleri arasında yürüme mesafesiyle sınırlıydı. İlk yerleşimlerde şehirler ve mahalleler birbirine yakın olduğundan dolayı, hesaplı, uygun ve ulaşılabilir olan yürüyüş için elverişliydi. Sanayi devrimden sonra kentlerin tasarımının ve gelişiminin otomobil etrafında planlanmaya başlamasıyla otomobilleşme artmış, bu durum da beraberinde hava kirliliğini getirmiş, trafik kazalarından kaynaklı ölüm ve yaralanma gibi olumsuz sonuçlar yaratmıştır (Gbadamosi vd., 2021).

Sanayi Devrimi'nin başlangıcına kadar kentsel alanlarda ana ulaşım yönetimi yürümek idi ve yaya hareketinin kalbi olan şehir merkezlerine ağır vasıtaların girişinin kısıtlanması gibi araç trafiğinde belirli önlemler vardı. Ancak sanayi devrimi ve otomobilin yaygınlaşmasından sonra şehirlerin yapısında büyük değişiklikler yaşanmış ve araç hareketi egemen hale gelmiştir. Şehirlerin yapısı tamamen değişerek araç kullanımı olan sokaklar şehirlerin baskın bölgeleri haline gelmiştir. (Gbadamosi vd., 2021).

Yirminci yüzyılda kent merkezindeki caddelerin trafiğe kapatılmasına yönelik bazı uygulamalar hayata geçirilmiştir. Almanya'daki Essen şehrinde, 1929 yılında bir cadde yaya alanına ilk olarak dönüştürülmüştür. Buradaki amaç insanların sokağa çıkıp alışveriş yapmasını kolaylaştırmaktır. Bu caddede araçların yasaklanmasının temel sebebi, caddenin hem yayalar hem de araçlar ile birlikte kullanılamayacak kadar dar olmasıdır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa şehirlerinde yayalaştırma fikri şehir planlama sürecinde daha da yaygın hale gelmiştir. (Khaleghi, 2018). 1940'lı ve 1950'li yıllarda şehir merkezlerinde trafiğe kapalı alışveriş caddeleri fikri tasarlanmış ancak yaya alanları altmışlı yıllarda kendine ait hale gelmiştir. 1950'ler ve 1960'larda ticari pazarlamayı geliştirmek amacıyla Amerika Birleşik Devletleri'nde bazı alışveriş caddeleri yaya bölgelerine dönüştürmüştür ancak çoğu başarılı olmamıştır ve daha sonra tekrar otomobillerin kullanımına açılmıştır (Khaleghi, 2018). Avrupa'da 1960'lı ve 1970'li yıllarda arabaların kullandığı birçok cadde yaya kullanıma dönüştürülmüştür. Amerika Birleşik Devletleri'nde yürünebilir caddeler ve alışveriş merkezleri geliştirilmiştir ve bu mekânlar gezmek, alışveriş yapmak için kullanılmıştır (Mofidi vd., 2010).

1980'lerde otomobillerin tamamen ortadan kaldırılması yerine trafiğin sakinleştirilmesi veya "woonerf" fikri desteklenmiş ve konutların bulunduğu sokaklar, sürücüler ve yayaların bir arada yer aldığı alanlar meydana getirilmiştir. "Woonerf" konseptli bir caddede, bisikletliler ve yayalar sadece kaldırıma değil sokağa da erişim imkânına sahip olmuştur. Bu yaklaşım çoğu Avrupa şehrinde bulunan daha yoğun bir kalkınma bağlamına uymaktadır. Odak noktası araba sürmenin ve park etmenin mümkün olduğu, aynı zamanda hem çocukların oynayabileceği hem de yetişkinlerin sosyalleşmek için daha özgür olduğu ortak bir alan yaratmaktır. 1990'larda sokak ıslahı trafiği sakinleştirmenin ötesinde kavramsal bir adım olarak tanıtılmıştır. Bu sosyal alanın yeniden ele geçirilmesi sürecini ifade etmektedir. Fikir, yerleşim bölgelerindeki araç hareketini azaltmaya odaklanmıştır ve tipik olarak sokaklarda hız tümsekleri, hileler eklemeyi içermektedir (Mofidi vd., 2010).

Otomobil bağımlılığı yaklaşımının sağlık üzerindeki etkilerinin yanı sıra maliyet ve politik sonuçları da olmasından dolayı ulaşım modüllerinde daha iyi seçenekleri olan talepleri doğurmuştur. Buna göre, geçmişi 1970'li yıllara kadar uzanan bisiklete binmeyi

ve yürümeyi teşvik eden multimodal kalkınmanın kurumsallaştırılmasına yönelik yenilenen çabalar, 2000’li yılların başında ivme kazanmıştır. 2003 yılında ortaya çıkan bir terim olan “Complete Streets”, çok modlu ulaşım planlamasını ve tasarımını teşvik etmenin bir yolu olarak görülmektedir. Bu yaklaşım ulaşım planlamacıları ve mühendislerine, topluluğun tüm kullanıcıları (yayalar, bisikletliler, toplu taşıma kullanıcıları, sürücüler ve yük taşıtları) için geçiş hakkının tamamını rutin olarak tasarlama ve işletme fırsatı sunmuştur. Aynı zamanda yaklaşım, yaş, yetenek veya ulaşım şekline bakılmaksızın güvenli erişim sağlayan caddelerin planlanması, tasarlanması ve sürdürülmesi için yön vermektedir (Gbadamosi vd., 2021).

Son yıllarda arazi kullanımındaki değişikliklerden, kamusal alanların işgalinden ve yüksek nüfustan kaynaklanan fiziksel ve sosyal bozulmalar meydana gelmiştir. Günümüzde bu alanlarda çevresel, ekonomik, kültürel ve sosyal faydaların tekrar sağlanması için yaya alanları popülerliğini kazanmıştır.

2.3. Yayalaştırmaya Yönelik Emsal Yaklaşımlar

Avrupa’daki kentlerde yayalaştırılmış sokaklar daha çok kent dokusunu korumak, şehir merkezlerinin durumunu iyileştirmek ve kamusal mekânlardaki sosyalleşmeyi arttırmak için planlanmaktadır. Avrupalı kentler yayalaştırma çalışmaları ile ekonomik ve sosyal anlamda önemli başarılar elde etmektedirler. Bunun aksine Amerika’daki yayalaştırılmış sokaklar şehir merkezlerini korumaktan çok ekonomik açıdan kalkındırmak ve toplum refahını arttırmak için planlanmaktadır (Çalışkan, 2011).

Yürünebilir bir ortam yaratmak için birçok ülkede yayalaştırma yapılmıştır. Batı dünyasındaki gelişmişler ülkeler, 1950’lerden 1960’lara kadar şehir merkezindeki ticari alanların daha da azalmasını önlemek ve merkezleri yeniden canlandırmak için yaya alanları oluşturmaya başlamıştır. Almanya, Danimarka ve daha sonra Kuzey Amerika’daki şehirlerin merkezinde bulunan yaya alışveriş merkezleri aracılığıyla yaşanabilirliği artırma ve yaya faaliyetlerini teşvik etme yöntemi olarak kullanılmıştır. Yayalaştırma Asya şehirlerinde biraz farklı bir bağlamda ortaya çıkmıştır. Hızlı kentleşme ve motorizasyon süreci nedeniyle şehir merkezinde kentsel alan sıkıntısı oluşmuştur. Kentlerde yaya hareketliliğini sağlamak için yürüyüş yolları önerilmiştir. Artan özel araç sayısı şiddetli hava kirliliğine yol açtıkça, şehirler yol kapasitelerini genişletmektense yayalara öncelik vermeye, yürünebilir çevre oluşturmaya yönelik stratejiler geliştirmeye başlamışlardır. Güney Kore’de 1990’ların sonlarından itibaren Seul’den başlayarak yaya dostu bir ortamın yaratılması yerel yönetimlerin başlıca politikalarından biri olmuştur. Bu yayalaştırma projeleri birçok eski şehirde sokak düzeyinde bir yenileme aracı olarak istikrarlı bir şekilde yürütülmüştür. Kentsel dönüşüm için yayalaştırmanın önemi esas olarak yerel ekonominin canlanması ve yaya hacmindeki artışlar gibi sonuçlarla başarı ile kanıtlanmıştır (Yassin, 2019).

-Avrupa:

1940’ta birçok Avrupa şehri araç geçiş kontrolü, kirlilik etkisinin azaltılması, mimari koruma, çevresel iyileştirme gibi amaçlarla merkezlerini yayalaştırmaya başlamıştır. 1962 yılında büyük ölçekli yayalaştırma hareketi olan Kopenhag şehrinde bulunan Stroget Caddesinde engellerle karşılaşmıştır. İlk başta dükkân sahipleri işlerinin azalması korkusuyla, trafiğin ana aksa paralel caddelere kayması ve toplu yolcu

kaybetme düşüncesiyle yayalaştırmaya muhalefet olmuştur. Fakat karşılaşılan muhalefete rağmen Stroget planı hem kentsel hem ticari açıdan başarılı olmuştur (Yassin, 2019).

Almanya yayalaştırma fikrini en erken benimseyen ülkelerinden birisidir. Bu olgunun arkasında iki ana neden vardır. Öncelikle yıkıcı İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yeniden inşa etme ihtiyacı, şehir plancılarına şehir merkezlerini tasarlarken rol ve işlevlerini yeniden düşünme fırsatı vermiştir. İkinci olarak dar sokaklar daha büyük yeni yolların inşasından sonra motorlu taşıtlar için daha az önemli hale gelmiştir (Iranmanesh, 2008).

-Kuzey Amerika:

Şehir merkezlerindeki alışveriş alanlarını eski haline getirmek ve savaş sonrası düşüşten sonra, merkezi iş alanlarını canlandırmak amacıyla yayalaştırma planlarını başlatmıştır. ABD şehir merkezlerinin çoğunda beklenen sonuca ulaşamamıştır. 1990 yılına kadar pek çok şehir merkezi yaya önceliği yerine araç erişimine dönmüştür (Yassin, 2019).

-Avustralya:

Avustralya şehirlerinde yapılan yayalaştırmalar arazi kullanımı ve ulaşım kalıplarını iyileştirilmesi amacıyla yapılmıştır. Avustralya ilk yaya alışveriş merkezlerini 1970'te üç şehrin merkezine araba girişini yasaklayarak hayata geçirmiştir. Vatandaşlar araç trafiğinin yasaklanmasına karşı çıkması üzerine sokak öğle saatlerinde sokak yarı zamanlı kapatılmıştır. On yıl sonra popülerliği ve artan ziyaretçi sayısı nedeniyle 1973'te geçici bir yaya alışveriş merkezi olarak hizmete girmiş, Queensland eyaleti gibi diğer şehirlerde aynı şekilde yayalaştırılmıştır (Yassin, 2019).

-Asya:

Asya'da Singapur, yayalaştırma planını ilk olarak araç bağımlılığını azaltmak ve yürüyüşçülerin güvenliğini ve konforunu artırmak, ikinci olarak ekonomik faaliyeti geliştirmek amacıyla uygulamaya koymuştur. Canlılık ve artan perakende faaliyetleri nedeniyle perakendeciler yayalaştırmayı desteklemişlerdir. Etkin bir toplu taşıma sistemiyle bütünleşen Singapur'un yayalaştırma planı önde gelen diğer Asya ülkeleri için bir model haline gelmiştir (Yassin, 2019).

İran'da yayalaştırma giderek önem kazanmıştır. İran'ın başkenti Tahran yayılma ile kentsel büyümeye sahip bir metropoldür. Bu şehir her zaman trafik sıkışıklığından ve bunun sonuçlarından mustarıptır. İran'ın diğer bazı büyük şehirlerinde de var olan trafik sorunu, hava ve ses kirliliği yetkililerin çözmek istediği sorunlardandır. Çözüm olarak ise bazı kentsel alanları yayalara tahsis ederek o bölgeleri ticari ve kültürel bir kompleks haline getirmişlerdir (Iranmanesh, 2008).

Orta Doğu'da Mısır, tarihi eski şehrinin kentsel dokusunu canlandırmak ve korumak stratejisiyle yayalaştırmayı öneren ülkelerden biridir. 1990 yılında, tarihi Fatımi Kahire'sinde acil durum araçları dışında araçların bu caddeye girişinin yasaklandığı bir yaya omurgası uygulaması gerçekleştirilmiştir. Yerel işletmeler müşteri

kaybetme, bölge sakinleri ise soylulaştırma endişesi ile yayalaştırma uygulamasına muhalefet olmuşlardır. Turistik bir cazibe merkezi haline gelmesi ile hükümetin istediği hedefleri karşılayan projeye, yerel sakinler ve perakendeciler tarafından hala karşı çıkmaktadır (Yassin, 2019).

Emsal örnekler incelendiğinde her şehrin araç erişimini kontrol etmesinde; sera gazı etkisinin azaltılması, kentsel mirası korumak ve kentsel dokuyu yeniden canlandırmak, perakende faaliyetlerini ve ekonomik canlandırmayı arttırmak gibi kendi amaçları olduğu görülmektedir. Her bir projenin amaçlarına dayalı olarak yaklaşımını desteklemek ve belirli istenen sonuçlara ulaşmak için genel iyileştirmelerle birlikte kalıcı ve geçici yayalaştırma şemaları izlenebilmektedir. Sonuç olarak bazı şehirlerin yayalaştırma yaklaşımları başarılı olurken bazı uygulamalarda ise uygulama sırasında engellerle (maliyet desteği, hizmet ve teslimat araçlarına erişilebilirlik, siyasi desteğin olmaması, yerel sakinler ve perakendecilerin muhalefeti gibi) karşılaşmış ya da uygulama sonrasında başarısız olunmuştur.

2.4. Yayalaştırmanın Yararları

Pek çok ülkede ulaşım sorunlarına çözüm olarak, caddeleri genişleterek ve kaldırımları daraltarak trafik sıkışıklığını azaltmak için cadde kapasiteleri arttırılmaktadır. Ancak birçok kanıt ve uluslararası fikir birliği, bunun trafik akışını geçici olarak kolaylaştıran, araç sayısındaki ve kullanımındaki artışı teşvik eden ve yine daha fazla trafik sıkışıklığına yol açacak kısa vadeli bir çözüm olduğunu öne sürmektedir. Ayrıca bu çözüm özellikle yaya/alışveriş trafiğinin yüksek olduğu ticari caddelerde uygulandığında güvensiz ve rahatsız edici bir perakende ortamı yaratarak, satışların ve perakende kiralara düşmesine neden olmaktadır. Bu duruma bir çözüm alternatifi olarak; tüm şehirler ve kentsel alanların en önemli bileşenlerinden biri olan yaya alışveriş merkezlerini, özellikle de yürünebilirliği teşvik etmek, ticaret ve turizmi geliştirmek veya suç, kötü hava kalitesi ve sokak güvenliği gibi kentsel zorluklarla mücadele etmek isteyenler için uygun olan temel bir stratejidir (Wahba vd., 2020).

Yürüyüş, kentsel çevreyle insan etkileşiminin en iyi türü olarak kabul edilmektedir. Yürünebilirlik, yaya tesislerinin kalitesini, yol koşullarını, arazi kullanım modellerini, toplumsal desteği, güvenliği ve yürüme konforunu dikkate almaktadır. Yaya hareketi farklı türden teknolojik, iletişim ve ulaşım araçlarının gelişmesine rağmen asli formunu koruyan az sayıdaki insan faaliyetlerinden biridir. Üstelik hangi araçla olursa olsun tüm şehir içi yolculuklar yürüyüşle başlamakta ve bitmektedir. Yaya yollarının varlığı ve kalitesi yaya sayısında bir artışa neden olmaktadır ve yayalaştırmanın insan sağlığı ile doğrudan ilişkisi vardır.

Eğitim, yaş, gelir düzeyi gibi farklı niteliklere sahip bireylerin bir arada yaşadığı kentlerde insanlar sosyal, ekonomik, kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için sürekli hareket halindedir ve bu yaya hareketleri yerleşim planlarının oluşmasında büyük önem taşımaktadır. Yayalaştırma projeleri sonucunda oluşan yaya alanları, çeşitli yaş gruplarındaki insanların güvenli ve rahat hareket etmesini ve kentsel açık yeşil alanların oluşmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda kentsel mekanların insan ölçeğine uygun olarak tasarlanmasına, güvenli ve konforlu mekanlar yaratılmasına olanak tanımaktadır.

Trafikten arındırılmış bölgelerin faydaları ve trafiğe kapalı bölgeler olarak oluşturulan yayalaştırılmış caddelerin tasarımına yönelik yönergeler ve kontrol listeleri Çizelge 2.1’de sunulmuştur.

Çizelge 2.1. Trafiğe kapalı bölgelerin faydaları (Brambilla ve Longo, 2003 aktaran Uzunoğlu ve Uzunoğlu, 2020)

Bölgeye daha fazla insan çekmek	Bu da hem vatandaşlar hem de belediye için finansal kaynakların artmasının yanı sıra sosyalleşme, alışveriş yapma, eğlenme ve iş yapma fırsatları yaratmaktadır.
Yer hissi sağlamak	Yer duygusuna sahip olmak topluluk kimliğini ve gururunu güçlendirir, bu da topluluk içindeki ilişkileri geliştirir. Yabancılaşma duygularını azaltırken, tüm insanların bir araya gelebileceği bir yer yaratır.
Gürültü ve hava kirliliğinin azaltılması	Trafikten arındırılmış bölgeler, bölgedeki gürültü ve hava kirliliğinin azaltılmasına yardımcı olacaktır.
Güvenli ve aynı zamanda çekici bir ortam sağlamak	Kamusal bir çevre olarak yayalaştırılmış bir alan toplum yaşamında çok önemlidir ve toplumdaki herkes için erişilebilirdir.
Ortamın görsel olarak iyileştirilmesi	Tüm işaretler, ışıklar, alanlar, renkler ve dokular araçlardaki kişilerden ziyade yayalar için tasarlanabilir.
Kentsel korumanın teşvik edilmesi	Bitkilendirme ve peyzajı, korumayı içeren kültürel korumayı, bina restorasyonunu ve yenilemeyi içerir.
Gayrimenkul değerlerinde artış	Kentin emlak vergilerinden elde ettiği gelirle sonuçlanmaktadır.
Yürümenin teşvik edilmesi ve bisikletler ve toplu taşıma araçları	Hareket kabiliyetini artırır ve sonuç olarak enerji tasarrufuna yardımcı olur.
Kaza sayısında azalma	Hayatların kurtarılmasına, polisin iş yükünün ve adli sürenin azaltılmasına yardımcı olur.
Vatandaş katılımının teşvik edilmesi	Yayalaştırma sürecinin planlama ve uygulama aşamalarına vatandaş katılımı. Bu, insanların eğitimi ve kentsel yaşama katılımı için bir araçtır.

Hareketlilik sürdürülebilir kentsel gelişime katkıda bulunan temel faktörlerden biridir ve yayalaştırmanın sosyal, ekonomik, çevresel ve politik dâhil olmak üzere çeşitli faydaları analiz edilerek hepsinin sürdürülebilir kentsel gelişimin ilkelerini oluşturduğu kanıtlanmıştır (Yassin, 2019). Çizelge 2.1.’de de yayalaştırmanın kentsel, sosyal, ekonomik ve çevresel olumlu etkileri ele alınmıştır.

Çizelge 2.2. Yayalaştırmanın yararlarının özeti (Fadda 2017)

KENTSEL FAYDALAR	*Araç kullanımı, sıkışıklık ve park etmenin azaltılması *Mobilite ve erişilebilirlik iyileştirmesi *Mirasın korunması ve kentsel yenileme	SOSYAL FAYDALAR	* Sosyal etkileşimi geliştirme * Güvenlik duygusu ve emniyet artışı * Toplumsal yaşanabilirliğin artırılması * Kamusal alan temini
EKONOMİK FAYDALAR	* Ekonomik verimliliğin iyileştirilmesi * Yüksek yaya trafiği * Satış ve perakende kira artışı * Yüksek istihdam oranı * Yerel mağazalar ekonomik canlanma	ÇEVRESEL FAYDALAR	* Hava kirliliğinin azaltılması * Gürültü azaltma * Yeşillik ve plantasyon * Çevre dostu ulaşım * Trafik sıkışıklığının azaltılması

Yayalaştırma kavramı her zaman trafiğin sıkışıklığının azaltılması, şehir merkezlerinin dönüştürülmesi, tarihi koruma, ana caddelerin canlandırılması, kentsel kalitenin iyileştirilmesi veya kentsel yayılmanın kontrolü gibi konularla ilgili olmuştur. Yaklaşık seksen yıldır yayalaştırma, tarihi merkezlerin canlandırılmasının bir yolu olarak benimsenmiştir. Yayalaştırma uygulamalarının ana fikri, tıkanıklık, kirlilik ve bozulmadan mustarip olan şehirlerde özel araçların tarihi merkeze girmesini yasaklamak ve dostça yürünebilir ortamlar yaratmaktır. Tarihsel, kültürel ve politik ortamlardaki farklılıklar nedeniyle yayalaştırma planları farklı biçimlerde üretilmiştir. Ancak çoğu, kentsel kaliteyi iyileştirme, sosyal etkileşimi destekleme ve ekonomik faaliyetleri geliştirme gibi ek faydalara sahiptir (Elfouly ve Ghaly, 2017).

Yürüyüş alanları geliştiren ve sakinlerin, mağaza sahiplerinin, çalışanların ve ziyaretçilerin sosyalleşmesi, etkileşimde bulunması, dinlenmesi için açık alan sağlayan sokaklar önemli kamusal mekânlardır. Caddelerde gerçekleştirilen yayalaştırma projeleri; temiz hava almak için yürüyüşe çıkmak, selamlaşma, konuşmalar ve pasif temaslar gibi çok çeşitli isteğe bağlı faaliyetler meydana getirme eğiliminde olup, sosyal etkileşimi artırmaktadır. Kamusal alanlardaki bu yayalaştırma uygulamaları aynı zamanda bölgedeki ticari alanların canlandırılarak cazibesinin artırılmasına ve yayaların daha konforlu ve güvende dolaşımına olanak sağlamaktadır.

Trafiğe kapalı bölgeler tarihi ve kültürel mirasın tadını çıkarmak için daha fazla turist çektiğinden yayalaştırma, turizmi teşvik etmede önemli bir faktör olmuştur. Bu perspektifte yerel işletmeler sadece turistlere ve yerel halka basit bir hizmet değil, aynı zamanda yerel kimliğin önemli bir unsuru olması sebebiyle yerel kültürel mirasın bir parçası olmuşlardır. Buna göre yerel işletmeler yerlerinde, geleneklerinde ve ürünlerinde tarihi merkezlerin ruhlarının şekillenmesinde katkıda bulunmaktadırlar (Elfouly ve Ghaly, 2017).

Günümüzde yayalaştırma çalışmaları sürdürülebilir bir ulaşım modeli oluşturmayı hedeflemektedir. Yayalaştırma uygulamaları yaya taşıt trafiği ayrımı yapmanın ötesinde yayalaştırma projeleri sonrasında bölgede sosyal, ekonomik, çevresel ve mekânsal etkileri ile planlamanın aracı olarak görülmektedir (Postalcıoğlu, 2009)

2.5. Yayalaştırmanın Amaçları ve Türleri

Günümüzün otomobil odaklı şehirlerine rağmen, yürünebilir çevre için son yıllarda sürdürülebilir ulaşım veya yeşil ulaşım hareketlerinin temeli olarak kabul edilen en iyi ulaşım modellerinden biri yayalaştırmadır. Yayalaştırma, öncelikle yaya güvenliği ve hareketliliğini arttırmayı amaçlamaktadır. Özel araçların erişimini caydırıcı veya kısıtlayıcı yayalaştırma politikalarının, hem gürültü hem de kirliliği azaltıcı etkisi vardır. Aksoy vd. (2020), çalışmalarında yayalaştırma projelerinin amaçlarını, kentsel ekonomi, kentsel kalite ve sosyal refahın artırılması olarak üç başlık altında incelemiştir. Kent ekonomisi açısından; bölgenin canlandırılması ve özel sektörün teşvik edilmesini ve perakende ticaretin artırılmasını sağladığını, kent kalitesi açısından; kent merkezinin daha düzenli ve kullanılabilir hale getirilmesini sağladığını, sosyal refah açısından; insanların birbiriyle olan ilişkilerinin artmasını ve dinlenme mekânlarının oluşturulmasına katkı sağladığını ifade etmişlerdir.

Yayalaştırmanın yürüme deneyimini daha keyifli hale getirilerek yürümeyi bir ulaşım modeli olarak teşvik etmeye yardımcı olduğu yazarlar tarafından ifade edilmektedir. Ayrıca yayalaştırma, insanların farklı sosyal, kültürel ve turizm faaliyetlerine de katılabileceği hoş bir ortam yaratmaktadır. Yayalaştırma konsepti genel olarak yaya için daha iyi erişilebilirlik sağlamayı, ekonomik ve diğer sosyal aktiviteleri geliştirmeyi, yerel çevrenin estetik çekiciliğini artırmayı amaçladığı araştırmalarda görülmektedir. Yayalaştırma, kent merkezlerinin yeniden canlandırılmasında önemli bir role sahiptir. Araştırmalar, yaya alışveriş merkezlerinin şehir merkezinin yeniden canlanmasına katkıda bulunmanın yanı sıra, kentsel imajın iyileştirilmesine yardımcı olduğunu, sokakların kamusal alan karakterine katkıda bulunduğunu ve yaşam standartlarının artırılmasında olumlu etkiye sahip olduğunu göstermiştir (Wahba vd., 2020).

Oxford sözlüğü yayalaştırmayı “bir caddeyi veya şehrin bir bölümünü araçların değil sadece yürüyen insanların kullanabileceği bir alan haline getirme süreci” olarak tanımlamaktadır. Ancak Soni vd. (2016) mutlak yayalaştırmanın yani motorsuz ulaşımın gerçek dünyada mümkün olmadığını, zira toplu taşıma olanaklarının gerekli olduğunu ve perakende mağazalarının yükleme ve boşaltma için bir tür motorlu erişime ihtiyaç duyduğunu savunmuştur. Bu nedenle akademisyenler bu kavramı tam zamanlı, yarı zamanlı yayalaştırma ve trafik sakinleştirme olmak üzere üç türe ayırmıştır (Shahmoradi vd., 2023).

Tam Zamanlı Yayalaştırma

Bu tasarımda araçların caddeye girişi tamamen yasaklanmıştır ve genellikle servisler caddenin arka tarafındadır. Çoğu durumda sadece acil servis araçlarının girmesine izin verilmektedir (Iranmanesh, 2008). Tamamen araç trafiğine kapalı bir ticari cadde bu tip bir uygulamadır. 1970’lerin ve 1980’lerin geleneksel yaya alışveriş merkezlerine en çok benzeyen, günümüzün tamamen araç trafiğine kapalı ticari caddeleridir. Çağdaş araç trafiğine kapalı sokaklar, mevcut araç trafiğinin zaten düşük olduğu ikincil ticari caddelere konumlandırılmaktadır ve daha sosyal etkileşim ile yaşanabilir yaya ve bisiklet trafiği için bir ortam oluşturmaktadır (Fadda 2017).

Yarı Zamanlı Yayalaştırma

Yarı zamanlı yaya caddeleri araç erişimine yalnızca belirli dönemlerde izin verilen caddelerdir. Cadde üzerinde park yeri bulunmaz ancak yükleme alanları mevcuttur. Aralıklı araç trafiğine kapalı ticari cadde ikinci tip uygulamadır (Iranmanesh, 2008). Günümüzün aralıklı araç trafiğine kapalı sokakları çoğu zaman düzenli araç dostu sokaklardır ancak özel etkinliklere ve performanslara izin verirken, ek yaya trafiği barındırmak için büyük olasılıkla akşamları veya hafta sonları olmak üzere belirli zamanlarda araçlara kapalıdır (Fadda 2017).

Trafik Sakinleştirici Yayalaştırma

Yayalaştırmanın üçüncü biçimi trafiği sakinleştiren caddelerdir. Bunlar karayolu araçlarının hâkimiyetini ve hızını azaltmaya yönelik hizmet etmektedir. Araç erişimine herhangi bir kısıtlama getirilmez ancak yaya yolları genişletilir ve park yerleri azaltılır. Araçların hızını azaltmak için hız tabloları, daha dar trafik şeritleri, sürücülere trafik

sakinleştirme bölgeleri içinde olduklarını hatırlatmak için farklı yol dokuları ve renklerin kullanılması gibi çeşitli trafik sakinleştirme önlemleri kullanılmaktadır (Iranmanesh, 2008).

Trafik sakinleştirici yayalaştırma caddeleri hem yayalar hem de araçlar tarafından paylaşılmaktadır. Ortak bir ticari cadde trafiği sakinleştirme konseptinin uygulamasıdır. Genellikle ortak bir ticari cadde, aktivite seviyesini artırmak ve caddeyi daha yaşanılabilir hale getirmek için kullanılmaktadır. Sınırlı araç kullanımına genellikle tek yönlü trafiğin tek şeridinde izin verir, geçiş hakkının geri kalanı yayalar içindir (Fadda 2017).

2.6. Ticari Aktivitelerin Bulunduğu Sokaklarda Yayalaştırma Etkileri

Yayalaştırma, trafiği azaltmak, tesislere daha rahat bir erişim sağlamak, işe gidip gelme sıkışıklığını en aza indirmek, enerji verimliliğini arttırmak, sosyal etkileşimler için daha fazla fırsat sağlamak ve kentsel canlılığı, sokak yaşamını arttırmak, farklı toplulukları bir araya getirmek için bir araç olarak kullanılmaktadır (Khaleghi 2018).

1960'lardan sonra trafik politikası olarak uygulanan yayalaştırma çalışmaları 1975'e gelindiğinde büyük Avrupa şehirlerinde tarihi ve perakende satış alanlarında uygulanmaya başlanmıştır. Sosyal toplanma alanları olan şehirlerin ticaret merkezlerini canlandırmak ve aynı zamanda hava, gürültü, görüntü kirliliğine karşı önlem almak amacıyla seçili sokaklarda yayalaştırma yapılmıştır (Özbil Torun 2019). Amerika Birleşik Devletleri'nde ticari caddelerin yayalaştırılması ilk kez 1970'ler ve 1980'lerde uygulandığında ise büyük bir başarı göstermese de Almanya, İspanya ve Danimarka gibi Avrupa ülkelerinde büyük bir başarı elde etmiş ve etmeye devam etmektedir (Fadda 2017).

Yayalaştırma uygulamasının başarısı için yerel bağımsız işletmelere yönelik belediye desteğinin varlığı, meslek disiplinlerinin sokakların yayalaştırılmasına ilişkin görüşlerinin alınması ve kentsel sorunların önceliklerinin doğru belirlenmesi önemlidir. Ticari faaliyetlerin bulunduğu caddelerde gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamaları, mağazaların düzenli ürün teslimatlarında, müşterilerin bir defada büyük miktarda alışveriş yapmak istemesi veya otel için bagajları olması durumunda ortak sorunlar yaratabildiğini ortaya koymuştur (Kırmızı, 2021). Bunun yanı sıra yaya bölgeleri araç erişimini kısıtladığı için otomobil trafik sirkülasyonunu çevre sokaklara itebilmektedir. Bu nedenle yayalaştırma sürecinde çevredeki sokak ağının yapısal özelliklerinin kapsamlı analizi yapılmalıdır. Özellikle ticari caddelerde yapılan yayalaştırmanın şehrin bütününe nasıl etkileyeceği projelerde ilk ele alınması gereken konulardan biridir. Mehanna vd. (2019), ticari caddelerin gelişimini etkileyen faktörleri Çizelge 2.3'te gösterildiği gibi listelemiştir.

Çizelge 2.3. Ticari caddelerin gelişimini etkileyen faktörler (Mehanna vd., 2019)

İşlevsel Faktörler	Trafik Hareketi: Çevre caddelerde beklenen trafik artışıyla başa çıkmanın yolları, ticari caddedeki araç sayısının azaltılması veya trafiğin tamamen engellenmesi şeklinde değerlendirilmelidir. Ticari alanın yakınında park yeri sağlanmalı ve caddedeki hizmet ihtiyaçları da ihmal edilmemelidir.
	Yaya Hareketi: Ticari cadde boyunca yürümenin amacı ve buradaki yaya faaliyetleri, 1,5 km'yi aşmayan ve 20 dakika süren bir yürüyüş dikkate alınarak incelenmelidir. Ayrıca, park alanı ile varış noktası arasındaki mesafe yaklaşık 800 m (10 dakika) ile sınırlı olmalıdır. Yürüme). Yayalar ile sokaktaki trafik hareketi arasındaki ilişki incelenmeli ve güvenlik ve konfor duygusunun sağlanması için trafik hareketinin nasıl organize edilmesi gerektiği araştırılmalıdır.
	Altyapı: Ticari caddedeki altyapı hatlarının konumu, gelişmeye uyum sağlayıp sağlayamayacaklarını veya bu amaç için ayarlanmaları gerekip gerekmediğini değerlendirmek için dikkate alınmalıdır.
	Mevcut binalar: Yükseklik ve ufuk çizgisi, cepheler ve detaylar, kaplama malzemeleri ve doku, inşaat yöntemleri vb. gibi konulardaki çalışmaların yanı sıra, durumları, mimari karakterleri ve tarihi değerleri de dikkate alınmalıdır.
	Bakım: Hasarların onarımının yanı sıra temizlik, yağmur suyunun bertaraf edilmesi, aydınlatma ünitelerinin değiştirilmesi, peyzaj elemanlarına dikkat edilmesi vb. de unutulmamalıdır.
Doğal Faktörler	İklim: Planlamacıların, insanların ticari cadde konusunda daha duyarlı ve bilinçli olmalarını etkileyerek, doğrudan veya yansıyan güneş ışığını azaltarak ve atmosferin nemini dengeleyerek ticari alanların korunmasını kontrol etmeleri gerekmektedir.
	Toprak ve yeraltı suyu: Toprağın tarıma elverişliliği belirlenmeli, bu arada ticari bir caddede yapılabilecek faaliyetler belirlenmelidir.
	Dünyanın topoğrafyası: Ticari bir caddedeki faaliyetleri etkilediği ölçüde farklı seviyelerden faydalanılabilir.
Sosyal ve Ekonomik Faktörler	Bir caddenin geliştirme sonrasında ne kadar başarılı olduğunu bilmek ve ticari bir cadde geliştirmenin maliyetleri ile bundan elde edilen getiriler arasında bir denge bulmak faydalıdır. Bu, ekonomik fizibilite çalışmaları ile birlikte piyasaların incelenmesini ve analizini içerir.
Siyasi ve Hukuki Faktörler	Politikacılar ticari bir caddenin arabalara kapatılıp kapatılmayacağına ve seyyar satıcılara pazarda sabit yerler teklif edilip edilmeyeceğine karar vermekle ilgileniyor; yasa ise caddedeki usulsüzlüklere uygulanan cezalarla ilgileniyor.

Araştırmalar yayalaştırma uygulamalarının; çevresel, sosyal, ekonomik ve mekânsal faydalar sağladığını göstermektedir. Bu bağlamda ticari aktivitelerin bulunduğu sokaklarda uygulanan yayalaştırmanın etkileri belirtilen dört başlık altında ele alınmıştır.

2.6.1. Çevresel dönüştürücü etkileri

Sanayi devrimi, otomobil taşımacılığının kentleşmenin hayati bir parçası olmasını sağlamıştır ve bu durum kent kirliliği ile kentsel peyzajdaki antropojenik faaliyetlerin yarattığı aşırı ısı üzerinde önemli sonuçlar doğurmuştur (Shahmoradi vd., 2023). Aynı zamanda araştırmalar yüksek hava kirliliği seviyelerinin, işçi verimliliğini etkilediğini, hava kalitesindeki iyileşmelerin işçi verimliliğinde önemli artışlara yol açtığını göstermektedir (Verstaevel vd., 2020).

Yayalaştırma uygulamalarının araba sayısında ve motorlu taşıtlara olan bağımlılıkta azalma yaratacağı için hava ve gürültü kirliliğinin azaltılmasına yardımcı olacağı bilinmektedir. Günümüzde büyük şehirlerin çoğu, sakinleri için tatsız ve tehlikeli hale getirecek hava ve ses kirliliği ile karşı karşıyadır. Yayalaştırma petrole ihtiyaç duymayan bir ulaşım modeli olan yürümeye teşvik edebilir böylece yakıt tasarrufu da yapılabilir. Aynı zamanda araştırmalar yayalaştırma ile birlikte otobüs ve raylı sistem gibi toplu taşıma araçlarının kullanımının arttığını göstermiştir (Iranmanesh 2008). Ayrıca kent sakinlerinin ve turistlerin hem fiziksel hem de zihinsel olarak olumlu algılanması gibi diğer olumlu dolaylı etkileri de beraberinde getirmektedir. Yayalaştırma hava kirliliğinde azalma, karbon emisyonlarında azalma, yakıt ve arazi tasarrufu, gürültüde azalma ve mikro iklim iyileştirmeleri gibi çevre ve sağlık yararlarına katkıları olduğu için desteklenmektedir (Shahmoradi vd., 2023).

2.6.2. Sosyal dönüştürücü etkileri

Toplumun tüm kesimin deneyimlediği sokaklar hiç şüphesiz kamusal alanın, yani insanların toplumla etkileşimde bulunduğu yerlerin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Daha çekici, güvenli ve yürünebilir sokaklar toplumun yaşanabilirliğini artırmaktadır. Bu nedenle yayalaştırma sakinler tarafından kullanılan araçların ayrıştırılmasıyla yaşam tarzının ve toplumsal sorumluluğun iyileştirilmesinde etkili bir önlem olabilmektedir. Yayalaştırma kamuya yönelik hem isteğe bağlı hem de sosyal etkinlikleri teşvik etmekte, mahalle etkileşimini ve toplum uyumunu artırmakta ve şehrin başarılı olmasına öncülük etmektedir (Soni vd., 2016).

Yaya caddeleri, taşıtlarda tam zamanlı ya da yarı zamanlı kısıtlamalara sahip, kentsel alanlarda ekonomi, çevresel kalite ve sosyal refah ile ilgili olarak sosyal aktiviteler, alışveriş ve gezinmenin egemen olduğu, yayalar için en yüksek sosyal rolün gerçekleştiği kamusal alanlardır. Bu sosyal etkiler kapsamında yayalaştırma; sosyal yaşamı, rekreasyon alanlarını, kültürel alanları geliştirmekte, güvenli açık alanlar oluşturmakta ve toplumun tüm kesimi için güvenli bir ortam sağlamaktadır. Yayalaştırılmış sokaklar halka açık bir forum sağlayarak kent yaşamının coşku ve heyecanı için gerekli olan yüz yüze sosyal etkileşimi ve iletişimi teşvik etmektedir. Yürüyüş, insanlara şehrin kültürünü, geleneklerini, çevresini, mirasını ve insanını detaylı olarak tanıma fırsatı vermektedir. Bu da aidiyet, sorumluluk ve kimlik duygusu yaratmaktadır. (Khaleghi 2018).

Birçok kentte yayalaştırılmış sokaklar insanların sadece sıradan günlerde değil, tatil ve bayram dönemlerinde de buluşup selamlaştıkları kültür ve eğlence mekânları olarak da hizmet vermektedir. Araç trafiğinden arındırılmış sokaklar birçok durumda çevre düzenlemesi sokak mobilyaları ve kaldırımlarla insanların çeşitli sosyal

faaliyetlerde bulunmaları için rahat bir ortam yaratılmasına yardımcı olur (Iranmanesh, 2008).

Şehirle daha az temas ve iletişim kurmaya neden olan araç kullanımının aksine bir yaya bölgesinde yürümenin, insanların çevresiyle etkileşime girmesi için daha fazla seçenek sağlamaktadır. Yaya bölgelerinin yalnızca araçlar için kısıtlı alanlar değildir, aynı zamanda bütün bir kentsel çevreyi birbirine bağlayan, sosyal etkileşim alanlarıdır. Görme, duyma ve başkalarıyla tanışma fırsatı, bir yaya caddesindeki en önemli çekiciliklerden biri olarak gösterilebilmektedir. (Khaleghi, 2018). TMMOB Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu (2004) yayalaştırmanın sosyal açıdan önemini “Yaya bölgeleri, insan sağlığına olduğu kadar, insan ilişkilerinin gelişmesine, kültürel yaşamın zenginleşmesine, kentin severek ve benimsenerek yaşanılan bir yer haline gelmesine, farklı insanların bir araya geldiği ve farklılıkları paylaştığı mekânlar olarak kent kültürünün gelişmesine de katkıda bulunurlar”. şeklinde belirtmektedir.

2.6.3. Ekonomik dönüştürücü etkileri

Hareketlilik daha iyi ve sürdürülebilir bir gelecek inşa etmek için kilit bir unsurdur. Kentsel dönüşüm yoluyla yayalaştırılmış alanlar araç bağımlılığının azalmasına, yaya etkinliğinin artmasına katkıda bulunmaktadır. Yayalaştırma planlarının uygulanması sonucu oluşan şehir merkezlerindeki yüksek ziyaretçi sayısı bölgede ekonomik kalkınmaya katkı sağlayabilmektedir (Özbil Torun, 2019). Yayalaştırma bölgelerinin bulunduğu şehirler genellikle turistlerin ilgisini çekmektedir. Hoş bir yürüyüş ortamı, kaldırım kafeleri, çeşme-havuz veya diğer sokak mobilyaları gibi diğer olanaklar, yerel halk ve turistler için popüler cazibe merkezleri olmasına yardımcı olmaktadır.

İstatistikler yayalaştırma uygulanan bölgedeki ticari birimlerde ciro oranının genellikle arttığını doğrular şekildedir. Bunun ana nedeni yayaaların araçlardan korkmadan daha rahat alışveriş yapabilmesi ve vitrinleri izleyebilmesidir. Yayalaştırma planı olan çoğu bölgede insanlar kafe ve restoranları daha çok sevmektedir. Yoğun motorlu taşıt trafiğine sahip çoğu büyük şehir için her yıl hem devlet hem de özel sektör hava kirliliği, verimlilik kaybı, yakıt tüketimi ve sağlık harcamaları açısından büyük ekonomik kayıplara katlanmak zorundadır. Yayalaştırma sırasında daha az motorlu taşıt trafiği ve daha az kirlilikten dolayı maliyetler azalmaktadır (Iranmanesh, 2008) Yaya ve bisiklet tesislerinin yapımı ve bakımı, araba yollarına göre daha ucuzdur. Öte yandan bu tesisler daha az araziye ihtiyaç duyduğu için daha fazla tasarruf sağlamaktadır (Soni vd., 2016). Yayalaştırma toplu taşıma kullanıcılarını artırmaktadır. Toplu taşıma kullanımının artması bilet fiyatlarının da düşmesine neden olmaktadır. Artan gelir, daha iyi toplu taşıma hizmetlerine yol açmaktadır. (yüksek frekans, daha az bekleme süresi, daha konforlu araç içi ortam, daha hızlı yolculuk vb.) Bu iyileştirmeler, daha fazla insanı toplu taşımayı kullanmaya çekerek daha fazla gelir elde edilmesini sağlamaktadır (Soni vd., 2016). Hava kirliliği ve tehlikeleri konusunda çeşitli bilinçlendirme ve bilgilendirme programları yayınlanmış ve hava kirliliğine bağlı hastalıkların tedavisi için birçok harcama yapıldığı açıklanmıştır. Bu sebeple, daha az hava kirliliği daha az ilgili tıbbi harcamaya neden olacağı için topluma hem bireysel hem kamusal açıdan ekonomik katkı sağlayacaktır. (Chatterjee vd., 2017).

Yayalaştırma topluluk ilişkilerini geliştirmenin yanı sıra yerel halkı kendi çevrelerinde kamu hizmetlerini satın almaya teşvik etmekte ve daha geniş bir alanda daha fazla müşteriye çekmektedir. Yayalaştırmanın ekonomik etkileri, perakende ticaretinin gelişimin desteklemesi, yatırımcıları bölgeye çekmeye teşvik etmesi, bölgeyi canlandırması ve bölgeye gelen insan sayısı ve harcanan sürenin artması gibi faydalarla kullanıcılara katkı sağlaması şeklinde özetlenebilmektedir (Aksoy Sertbakan vd., 2020).

Hass-Klau (1993), perakende satış üzerinde trafiği azaltmanın ekonomik etkilerinin olduğunu vurgulamıştır. Yayalaştırmanın bölgenin ekonomik büyümesi üzerinde genel olarak olumlu etkilerinin olduğuna, böylece yaya bölgelerindeki perakende satış ve mağazaların bölge dışındakilere göre daha başarılı olduğuna ve mülklerin kira artışına neden olduğuna değinmiştir. Bununla birlikte bir iki yıllık geçiş döneminde ciroda bir azalma olabileceğine ve plan dikkatli bir şekilde tasarlanmadığı takdirde etkilerin yaya bölgesi dışındaki dükkânlar için elverişsiz olabileceğini açıklamıştır. Soni ve arkadaşları (2016) ise bir bölgenin yayalaştırmasının, zayıf işletmelerin yerini daha güçlü olanların, özellikle de zincir mağazaların ve lüks mağazaların almasıyla sonuçlanabileceğini ve bir cadde yayalaştırıldıktan sonra boşluk oranlarının büyük ölçüde düşmesinin beklendiğini belirtmiştir.

Ekonomik açıdan bakıldığında yayalaştırma projeleri tartışmaları tamamen uzlaşmacı değildir. Yayalaştırmaya karşı çıkanlar genellikle perakendeciler ve onların temsilcileridir, çünkü sürücüler bölgeyi ziyaret etmekten caydırarak satışlarda net bir düşüşe neden olabileceğine inanmaktadır. Bununla birlikte literatürdeki çalışmalar yayalaştırmanın ekonomik faydaları artırma eğilimindedir. Konuyla ilgili her zaman fikir birliği olmamakla beraber, bu tür projeleri savunanlar bir bölgeye yaya ve bisiklet tesisleri eklemenin bölgeye daha fazla ziyaretçi çekebileceğini ve sonuç olarak satış hacmini arttıracaklarını savunmaktadır. Bu durum kent sakinlerini araçlara ve harcamalarına daha az bağımlı hale getirmekle kalmaz aynı zamanda kentin tarihi merkezlerindeki ekonomik faaliyeti artırmaktadır (Shahmoradi vd., 2023).

Yayalaştırma uygulamaları alanı daha çekici kılması nedeniyle kira değerlerinde artış olabilir ve bu da normalde işletme sahiplerinden çok ev sahiplerine fayda sağlamaktadır. Sonuç olarak maliyetlerdeki artış nedeniyle ticari faaliyet türleri bir yaya bölgesinde yerel zincirler yerine yüksek ve uluslararası zincirle sınırlandırılabilir; bu durum küçük işletmelerin kapanmasına ve daha yüksek zincir mağazalara ev sahipliği yapmasına yol açabilmektedir. Ayrıca eğlence ile ilgili yerel işletmelerin (restoran ve kafeler gibi) geleneksel perakendeciliğe göre daha yüksek ciro artışı yaşayabileceği olasılıklar arasındadır. Ağır malzeme veya eşya (mobilya, halı gibi) bazlı işletmeler, teslimat sorunları nedeniyle sorunlar yaşayabilmektedir. Bunun için en başarılı yayalaştırma planlarının trafiğe en azından bir miktar izin verilen ve iş çeşitliliğin elde edildiği planlar olduğu görülmektedir (Moosajee, 2009 aktaran Elfouly ve Ghaly, 2017).

Yayalaştırmanın, yerel işletmelerin yenilenmesine katkıda bulunması için, ulusal ve yerel ekonomik eğilimler, genel şehir stratejisi, yaya bölgesinin rekabetçi konumu, bölgedeki nüfus yoğunluğu, yaya bölgesine yürüme mesafesi, farklı ulaşım araçlarıyla erişilebilirlik derecesi, yaya bölgesinde uygun arazi kullanım karışımı ve beraberindeki sokak düzenlemesi iyileştirmeleri gibi çok sayıda faktörün uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir (Elfouly ve Ghaly, 2017). Çizelge 2.4.'te yayalaştırmanın ekonomik etkilerine örnekler verilmiştir.

Çizelge 2.4. Yayalaştırmanın ekonomik etkileri (Litman 2004, aktaran Elfouly ve Ghaly 2017)

ETKİ	AÇIKLAMA	ÖLÇÜM TEKNİĞİ
Erişilebilirlik	Yürüme derecesi özellikle ulaşım dezavantajı olan kişiler için hareketlilik seçenekleri sunar	Seyahat modellemesi, seyahat seçenekleri analizleri
Tüketici Maliyeti	Yürüme derecesini tüketici taşıma maliyetlerinde tasarruf sağlar	Tüketici harcama anketleri
Kamu Maliyet Tasarrufu (Azalan Dış Maliyet)	Yürümenin araçla seyahati ikame etme ve olumsuz etkileri azaltıcı etkisi vardır	Yürümenin motorlu araç seyahatini ne ölçüde azalttığını ve bunun sonucunda ortaya çıkan ekonomik tasarrufu belirlemek
Verimli Arazi Kullanımı Derecesi	Karayolu ve park tesisleri için kullanılan arazi miktarını azaltır ve daha erişilebilir, kümelenmiş arazi kullanımı yaratmaya yardımcı olur	Tam ekonomik olanı tanımlayın, daha yaya odaklı arazi kullanımının sosyal ve çevresel faydaları
Yaşanabilirlik	Yürümenin yerel çevreyi iyileştirme derecesi vardır	Mülkiyet değerleri, ticari faaliyetler, tüketici tercihi anketleri
Kamusal Zindelik ve Sağlık	Yürümenin başka türlü hareketsiz olan kişilere fiziksel egzersiz alanı sağlar	Yürüyüş egzersizinden faydalanan insanlar seyahat ve sağlık araştırmaları
Ekonomik Kalkınma	Yürümenin ticari alanları daha cazip hale getirir ve tüketici	Pazar araştırmaları ve mülk
Eşitlik	Yürünebilirlik derecesi eşitlik hedeflerinde çeşitli başarılarla ulaşılmasına yardımcı olur	Yatay ve dikey eşitlikte çeşitli göstergeler

2.6.4. Mekânsal dönüştürücü etkileri

Yayalaştırma uygulaması yaya için alan sağlamanın yanında ek ağaçlandırma alanları, sokak mobilyalarının ve çevre düzenlemesinin iyileştirilmesi için fırsatlar sunmaktadır. Bütün bunlar yerel sokakları güzelleştirmeye ve daha iyi bir çevre yaratmaya yardımcı olmaktadır. Aynı zamanda artan güvenlik ve görsel çekiciliğin yanı sıra çevre sağlığı olumlu etkileyerek yapıli çevrenin iyileştirilmesine de katkıda bulunabilmektedir (Özbil Torun, 2019).

Bazı caddeler yükleme için araç girişine ihtiyaç duyarken, bazı caddelerin sadece yaya tahsil edilmesi ve uygun mobilyalarla döşenmesi halinde rekreasyonel ve ticari bir merkez olarak değerlendirilebilmekte ve dolayısıyla caddenin verimliliğini artırılabilir. Genellikle yayalaştırma uygulamaları sokaklarda sadece yayalaştırma için değil aynı zamanda ek dikim alanlarının planlanması, sokak mobilyalarının ve peyzajın iyileştirilmesi için de daha fazla alan imkânı sunmaktadır. Tüm bunlar sokağın güzelleştirilmesine ve daha iyi bir çevre yaratılmasına yardımcı olmaktadır.

2.7. Dünya Kentlerinde ve Türkiye’de Ticari Aktivitelerin Bulunduğu Sokaklarda Gerçekleştirilen Yayalaştırma Örnekleri

Bu bölümde ticari aktivitelerin bulunduğu caddelerde yayalaştırma uygulaması yapılan emsal yaklaşımlar incelenmiştir. Tez kapsamında örneklem olarak seçilen alan ile benzer şekilde, ticari işlevli sokaklarda uygulanan yayalaştırılma uygulamalarına yönelik dünya örnekleri araştırılmıştır. Örnek uygulamaların seçiminde; yayalaştırma sonrası ticaret faaliyetlerinde yaşanan sektörel değişime vurgu yapan ve ticari cadde üzerinde yer alan satış birimleri ile anket çalışmaları gerçekleştirilip, esnaf görüşlerini aktaran araştırmalar olmasına önem verilmiştir. Örnek teşkil eden spesifik makalelerin amaç ve sonuçları incelenmiş, yayalaştırma projelerinin perakende satış sektörü üzerinde olumlu - olumsuz etkilere sebep olan etkenleri ele alınarak aktarılmıştır.

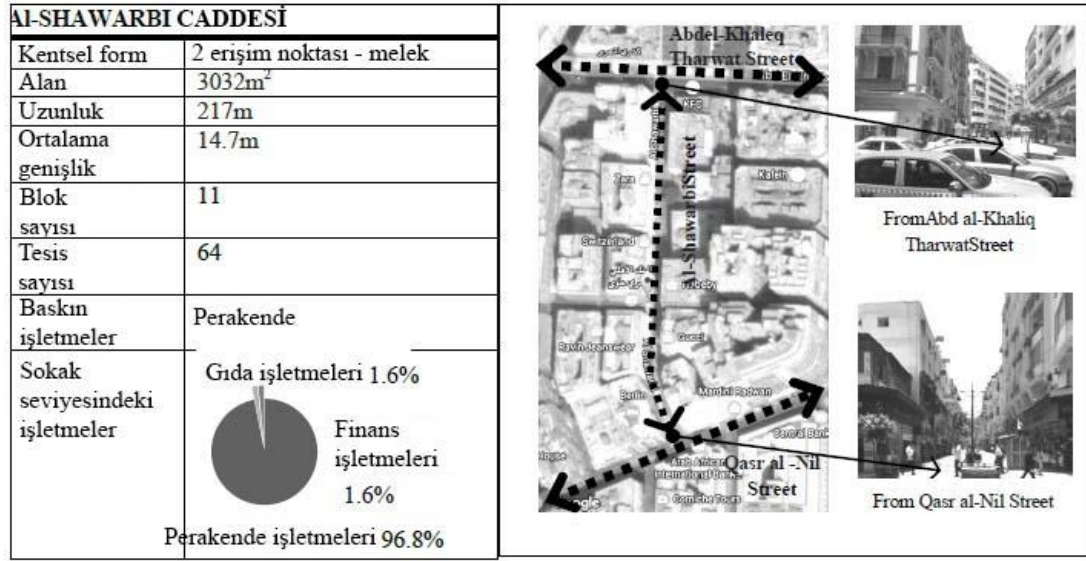
Yayalaştırma çalışmalarının yapılma amacı, konumu ve şekli farklılık gösterebileceğinden, yayalaştırma uygulamalarına yönelik bir genelleme yapmak pek mümkün olamayacaktır ve bu çalışmalar alana özel değerlendirilmektedir. Yayalaştırma çalışmalarının başarısı ülkeden ülkeye değişiklik gösterebilmektedir. Çalışmalar, bilgi aktarımında hatalara sebep olabilecek dönüşümlerin en aza indirilebilmesi için, yazarların aktardığı şekli ile yorum katılmadan derlenmiş, dolayısıyla doğrudan alıntılama tekniği kullanılmıştır.

2.7.1. Al – Shawarbi Caddesi – Kahire, Mısır

Tarih boyunca sokaklar, özellikle de ticari olanlar kamusal alanların güçlü bir sembolü olarak pek çok sosyal ve ekonomik öneme sahiptir. Sokaklar yalnızca araç hareketliliğini ve erişimi kolaylaştıran kanallar değildir; aynı zamanda sosyal etkileşimi, yürünebilirliği, aktif yaşamı teşvik eden ve topluluğa kimliğini veren kamusal alanlar olarak da kabul edilmektedirler (Wahba vd., 2020).

“Al – Shawarbi Caddesi, kuzeyde Abd al-Khaliq Tharwat Caddesi ile güneyde Qasr al-Nil Caddesini birleştiren Kahire şehir merkezindeki ticari bölgede yer almaktadır. Cadde 20 yılı aşkın bir süre önce yayalar için alışveriş merkezi oluşturabilmek adına trafiğe kapatılmıştır. Al – Shawarbi Caddesi, devlet liderliğindeki bir ekonomiden açık bir pazara doğru dönüşümden geçtiği 1970'lerin ortalarından sonlarına kadar ünlülerin ve seçkin sakinlerin özel, ithal malları satın aldıkları çok canlı ve benzersiz bir cadde olarak tanımlanmaktadır. Cadde Port Said'de yeni kurulan serbest ticaret bölgesinden veya yurt dışından getirilen markalı giysiler, aletler, orijinal parfümler ve video filmlerden oluşan karaborsası ile ünlü olmasından dolayı 1980'lere kadar kaliteli ithal mallar için bir simge olarak kalmıştır” (Fadda, 2017).

Mısır sokakları, insanlar için yürünebilirliği artıran hareket koridorları ve aktivite alanları olarak tasarlamaya yönelik bütünleşmiş bir stratejiden yoksun olduğu bilinmektedir. Bu araştırma, yaya alışveriş merkezlerini, bir hareket koridoru ve bir etkinlik alanı olarak ikili işlevleri dengeleyen ticari cadde tasarımının bir uygulaması olarak incelenmiştir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4. Al - Shawarbi Caddesinin şehir merkezindeki konumunu ve erişilebilirliğini gösteren temel bilgiler, harita ve resimler (Fadda, 2017)

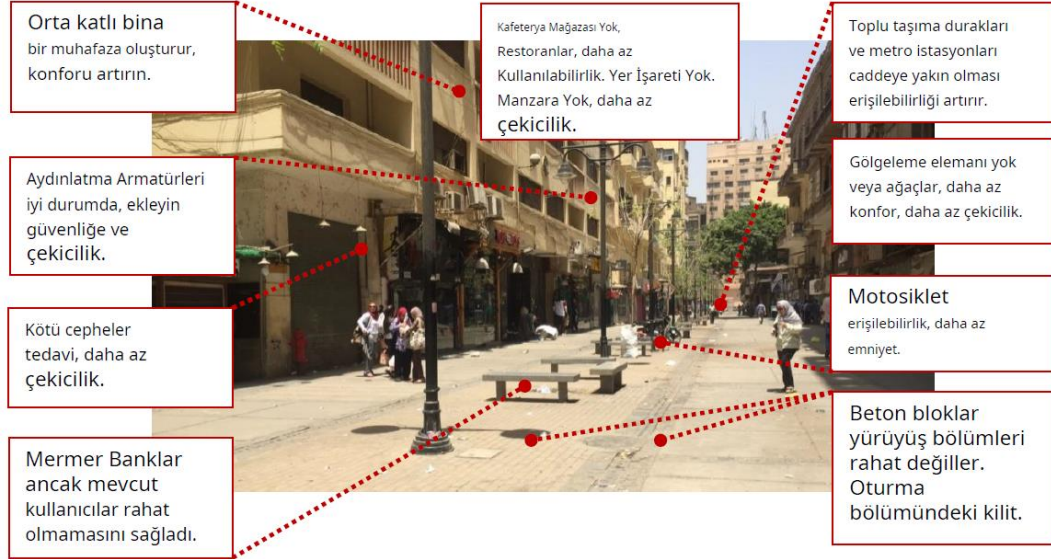
Wahba vd. (2020), hükümetin Mısır’da yapılan yayalaştırma çalışmalarında, caddeleri genişleterek ve kaldırımları daraltarak trafik sıkışıklığını azaltmak için cadde kapasitesinin artırılmasına odaklandığını, insanların şehir merkezindeki caddelerde istedikleri için değil, mecbur oldukları için yürüdüğünü dile getirmiştir.

“Al – Shawarbi Caddesi projesi 1990’lı yılların başında Kahire Valiliği tarafından başlatılmış ve yürütülmüştür. Çalışma kapsamında, yolların asfaltlanması, taş bankların montajı yapılmıştır. Yayalaştırma projesi hem vatandaş hem dükkân sahipleri tarafından pek beğenilmemiştir. Hükümet, 2014’ten 2016’ya kadar şehir merkezindeki bu yaya alışveriş merkezlerinde ikinci bir yenileme girişiminde bulunmaya karar vermiştir (Şekil 2.5). Yerel yönetimlerden, akademiden, özel sektörden ve diğer paydaşlardan ortaklar arasında çalıştaylar ve toplantılar düzenlenmiş ve daha sonra sokakta iyileştirmeler yapılmıştır. 2017 yılı başında Al-Sharifeen Caddesi de yayalaştırılmıştır (Şekil 2.6). Khedivian Kahire Rehabilitasyon Projesi’nin bir parçası olarak binaların caddeye bakan cephelerinin boyanması, mağaza tabelalarının kaldırılması, hasarlı sokak mobilyalarının yeni mermerlerle değiştirilmesi, tüm cadde kaldırımlarının beton ve interlok kiremitlerle iyileştirilmesi, altyapı-boru tesisatının yapılması, ağaç dikimi, saksı montajı gibi iyileştirmeler yapılmıştır” (Fadda, 2017).



Şekil 2.5. Al - Shawarbi Caddesi yayalaştırmasının aşamaları (Fadda, 2017)

Fadda, (2017) tarafından yapılan araştırmada 64 dükkân sahibinden 33'ü ile görüşülmüştür; görüşme yapılan kişilerin yüzde 93'ü yayalaştırma projesinin satış oranlarını olumsuz etkilediğini söylemiştir. Görüşülen 22 ziyaretçinin yüzde 98'i mağaza sahiplerinin özellikle dile getirdiği en önemli konulardan biri olan kaldırım, gölgeleme, oturma alanları, kullanımlar ve erişilebilirlik gibi konularda cadde tasarımıyla memnun olmadıklarını belirtmişlerdir.



Şekil 2.6. Kahire şehir merkezindeki Al-Shawarbi Caddesi'ndeki ana gözlemler ve analizler (Wahba vd., 2020)

Fadda (2017), çalışmalarının sonucunda, fiziksel açıdan caddenin bir yaya ağına bağlanmasında eksiklerin hala olduğu ve kaldırım ve kent mobilyalarının kullanışlı olmadığını saptamışlardır. Bölgede toplanma alanlarının, açık hava kafelerinin olmaması, sadece tek bir perakende satış faaliyetinin olması, simgesel yapıların veya davetkâr manzaranın olmamasının sosyo-ekonomik yönden bölgeyi olumsuz etkilediğini ortaya çıkarmıştır.

2.7.2. Al-Muizz Caddesi Örneği – Kahire, Mısır

Yayalaştırma uygulamaları, yayalar için daha iyi erişilebilirlik sağlamayı, yürünebilirliğin yanı sıra ekonomik ve diğer sosyal aktiviteleri geliştirmeyi ve yerel çevrenin estetik çekiciliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. ElFouly ve Ghaly (2017) araştırmaları ile, Mısır'ın Kahire kentinin en eski caddelerinden biri olan ve yaklaşık bir kilometre uzunluğunda Al-Muizz Caddesi'ni saha gözlemi ve anket yöntemlerini kullanarak verileri toplamış ve caddede bulunan yerel işletmelerin yayalaştırmanın ekonomik etkisine bakış açılarının ele alınmasının bir uygulaması olarak incelemiştir.

Bir önceki bölümde ifade edildiği üzere, Mısır sokak yaşamı sürekli gerilemekte ve bu durum genel olarak ticari caddelerde ve özellikle şehir merkezindeki caddelerde açıkça görülmektedir. Aslında bu sokaklar, araç istilasına yol açan hızlı kentsel büyüme ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunlar nedeniyle insanlardan ziyade, koridorlar ve araç hareket yerleri olarak işlev görmektedir (Wahba vd., 2020).

“Sokak kuruluşundan itibaren sürekli olarak ana faaliyet omurgası olarak işlev görmüştür. Sokağın belirli bir bölümü şu sektörler bulunmaktadır: soğan ve zeytin, metal ticareti ve kahve dükkânı ekipmanları, mücevherat, baharatlar ve parfümler, tekstil ve giysiler. Bu ticari faaliyetler uzun süredir devam etmektedir (Şekil 2.7). Ulusal hükümet 1997 yılından başlayarak caddeyi bir "açık hava müzesine" dönüştürmek için tarihi binalarda, modern binalarda, kaldırımlarda ve kanalizasyonda kapsamlı yenilemeler gerçekleştirmiştir. 2008 yılında Al-Muizz Caddesi araba odaklı bir bölgeden, trafiğin bisikletler, motosikletler ve resmi araçlarla (polis arabaları, ambulanslar ve itfaiye araçları) sınırlandırıldığı yaya caddesine dönüştürülmüştür. Buna paralel olarak, çalışma saatlerinden sonra sınırlı araç erişimine izin verilmiştir. Akşam 21:00 ile sabah 9:00 arasında teslimatlara izin verilmektedir. Bu saatler dışında sadece yayalara açık bir bölge olarak yeniden düzenlenmiştir” (ElFouly ve Ghaly, 2017).



Şekil 2.7. Al-Muizz Caddesi'ndeki mevcut ticari faaliyetler (ElFouly ve Ghaly, 2017)

Al-Muizz Caddesi'nin popülasyonu ve örneklem büyüklüğü çizelge 2.5'te yer almaktadır. Yayalaştırmanın algılanan ekonomik etkisine odaklanan anket soruları; iş faaliyetleri, müşteri tabanı, iş geliri, mülk/kira değerleri ve son olarak da genel memnuniyet olmak üzere beş ana konudaki değişiklikleri ele almak üzere tasarlanmıştır.

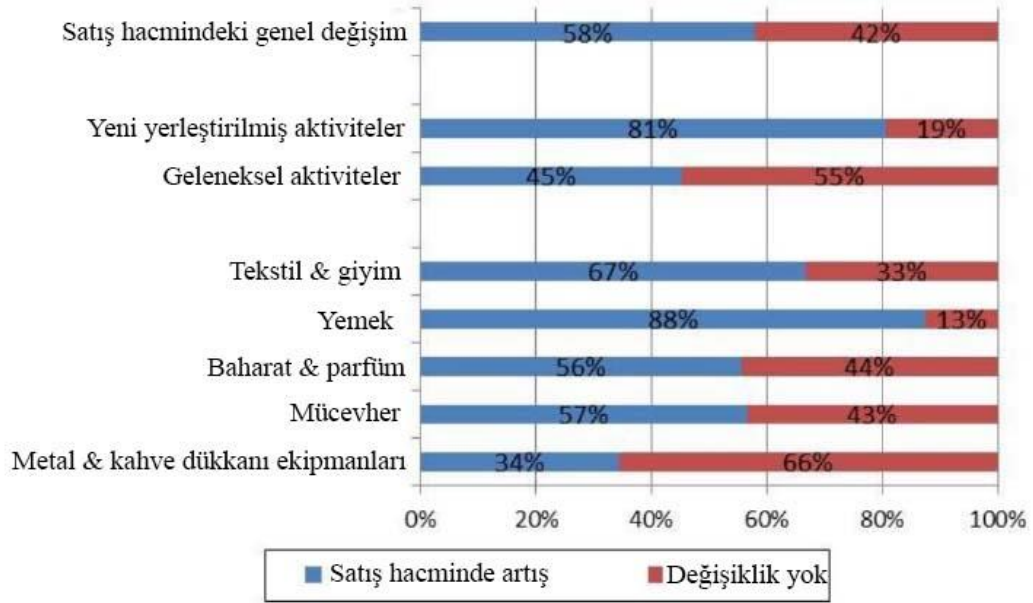
Çizelge 2.5. Al-Muizz Caddesi'nin popülasyonu ve örneklem büyüklüğü (ElFouly ve Ghaly, 2017)

İş türü	Nüfus	Örneklem Büyüklüğü
Metal ve kahve ekipmanları	95	32
Mücevher	82	27
Baharat ve parfüm	30	10
Tekstil ve giyim	35	12
Yemek	58	19
Toplam	300	100

“Katılımcıların çoğu, kullandıkları müşteri tipi ve hacminin aynı olduğunu belirtmiştir. Geleneksel faaliyetleri temsil eden katılımcılar işlerinin ağırlıklı olarak dışarıdan gelen düzenli müşterilere (%70) bağlı olduğunu belirtmiştir. Bölgede, yeni konumlanmış faaliyetleri temsil eden katılımcıların aksine (gıda ve hediyelik eşya dükkânları, tekstil ve giyim mağazaları) müşterilerinin yalnızca %30'unun düzenli müşteriler olduğunu belirtmiştir. Bu durum farklı müşteri türlerini yakalama konusunda uzmanlaşmış pazarlar ile boş zaman etkinlikleri arasındaki fark olarak yorumlanabilmektedir” (ElFouly ve Ghaly, 2017).

“İş yerinin mülk/kira değerindeki değişiklikler sorulduğunda, katılımcıların çoğu (%90) yayalaştırma nedeniyle herhangi bir değişiklik algılamamıştır. İş dünyasından katılımcıların yayalaştırma konusundaki görüşleri değerlendirildiğinde, çoğunluk yayalaştırmanın mevcut durumu iyileştiremeyeceğine kanaat getirmiştir. Ayrıca %30'luk bir kesimin de bu fikre katılmadığı tespit edilmiştir. Çoğunluk, Yayalaştırmanın işlerine olumsuz etkileri olacağına inanmaktadırlar. Yine de, katılımcıların %10'u iyimserdi ve yayalaştırmanın işleri üzerinde olumlu bir etkisi olacağını düşünüyordu. Ancak yayalaştırma sonrasında katılımcıların çoğunluğu (%85) projeyi kabul etmiştir” (ElFouly ve Ghaly, 2017).

Şekil 2.8'de gösterildiği üzere, katılımcılara gelirlerinin durumu sorulduğunda, %58'i gelirlerinin arttığını ve %42'si ise değişmediğini cevabı vermiştir Buna paralel olarak, gıda ve hediyelik eşya dükkânlarının (%88) metal ve kahve dükkânlarına (%34) oranla yayalaştırmadan daha çok fayda sağlamıştır.



Şekil 2.8. Al-Muizz Caddesi'ndeki gelir değişiklikleri (ElFouly ve Ghaly, 2017)

ElFouly ve Ghaly çalışmanın sonunda her ne kadar yayalaştırma ziyaretçiler için bölgeyi daha cazip hale getirerek bölgenin yaşanabilirliğini artırmış ve dolayısıyla yaya akışını ve gelirini artırmış olsa da, iş dünyasının yenilenmesi konusunda optimum sonuçlara ulaşabilmek için, her bir iş türünün ihtiyaç duyduğu en uygun önlemleri belirlemek amacıyla farklı iş faaliyetleri tanınmalı ve yakından incelenmesi gerektiği çıkarımını yapmıştır.

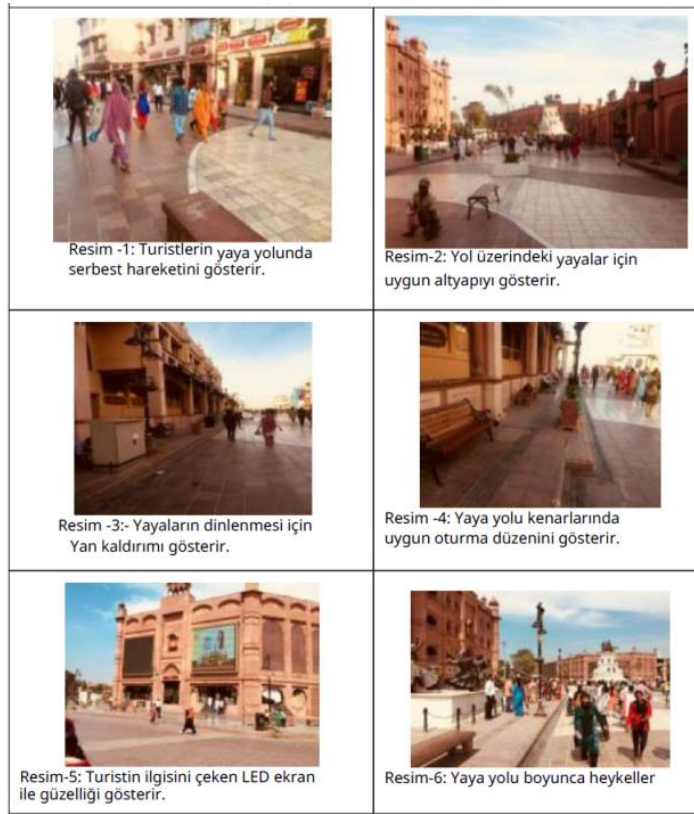
2.7.3. Otoparktan altın tapınağa kadar devam eden cadde örneği – Amritsar, Hindistan

Yayalar için verimli hareketlilik sağlayan yaya yolları yaşam kalitesini yükseltmektedir. Sosyal eşitlik, iyi halk sağlığı, güvenlik ve ekolojik sürdürülebilirlik sağlayarak vatandaşları yürümeye teşvik etmektedir. Singh ve Sohi (2018), araştırmaları ile, yayaların yayalaştırılmış ticari cadde üzerindeki kentsel yenileme faaliyetleriyle birlikte, bölgedeki veya çevresindeki sosyo-ekonomik senaryo üzerindeki mevcut etkisinin ele alınmasını incelemişlerdir.

“Hindistan’ın Pencap eyaletinin en büyük şehir olan Amritsar birçok kültürel ve kurumsal yere ev sahipliği yapmasından ötürü yerli turistlerin en çok ziyaret ettiği bölgelerden biridir. Ayrıca Amritsar, duvar boyunca uzanan Altın Tapınak (Golden Temple) nedeniyle Sih dininin ilahi merkezidir. Amritsar genel olarak yeşil çay ticareti, kültürel mirası ve dini şehir olarak ünlüdür. Halk şehirde kendi özel araçlarıyla ya da toplu taşıma sistemlerini kullanarak seyahat etmektedir. Hem yerli halktan hem dünyadan gelen yaklaşık 100.000 ziyaretçi, Altın Tapınak’ın yanı sıra Jallianwala Bagh katliamında yaralanan ve öldürülenlerin anısına korunan, Altın Tapınak kompleksine yakınındaki tarihi bir bahçe ve ulusal öneme sahip anıt olan Jallianwala Bagh’ı da ziyaret etmektedir.” (Singh ve Sohi, 2018).

Amritsar'ın trafik-ulaşım ve ekonomik senaryosu şehrin turizminden etkilenmektedir. 2015'ten önce Altın tapınak bölgesinin yakınındaki patika/sokak, trafik kaosu nedeniyle bozulduğu için Amritsar yönetimi 2015'ten sonra ticari caddede araç kullanımına yönelik kısıtlamalar getirmiştir (Şekil 2.9). Bu yaya planlaması tamamen geleceğe yönelik politikalar, güvenli ve verimli sosyo-ekonomik hedefler ve tasarımlar doğrultusunda geleceğin ihtiyaçlarına göre hazırlanmıştır (Singh ve Sohi, 2018).

“Çok katlı otoparktan Jallianwale Bagh’a kadar olan yol genişliği 13-15 metre ve Jallianwale Bagh’tan altın tapınağın giriş kapısına kadar olan yol genişliği 9-10 metre olarak ifade edilmektedir. 2015 yılından önce işportacıların gelişigüzel büyümesinin ana nedeninin alandaki araç trafiği olduğu düşünülmektedir. Pencap hükümeti çok katlı otoparkın yapımından sonra bölgeye aracın girmesini tamamen yasaklamıştır.” (Singh ve Sohi, 2018).

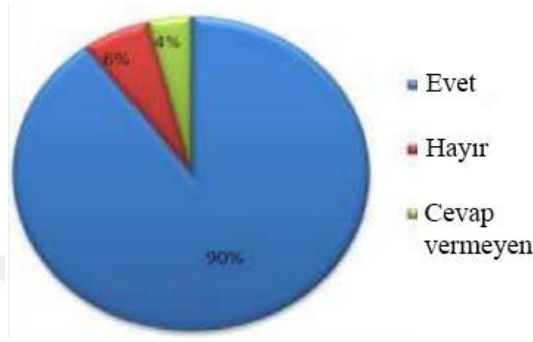


Şekil 2.9. Çok katlı otopark ile altın tapınak arasındaki yaya yoluna ait görseller (Singh ve Sohi, 2018)

Çalışmada toplam 580 kişi ile anket yapılmış bunun 300’ü turistlerin görüşü 230’u kamuoyu (yerel halk) görüşü ve 50’si tüccar ve esnafların görüşü olarak ifade edilmiştir. Yolun yayalaştırılmasının ziyaretçilerinin sosyal yaşamları üzerindeki etkisine ilişkin görüş genel halktan (ziyaretçilerden) alınmış ve halkın %95’i yayalaştırmanın sosyal yaşamını olumlu yönde etkilediği cevabını vermiştir. Memnuniyetini beyan eden kesim; yayalaştırılmış alanda yürürken kendini iyi hissedip rahatladıklarını, araç müdahalesi olmadığı için çocuklara tehlike arz etmediğini, dolayısıyla sokak manzarasının tadını çıkarabildiklerini söylemişlerdir. %4’ü bu proje

hakkında herhangi bir fikir belirtmezken %1’lik kesim sosyal hayatını etkilemediğini belirtmiştir (Singh ve Sohi, 2018).

Şekil 2.10 incelendiğinde, tüccarlardan ve esnaftan yayalaştırılmış cadde ve yolun ekonomik işlerinde etkisi hakkında alınan görüşler üzerine; yanıtların %90’ı işlerini gelirleri ve satışları artırıp çok olumlu etkilerini belirten yanıtlar vermekte iken, %6’sının ekonomik büyümelerini etkilemediği, %4’ünün ise konuyla ilgili fikir beyan etmediği görülmektedir.



Şekil 2.10. Tüccar ve esnaf görüşleri (Singh ve Sohi, 2018)

Singh ve Sohi (2018) çalışmanın sonunda, ticari caddenin yayalaştırılmasından dolayı, o caddede bulunan dükkânların yeni dış görünüşlerinin onlara kültürel dokunuş kazandırarak tasarlandığını ve daha çok turist çekerek ekonomiyi canlandırıldığını tespit etmişlerdir. Hava kirliliği, gürültü kirliliği ve trafik sıkışıklığının azalmasıyla yaya yollarının zararlı gazlardan arındırıldığı ve yayalaştırmanın halk sağlığına olumlu etkileri olduğunu belirtmişlerdir. Ancak belirli bir ticari caddenin trafiğe kapatılmasından kaynaklı yerel halkın ve bazı turistlerin motorlu araçlarını yakınlardaki diğer caddelere park ettiğini veya oralarından geçiş yaptıklarını, bunun da diğer caddelerde sıkışıklık ve kirliliğe neden olup oranın esnafının ekonomik durumunu olumsuz etkileyebileceği çıkarımını yapmışlardır.

2.7.4. La Laguna şehrinin tarihi merkezi örneği – Kanarya Adaları, İspanya

Kentlerin büyümesini teşvik eden çeşitli reformlar ile tarihi kent merkezlerinde değişiklikler meydana getirmiştir. Pek çok şehir imajlarını iyileştirmek ve ekonomilerini canlandırmak amacıyla fiziksel bir dönüşüm ve yenileme süreci içerisinde. Gerçekleştirilen eylemlerin temel amacı, yeni ekonomik faaliyetleri, yatırımcıları, sakinleri ve ziyaretçileri çekmektir. Lorenzo (2014)’ün yaptığı araştırma, İspanya’da bulunan La Laguna şehrinin tarihi merkezinin yayalaştırılmasının ticari sektör ve diğer hizmetlerle olan ilişkisinin ele alınmasının bir uygulaması olarak incelenmiştir.

San Cristóbal de La Laguna, Tenerife İlçesi olan Tenerife Adası’nın kuzeyinde yer almaktadır. Şehrin tarihi bölümleri 1999 yılında UNESCO tarafından Dünya Mirası olarak ilan edilmiştir. La Laguna Şehri, Latin Amerika’da kentsel gelişim üzerinde bir etki olarak planlama anlayışında öncü olarak tanınmaktadır. Şehirde özellikle son on yılda faaliyetler, üçüncül sektörde ve daha spesifik olarak perakende ticaret ve eğlence hizmetinde yoğunlaşmıştır (La Laguna Belediyesi. 2024).

Lorenzo (2014), şehrin tarihi merkezinde yaşanan dönüşümün, 1999 ile 2012 yıllarında ticari faaliyetler ve hizmetler üzerindeki etkileri ve ele alınan dönemlerde meydana gelen değişiklikleri göstermek amacıyla bölgedeki dükkânların konumu ve tipolojisini haritalandırmıştır. 420 adet tesisin yer aldığı arazide gerçekleştirilen görüşmelerde kapalı olan işletmelere dair bilgileri, bitişik binalarında yer alan esnaflardan sağlamıştır.

Çizelge 2.6 ve 2.7 incelendiğinde, La Laguna'nın yaşadığı fiziksel ve işlevsel dönüşümlerin bölgenin ekonomik olarak yeniden canlanmasında destekleyici rol oynadığı görülmektedir.

Çizelge 2.6. 1999'da açık ticaret bölgedeki ticari faaliyetler ve hizmetler (Lorenzo, 2014)

	Ticari ve hizmet tipolojisi	Tesis sayısı	%
Perakende satış mağazaları	Uzmanlaşmış mağazalardaki makaleler		62,4
	Bilgi ve iletişim teknolojisi ekipmanları uzmanlaşmış mağazalar ve diğer ev eşyası mağazaları	42	17,4
	Uzmanlaşmış kuruluşlarda kültürel ve eğlence amaçlı ürünler		11,6
	Özel mağazalarda gıda maddeleri, içecekler ve tütün	21	8,6
	Toplam mağaza sayısı	242	57,6
Hizmetler	Otel ve catering	40	40,8
	Gayrimenkul, mesleki ve idari faaliyetler		19,4
	Finans ve sigorta faaliyetleri		16,4
	Dinlence, eğlence ve diğer hizmet faaliyetleri		15,3
	Eğitim ve sağlık faaliyetleri		7,1
	Toplam hizmetler	98	23,3
	Kullanılmayan tesisler ve binalar	80	
	Belediye tesisleri	1	0,3
	Toplam	420	

Çizelge 2.7. 2012'de açık ticaret bölgedeki ticari faaliyetler ve hizmetler (Lorenzo, 2014)

	Ticari ve hizmet tipolojisi	Tesis sayısı	%
Perakende satış mağazaları	Uzmanlaşmış mağazalardaki makaleler	173	65
	Bilgi ve iletişim teknolojisi ekipmanları uzmanlaşmış mağazalar ve diğer ev eşyası mağazaları		13,9
	Uzmanlaşmış kuruluşlarda kültürel ve eğlence amaçlı ürünler	30	11,3
	Özel mağazalarda gıda maddeleri, içecekler ve tütün	26	9,8
	Toplam mağaza sayısı	266	63,4
Hizmetler	Otel ve catering	58	44,2
	Dinlence, eğlence ve diğer hizmet faaliyetleri	26	19,9
	Finans ve sigorta faaliyetleri		14,5
	Gayrimenkul, mesleki ve idari faaliyetler		
	Eğitim ve sağlık faaliyetleri		8,4
	Toplam hizmetler	131	31,2
	Belediye hizmetleri	5	1,2
	Kullanılmayan tesisler ve binalar		4,2
	Toplam	420	

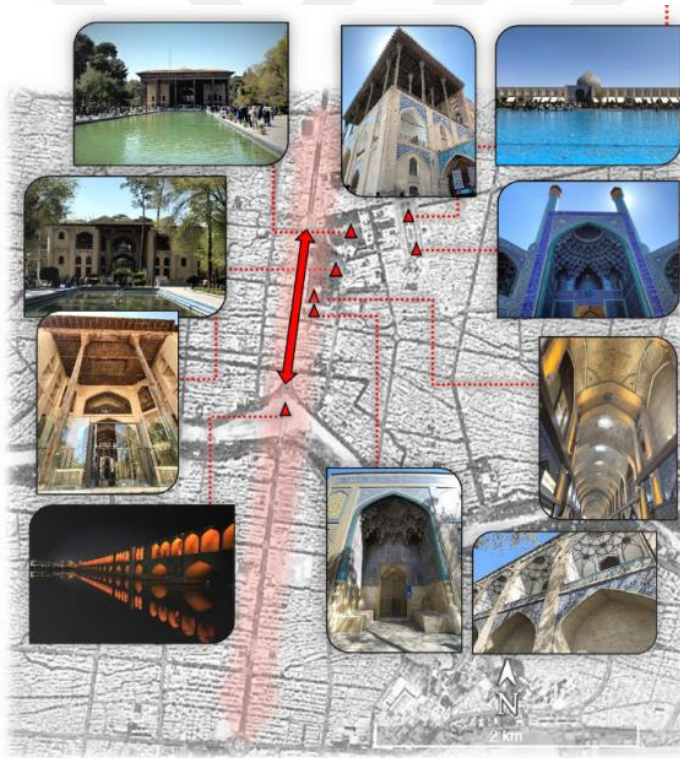
Lorenzo (2014) çalışmanın sonunda, ticaret ve hizmet faaliyetlerinin gelişiminde işletmelerin sürekli olarak kapanıp açıldığını, kriz durumunun birçok tüccarın müşteri eksikliği nedeniyle işyerlerini kapatmasına neden olduğunu belirtmiştir. Bölgedeki kira

fiyatlarında artış yaşanmış ve bu durum geleneksel ticaretin azalmasına neden olmuştur. Ekonomik canlanma yatırımcılar ve profesyonelleri bu bölgeye çekmiş ancak küçük işletmeler açısından ele alındığında uygulamanın, iyileştirmelere yol açmadığı çıkarımını yapmıştır.

2.7.5. Chaharbagh Abbasi Örneği – İsfahan, İran

Yayalaştırma, otomobil odaklı şehirlerde sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği artırmak için bir kentsel canlandırma stratejisidir. Shahmoradi vd. (2023) yaptıkları araştırma, İran, İsfahan'daki Chaharbagh Abbasi Caddesinin yayalaştırılmasının; yaya trafiğindeki değişimi, perakende mağazalarının cirosu üzerindeki etkileri ve eğlence ve tüketim mağazalarının büyümesine teşvik edip etmediği konularının ele alınmasının bir uygulaması olarak incelenmiştir.

İran'ın merkez topraklarında yer alan ve İran'ın üçüncü büyük şehri olan İsfahan Eyaleti aynı zamanda eyaletin başkentidir. İncelenen çalışmada proje öncesi ve sonrası veriler, saha gözlemleri ve ticaretteki yapısal değişimleri değerlendirmek için kullanılan nicelikler ile birlikte SPSS ve ArcGIS yazılımları ile analiz edilmiştir (Şekil 2.11).

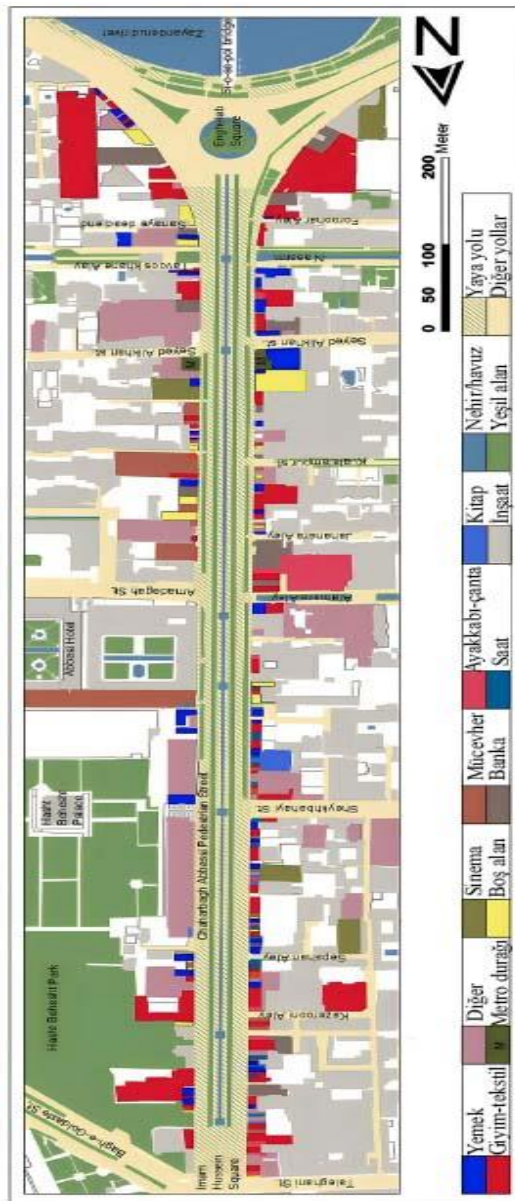


Şekil 2.11. Chaharbagh Abbasi Caddesinin konumu (Shahmoradi vd., 2023)

“Tarihi açıdan zengin ve önemli bir kültürel turizm destinasyonu olan bu şehir, İran'ın merkezinde ana coğrafi yolların kesiştiği noktada yer almaktadır. Bu şehirde, Chaharbagh Abbasi yaklaşık 1,2 km uzunluğunda bir caddedir ve İsfahan'da aynı adı taşıyan 5,5 km'lik kuzey-güney bulvarının bir parçasıdır. Cadde, sanayi devriminden sonra kentsel ticarete yeni bir rol kazanan iki önemli tarihi eser olan Si-o-se-pol Köprüsü ve Nakş-ı Cihan Meydanı arasında yer almaktadır. 2017 yılında, Chaharbagh

Abbasi yayalaştırma planı, bu bulvarın sadece yayalar için bir alana dönüştürülmesiyle başlatılmıştır. Bu proje İsfahan Belediyesi'nin öncülüğünde başlatılmış ve 2020 yılında tamamlanmıştır. Bu caddenin yayalaştırılması devam ederken, İsfahan'ın kentsel metrosunun ilk hattının bölgede iki istasyonla yapım aşamasında olması dikkat çekicidir” (Shahmoradi vd., 2023).

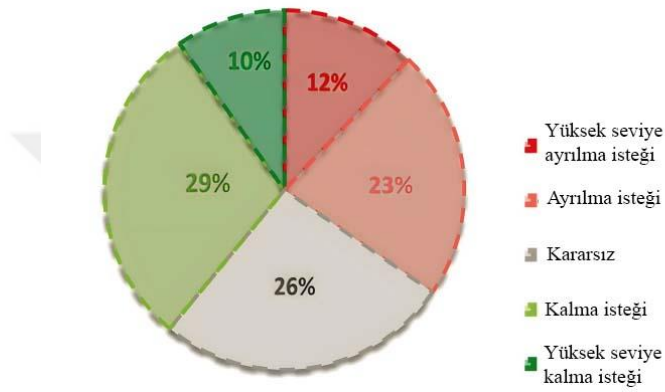
Shahmoradi vd. (2023) tarafından yapılan çalışma sonucu “altmış dokuz perakende alanının yayalaştırma sonrası dönemde değişime uğradığını ortaya koymuştur. Bu 69 perakende alanından 41'i restoran, kafe, süpermarket ve fast-food paket servisi de dahil olmak üzere gıda dükkanlarına dönüştürülmüş (yaklaşık %60), 9'u çok çeşitli perakende tipolojilerine dönüşmüş (%13,0) ve kalan 19'u boş kalmıştır (%27,5)” şeklinde çıkarım yapılmıştır (Şekil2.12).



Şekil 2.12. Yayalaştırma sonrası mağazaların arazi kullanım haritası (Shahmoradi vd., 2023)

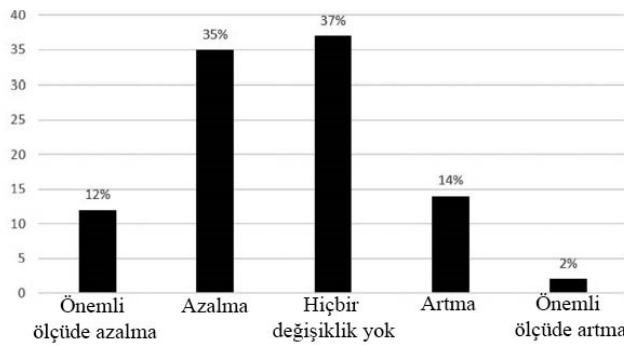
Shahmoradi vd. (2023), 2017 yılında %84 erkek %16 kadın olmak üzere 378 kişiye anket yapıldığını ifade etmiştir. 2022 yılında çalışmalarında, perakendecilere dağıtılan 400 anketten 210 tanesi yanıtlanmış ve bunların 182 tanesi geçerli kabul edildiğini ve yayalar ve turistlere yönelik ankette 16 tane yabancı turist ile 380 tane yerli turistin soruları yanıtladığını belirtmişlerdir.

Yeni mağazaların yarısından fazlası yiyecek ve içecek sektörüne geçmiştir. Perakendecilerin yayalaştırma sonrası mağazaların Chaharbagh Abbasi Caddesinde kalma eğilimleri, Şekil 2.13 incelendiğinde; %29'unun kalma arzusunda, %26'sının orta kararsızlık olduğu, %23'ünün ayrılma arzusunda, %12'sinin yüksek ayrılma arzusunda, %10'unun yüksek kalma arzusunda olduğu görülmektedir.



Şekil 2.13. Perakendecilerin yayalaştırma sonrası caddede kalma eğilimleri (Shahmoradi vd., 2023)

Şekil 2.14'te görüldüğü üzere, perakendecilerin çalışan sayılarına ilişkin anketlerinden elde edilen sonuçlar, yayalaştırma sonrasında katılımcıların neredeyse yarısının (%47) çalışan sayısında azalma olduğunu belirttiğini göstermektedir. Diğer taraftan, sadece %16'sı çalışan sayısının arttığını veya önemli ölçüde arttığını, %37'si proje öncesi döneme kıyasla yayalaştırma sonrasında sayının aynı kaldığını belirtmiştir.



Şekil 2.14. Perakendecilerin istihdam etkileri hakkındaki görüşleri (Shahmoradi vd., 2023)

“Yaya caddesindeki satış hacmi incelendiğinde, perakendecilerin çoğu (%64) yaya trafiğindeki artışı teyit etse de, sadece üçte biri (%31) yayalaştırmanın satış hacimlerini artırdığını iddia etmiş, işletme sahiplerinin %69'u ise yaya trafiğindeki

artışın satışlarla ilgili olumlu bir korelasyon yaratmadığını belirtmiştir. Yaya caddesindeki yaya trafiği oranı ile satış hacmi arasında kayda değer bir korelasyon bulunmamıştır” (Shahmoradi vd., 2023).

Shahmoradi vd. (2023) çalışmanın sonunda “Chaharbagh Abbasi caddesi öncelikli olarak konaklama sektöründen, özellikle de yiyecek ve içecek sektöründen perakende alanlarının bulunduğu bir yer haline gelmiştir. İlk hedeflerle ilgili olarak analiz, özellikle yiyecek ve içecek mağazalarının yaygınlaşmasıyla ticari dokuda önemli bir dönüşüm yaşandığını ortaya koymaktadır ki bu da bölgenin tüketim için yeniden yönlendirildiğine açıkça işaret etmektedir. İkinci hedefle ilgili olarak, veriler mağazaların cirosunda ve çalışan sayısında bir azalmaya işaret etmekte olup, bu durum daha yüksek ziyaretçi hacimleriyle tezat oluşturmakta ve bu ikinci durumda daha yüksek çekicilik seviyeleriyle ilişkilendirilmektedir. Proje sonrası sonuçların önceki tahminlerden daha umut verici olduğu sonucuna varılabilir; bu da projenin daha belirgin düşüş seviyelerini engellemiş olabileceğini göstermektedir. Yayalaştırma projelerinin sonuçları üzerine daha fazla araştırma yapılması gereklidir. Yani, bu çalışma yaya caddelerinin tarihi ve ticari alanlardaki ekonomik faaliyetler üzerindeki önemini sürdürülebilirlik bağlamında pekiştirse de, bu tür projelerin özellikle sürdürülebilirliğin sosyal ve çevresel boyutları üzerindeki daha geniş etkilerinin dikkate alınmalıdır” çıkarımını yapmışlardır.

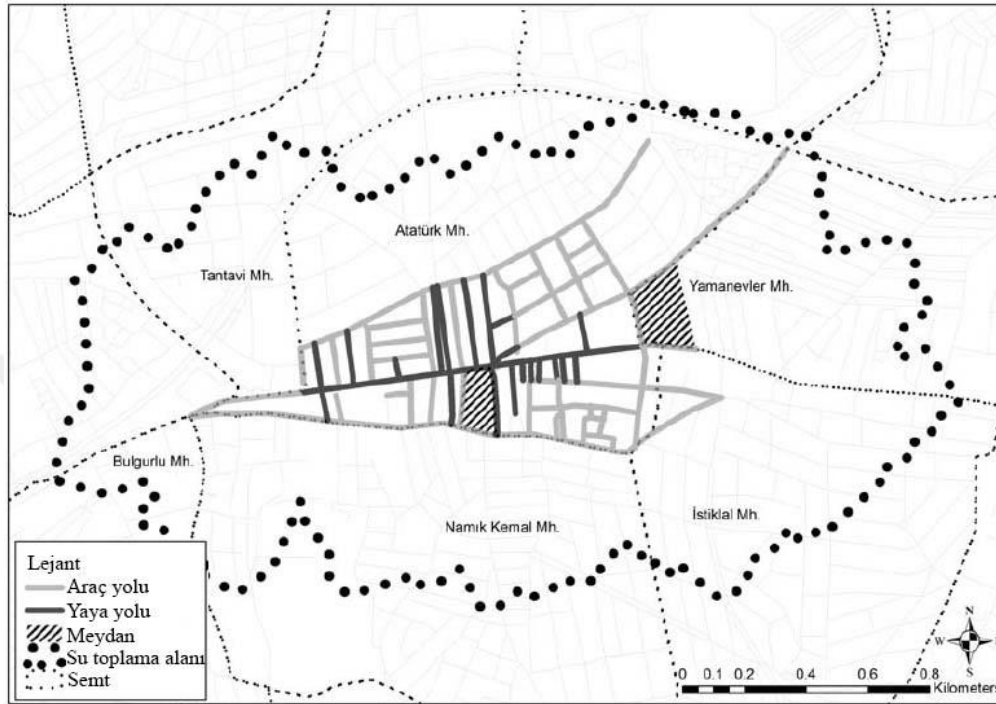
2.7.6. Ümraniye Alemdağ Caddesi Örneği – İstanbul, Türkiye

Farklı yaşam kültürlerini bir araya getiren kentlerde nüfusun artışı ile kentsel dönüşüm süreçleri yoğun bir şekilde yaşanmaya başlamıştır. Ticari ve konut alanların mekânsal ihtiyaçları ve kararları bu faktörlerden etkilenmektedir. İnsanların sosyo-ekonomik özelliklerine göre tüketim eğilimleri de değişmiştir. Günümüzde insanların alışveriş merkezi ve ticari alışveriş caddelerine ilgisi artmış ve dolayısıyla bu mekânların sayısı da artmıştır. Sertbakan vd. (2020) yaptıkları araştırma, Türkiye’deki Ümraniye Alemdağ Caddesinin yayalaştırılması özelinde sektörel değişimler ve perakende caddelerinde uygulanan yayalaştırma projeleri türü ile yoğunluğunun farklılaşmasının çeşitli etkilerinin ele alınmasının bir uygulaması olarak incelenmiştir.

“Ümraniye’de bulunan Alemdağ Caddesi İstanbul Anadolu Yakasının ana arterlerden biridir (Şekil 2.15). 17,5 km uzunluğundaki ticari cadde Kısıklı Sokak’tan Ümraniye Kemerdere Kavşağı’na kadar uzanmaktadır. 2017 yılında hizmete açılan Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy metrosu yaya trafiğini artıran bir faktör olmuştur. Günlük yaşamı etkileyen olumsuz durumlar yaşanması nedeniyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2018 yılında yayalaştırılan Alemdağ Caddesi, Ümraniye Çarşı metro istasyonundan başlayıp Ümraniye metro istasyonuna kadar uzanan kısmını yayalaştırma kararı vermiştir. Alemdağ Caddesi’nin yayalaştırılmış kısmı ile etkileşime giren diğer ana ve ara yolların girişleri tekrar planlanmıştır. Yayalaştırma kararıyla cadde, yükleme ve boşaltma gibi lojistik amaçlarla 22:00 - 09:00 saatleri arasında araç trafiğine açılması kararlaştırılmıştır” (Sertbakan vd., 2020).

Yapılan çalışmada, yayalaştırma projesinin ekonomik ve ticari etkilerini öğrenmek için sokak incelenmiş, ticari birim sahipleriyle anket yapılmıştır. Demografik etkiyi belirlemek için demografik havzada yaşayan nüfusun demografik özellikleri irdelenmiştir. İlgili alanda yaya sayma yöntemi ile yaya yoğunluğu analiz edilmiştir.

Ümraniye Alemdağ Caddesi'nde kullanıcılar ve esnafla yapılan anketler aracılığıyla; arabayla sokağa çıkan kullanıcıların azalması, müşteri sayısındaki artışa rağmen satışlarda durgunluk, satın alma gücü yüksek kullanıcıların azalması, satın alma gücü düşük kullanıcıların artması, alışveriş yapmayan ve pasif kullanıcıların artması durumları incelenmiştir. (Sertbakan vd., 2020).



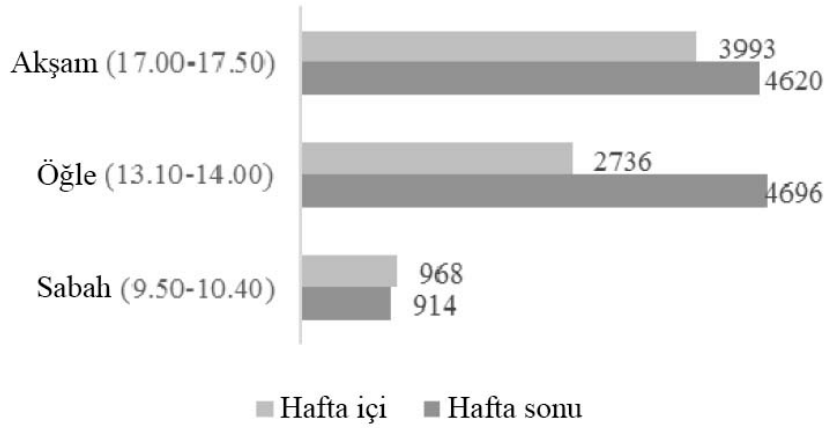
Şekil 2.15. Alemdağ projesi kapsamında yayalaştırılan caddeler (Aksoy Sertbakan vd., 2020)

Ekonomik ve ticari yapı analizi, ticari cephe alan birimlerin fonksiyon değişikliği 2016 (proje öncesi) ve 2020 (proje sonrası) olmak üzere analiz edilmiş ve harita üzerinde sayısallaştırılmıştır. Çizelge 2.8’de 2016-2020 yılları arasında ticari fonksiyonların dağılımı ticari lokasyonlar genel kabul göre sınıflandırılmıştır. Aksesuar-mücevher %3, moda-tekstil %4 ve gıda-içecek %1 oranla artış, ayakkabı ve çantalar %1, finans %4, teknoloji ve iletişim %3 oranla azalış göstermiştir. Ev eşyaları ve dekorasyon ile kozmetik ve bakım sektörleri 4 yıl içinde istikrarlı kalmıştır.

Çizelge 2.8. 2016 – 2020 yılları ticari birimlerin sektörel dağılımı (Sertbakan vd., 2020)

SEKTÖR	SEKTÖR DAĞILIMI 2016 (%)	SEKTÖR DAĞILIMI 2020 (%)
Aksesuar ve takı	13	16
Ayakkabı ve çanta	8	7
Ev eşyaları ve dekorasyon	7	7
Finans	14	10
Kozmetik ve bakım	4	4
Moda ve tekstil	36	40
Teknoloji ve iletişim	7	4
Yiyecek ve içecek mekânı	11	12

Sertbakan vd. (2020), yaya sayma noktaları başlangıcı, bitişi ve orta noktası olarak belirlenmiş, caddede 6 farklı zaman diliminde: sabah-öğlen-akşam ve hafta içi hafta sonu olmak üzere yaya sayımı (Şekil 2.16) ile yayalaştırmanın etkilerini ve memnuniyet düzeylerini ölçmek için Alemdağ Caddesi üzerinde seçilen 60 farklı ticari ünite işletmecisi (Çizelge 2.9) ve 223 yayaya anket yapıldığını ifade etmiştir.



Şekil 2.16. Yaya sayım sonucu (Sertbakan vd., 2020)

Sertbakan vd. (2020) yaptıkları kullanıcı anketleri sonucunda öğrenilen veriye göre sokaktaki kullanıcıların %83'ü yayalaştırma projesi öncesi sokağı bilmektedir. Yayalaştırma projesinden memnun olan kullanıcıların oranı %88'dir. Anket bilgilerine göre buraya gelen çoğu insanın caddenin eski yapısını bildiğini ve kullanıcılarının çoğunun yayalaştırma projesinin revizyonundan memnun olduğunu tespit etmiştir.

Çizelge 2.9. Anket çalışmasına katılan esnafın sektörel dağılımı (Sertbakan vd., 2020)

SEKTÖR DAĞILIMI	MAĞAZALAR
Yiyecek ve içecek mekânı	15
Moda ve tekstil	13
Ev eşyaları ve dekorasyon	10
Aksesuar ve takı	7
Teknoloji ve iletişim	5
Ayakkabı ve çanta	4
Hizmet	3
Finans	2
Kozmetik ve bakım	1

Ankete katılan 60 esnafın 54'ü (%90) kullanıcı sayısında değişiklik olduğunu belirtmiştir. Ankete katılan esnafın yarısından fazlası (%58) Alemdağ Caddesi'nde hayata geçirilen yayalaştırma projesinden memnun olduğunu ifade etmiştir. Çizelge 2.10'da Alemdağ Caddesi'nin yaya ve esnafın çevresel sorunlarına yönelik değerlendirilmesi yer almaktadır.

Çizelge 2.10. Anket sonuçlarına göre esnaf ve kullanıcıların çevre sorunları (Aksoy Sertbakan vd., 2020)

ÇEVRE SORUNLARI	YAYA ANKETİ	ESNAF ANKETİ
Aydınlatma eksikliği	%3	%10
Çevre kirliliği	%8	%20
Kontrol eksikliği	%3	%12
Kent mobilyası elemanlarının eksikliği (Tezgâh, çöp vb.)	%24	%28
Kaldırım ve yaya yolu düzenlemesi	%34	%47
Lojistik sorunu	-	%7
Otopark eksikliği	%3	%8
Yeşil Alan Eksikliği	%34	%7
Ulaşım ve Altyapı Eksikliği	%3	%5
Bakım gerektirmeyen binalar	%3	-

Çalışmalarının sonunda “Gelecekte Alemdağ Caddesi’nde yiyecek-içecek sektörlerinin hâkim olabileceği, tek bir perakende faaliyetinin yer aldığı bir caddeye dönüşebileceği düşüncesi yer almaktadır. Anket yanıtlara göre yaya yolları ile ilgili sorunlar, yerel ölçekli projelerle çözülebileceği ve Alemdağ Caddesi’nin daha aktif kullanılmasına büyük etkisi olabileceği şeklindedir. Kullanıcı anketine göre Alemdağ Caddesi’nde yeşil alan ve peyzaj elemanı eksikliği, kentsel donatı elemanları ile bütünlük içinde oluşturulursa cadde kullanıcıları için daha yaşanılabilir bir alan haline getirilebilmektedir” çıkarımını yapmışlardır (Sertbakan vd., 2020).

Kentsel mekânlar bireylerin sosyal, kültürel, ticari ve diğer ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Eski çağlardan günümüze kadar olan tarihsel süreç boyunca kentsel mekânların toplamı şehrin imajını oluşturmaktadır. Bu nedenle kentsel mekânlar kentlerde önemli bir rol oynamaktadır. Caddeler, sokaklar, meydanlar ve açık alışveriş mekânları gibi kamusal alanlar kentsel mekânların vazgeçilmez bir parçasıdır. Kamusal alanlar, insanların her türlü algısal, sosyal ve fiziksel gereksiniminin karşılamasına yardımcı olmaktadır (Akın, 2018). Kamusal alanlarda gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamaları insanların rahat ve güvende vakit geçirmesine ve sosyal bağlamda kenti deneyimlemesine fırsat vermektedir.

Yapılan literatür araştırmaları sonucunda yayalaştırmanın olumlu yönleri olduğu gibi olumsuz yönlerinin olduğunu da söylemek mümkündür. Yayalaştırılmış alanlarda karbon emisyonu oranı, karbon salınımı oranı, ölümlü kaza ve yaralanma sayıları azalmaktadır. Bunun yanı sıra yayalaştırılan alanda canlılığın kaybolması durumunda, çevredeki işletmelerin ekonomik olarak zayıflaması, işletmelerin kârlılığında azalma ve alanda yaya akışının kesilmesi gibi olumsuz etkilerle de karşılaşılabilir. Ayrıca bölgeyi ziyaret eden tüketici ve turist sayısında artışlar yaşandığı durumlarda da, yayalaştırılmış alan çevresindeki gayrimenkul fiyatlarının artması mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda, literatür araştırmaları kapsamında incelen dünyada ve

Türkiye’de ticari caddelerde uygulanan yayalaştırma projelerinin olumlu ve olumsuz etkileri Çizelge 2.11’de derlenmiştir.

Çizelge 2.11. Ticari caddelerde yapılan yayalaştırma uygulamalarının olumlu–olumsuz etkileri

Kaynak	Alan	Şehir/Ülke	Yapılan Çalışma	
Wahba vd., 2020	Al-Shawarbi Caddesi	Kahire, Mısır	Olumlu Etkileri	* Çalışma kapsamında tanımlanan olumlu etki bulunmamaktadır
			Olumsuz Etkileri	* Fiziksel açıdan caddenin bir yaya ağına bağlanmaması * Kaldırım ve kent mobilyalarının kullanışlı olmaması * Toplanma alanlarının, açık hava kafelerinin olmaması * Sadece tek bir perakende satış faaliyetinin olması * Simgesel yapıların veya davetkâr manzaranın olmaması
ElFouly ve Ghaly, 2017	Al-Muizz Caddesi	Kahire, Mısır	Olumlu Etkileri	* Ziyaretçiler için bölgenin daha cazip hale gelmesi * Yaya akışı ve gelirini artırmış olması
			Olumsuz Etkileri	* Bazı geleneksel faaliyetler (metal ve kahve dükkanı ekipmanları dükkanları gibi) ile İslam eserlerinin sergilendiği açık müze olarak tasarlanan sokağın yeni temasının uyuşmaması
Singh ve Sohi, 2018	Altın Tapınak Caddesi	Amritsar, Hindistan	Olumlu Etkileri	* Esnafın işlerini, gelirleri ve satışları artırması * Dükkanlar yeni dış görünüşleri ile kültürel dokunuş kazandıkları için daha çok turisti alana çekmesi * Hava kirliliği, gürültü kirliliği ve trafik sıkışıklığının azalması
			Olumsuz Etkileri	* Ticari caddenin trafiğe kapatılmasından kaynaklı yerel halkın ve bazı turistlerin motorlu araçlarını yakınlardaki diğer caddelere park etmek zorunda kalmaları, araç yoğunluğunun çevre caddelerde sıkışıklık ve kirliliğe neden olması
Lorenzo, 2014	La Laguna Şehri Tarihi Merkezi	Kanarya Adaları, İspanya	Olumlu Etkileri	* Yatırımcıları ve kurumsal firmaları bölgeye çekmesi
			Olumsuz Etkileri	* Bölgedeki kira fiyatlarında artış yaşanması ve bu durumun geleneksel ticaretin azalmasına neden olması * Müşteri eksikliği nedeniyle işyerlerinin kapanmasına neden olması
Shahmoradi vd., 2023	Chaharbagh Abbasi Caddesi	İsfahan, İran	Olumlu Etkileri	* Yüksek ziyaretçi hacmi oluşturmaları * Yiyecek ve içecek sektörünün perakende alanlarının bulunduğu bir yer haline gelmesi
			Olumsuz Etkileri	* Mağazaların cirosunda ve çalışan sayısında azalma olması
Sertbakan vd., 2020	Ümraniye Alemdağ Caddesi	İstanbul, Türkiye	Olumlu Etkileri	* Çalışma kapsamında tanımlanan olumlu etki bulunmamaktadır
			Olumsuz Etkileri	* Kaldırım ve yaya yolu düzenlemelerinin eksik olması * Alandaki aktif kullanıcı sayısının azalması * Yeşil alan eksikliği olması

Yayalaştırma faaliyetlerinin, yaya bölgesi ve çevresindeki hava, gürültü ve görüntü kirliliğini önemli ölçüde azalttığı bilinmektedir. Bu uygulamalar, araçların neden olduğu çevre kirliliğini durdurmak için araç trafiğini, ilgili alandan uzaklaştırmaktadır. Böylece bölge yayalar için daha sağlıklı ve güvenli hale gelmektedir. Yayalaştırmanın bir diğer çevresel katkısı, bölgenin fiziksel imajının iyileştirilmesine yardımcı olmaktır. Çevresel yenilemeler, yayalar için yeni düzenlemeler ve işlevler yardımıyla yerin fiziksel ve görsel kalitesini artırmaktadır.

Yayalaştırılmış bir alan tarihi bir dokuya sahipse, yayalaştırma alanının mirasını ve diğer değerlerini korumaktadır. Yayalaştırma, güvenli bir yaya ulaşım ağının oluşturulmasına yardımcı olmanın yanı sıra, bu ağın etrafındaki trafiğin kontrol edilmesini ve yönlendirilmesini de sağlamaktadır. Aynı zamanda şehir merkezlerinde araç kullanımını azaltmakta, ayrıca yayaaların güvenli ve emniyetli bir ortamda hareket etmesine yardımcı olmaktadır. Böylece yayalaştırma uygulamaları insanları yürümeye teşvik etmektedir ve sağlığa olumlu katkıda bulunmaktadır (Selçuk, 2014).

Yayalaştırılmış kentsel alanlar, bireylere olan katkılarının yanı sıra sosyal yaşamın ve toplumsal bilincin oluşmasına da yardımcı olmaktadır. İnsanların bir araya geldiği, birbirleriyle etkileşime girdiği, sosyal bağlarını güçlendirdiği ve kültürel alışverişin gerçekleştiği yaya bölgeleri, kentler için bir cazibe merkezi haline gelmektedir ve kentsel yaşamın canlanmasına yardımcı olmaktadır.

Yayalaştırma uygulamaları, ticari faaliyetlerin aktifliğini artırmanın ve alışveriş caddelerini canlandırmanın yanı sıra alanın, çevresel kalitesini artırmakta ve çevrenin değerini yükseltmektedir. Böylece yeni yatırımcılar bölgeye çekilerek bölgenin ekonomik değeri artmaktadır. Bir şehirdeki tüm cadde ve sokakların araç trafiğine göre yeniden düzenlenmesi altyapı yatırım maliyetlerini artıran bir faktördür. Dolayısıyla yayalaştırma projelerinin bir anlamda yatırım maliyetlerini düşürdüğü söylenebilmektedir. Ayrıca, yayalaştırılan bölgelere erişim toplu taşıma ile sağlandığından, özel araç kullanımı azalmakta ve yakıt, onarım ve park harcamaları düşmektedir (Selçuk, 2014).

Yayalaştırma projeleri, uygulanacağı lokasyona göre farklı faydalar sağlamaktadır. Yayalaştırmayla birlikte şehir merkezlerinin çekiciliğinin ve kentsel alanın kalitesinin önemli ölçüde arttığı ve bunun sonucunda nitelikli kamusal alanlar oluşturduğu görülmektedir. Dünya kentlerinde ve Türkiye’de ticari aktivitelerin bulunduğu sokaklarda gerçekleştirilen yayalaştırma örnekleri göz önünde bulundurularak Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma uygulaması değerlendirilmiştir (Çizelge 2.12).

Çizelge 2.12. Çalışma alanı değerlendirme kriterleri (Fadda, 2017, ElFouly ve Ghaly, 2017, Singh ve Sohi, 2018, Lorenzo, 2014, Shahmoradi vd., 2023, Sertbakan vd., 2020)

Mekânsal Etkiler	* Kaldırım ve kent mobilyalarının kullanışlı olması * Simgesel yapıların veya davetkâr manzaranın olması * Yeşil alan eksikliği olmaması * Caddenin bir yaya ağına bağlanması * Yayalaştırılmasından dolayı dükkânların dış görünüşleri yeniden tasarlanması
Çevresel Etkiler	* Caddede, hava ve gürültü kirliliğinin azalması * Ticari caddenin trafiğe kapatılmasından kaynaklı motorlu araçlarını yakınlardaki diğer caddelere park etmek zorunda kaldıkları için çevre caddelerde sıkışıklık ve kirliliğe neden olması
Sosyal Etkiler	* Toplanma alanlarının, açık hava kafelerinin varlığından dolayı yüksek ziyaretçi hacim oluşması
Ekonomik Etkiler	* Yiyecek ve içecek sektörünün çoğunlukta olduğu bir yer haline gelmesi * Alışveriş yapmayan ve pasif kullanıcıların bulunduğu bir yer haline gelmesi * İşletmelerin gelirleri, satışlar ve çalışan sayısında değişim olması

3. MATERYAL VE METOT

3.1. Materyal

Bu çalışmanın amacı Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan dükkânların işlevsel değişimini tespit etmek, mekân kalitesini araştırmak ve yayalaştırma uygulamasının ticari aktiviteler üzerindeki etkilerini incelemektir. Çalışma alanı, yayalaştırılmış caddeye cephesi olan tüm yapıları kapsamaktadır. Yayalaştırma projesinin, ticari birimlerin nitelik değişimine etkisini ortaya koyabilmek için caddedeki ticari birimlerin nicelik ve nitelik değişimleri incelenmiştir.

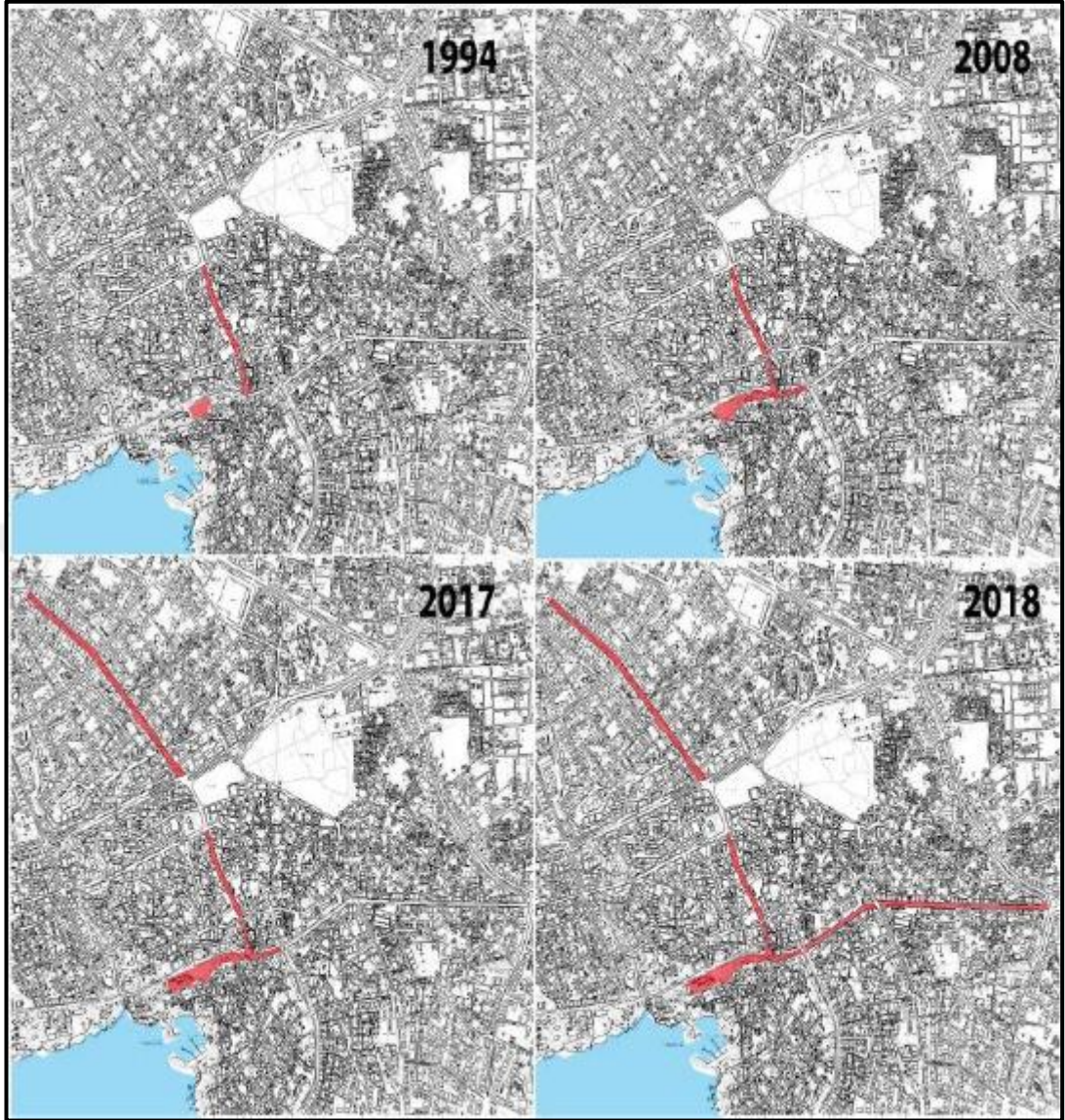
3.1.1. Antalya kent merkezinde yıllara göre yayalaştırılan alanlar

Antalya kent merkezinde yayalaştırılan alanlar incelendiğinde kentin kuzey batısından güneyine doğru sürekliliği olan bir yaya ulaşım ağının olduğu Şekil 3.1’te görülmektedir. Kentin yayalaştırılmış alanlarının çoğu bölümünde raylı sisteminde bulunduğu görülmektedir.



Şekil 3.1. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresinde bulunan yayalaştırılmış alanlar

Antalya kenti için önemli bir kamusal alan niteliğine sahip Cumhuriyet Meydanı kent merkezinde yer almaktadır. Antalya kent merkezinde yayalaştırılmış alanların yıllara göre gelişimi Şekil 3.2’de görülmektedir. 1994 yılında Kaleiçi Sit Alanına erişim için önemli bir ulaşım yolu olan Kazım Özalp Caddesi araç trafiğine kapatılmıştır. 2008 yılında Cumhuriyet Meydanının doğusunda yer alan Cumhuriyet Caddesinin yayalaştırılmasıyla Kazım Özalp Caddesi ile Meydan arasında sürekliliği olan bir yaya aksı oluşturulmuştur. 2017 senesinde Cumhuriyet Meydanı batı tarafına doğru genişletilmiştir. 2017 yılının son döneminde Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma çalışması tamamlanmış ve halkın kullanıma açılmıştır. 2018 yılında ise Ali Çetinkaya Caddesi yayalaştırılmıştır.



Şekil 3.2. Yıllara göre Antalya kent merkezinde yayalaştırılan alanlar (Borucu, 2019)

- Cumhuriyet Meydanı

Cumhuriyet Meydanı Antalya kentinin merkezinde konumlanan ve günün her saatinde yerli ve yabancı kullanıcılar tarafından yoğun bir şekilde ziyaret edilen bir meydandır (Şekil 3.3). Kentin önemli geçiş noktalarından birisi olan meydanının yakın çevresinde alışveriş ve iş merkezleri, özel eğitim kurumları, restoranlar ve kamu kurum ve kuruluşları gibi kullanımlar yer almaktadır. Meydanın altında kapalı bir otopark bulunmaktadır. Meydanda su ögeleri, kent mobilyaları ve dinlenme alanları, oturma birimleri, yeşil alanlar, gölgeleme elemanları, seyir terasları gibi mekânsal düzenlemeler yer almaktadır.



Şekil 3.3. Cumhuriyet Meydanı görünümü (Kişisel arşiv, 2024)

- Kazım Özalp Caddesi

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin güneyinde yer alan ve halk tarafından kapalı yol olarak bilinen Kazım Özalp Caddesi'nin (Kaleiçi koruma amaçlı planlama çalışmaları kapsamında 1993 yılında) ilk alışveriş caddesi olduğu bilinmektedir (Şekil 3.4). Saat Kulesi'nden başlayarak MarkAntalya Alışveriş Merkezi'ne kadar devam eden cadde, 2008 yılında yayalaştırılmıştır. Çeşitli ticari birimlerin yer aldığı cadde, kimi zaman sadece geçiş amaçlı kullanılmakta, kimi zaman ise belirli ihtiyaçlara yönelik olarak alışveriş amacıyla ziyaret edilmektedir.



Şekil 3.4. Kazım Özalp Caddesi görünümü (Kişisel arşiv, 2024)

- Cumhuriyet Caddesi

Kazım Özalp Caddesinin güney noktasının kesişiminde yer alan Cumhuriyet Caddesinin doğu bölümü 2008 yılında yayalaştırılmıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Cumhuriyet Caddesi görünümü (Kişisel arşiv, 2024)

- Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri

Antalya kent merkezi için önemli bir ulaşım aksı olan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri 1957 yılında yapılan nazım imar planında bir kent içi yola dönüşmüştür. Çevresi de konut alanları olarak planlanmıştır (Özer, 2023). Şehrin en eski caddelerinden biri olan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresinde yer alan kamu kurumları, alışveriş merkezleri, tarihi yerler ve yerleşim alanları yerli ve yabancı turistler ile kent sakinlerinin yoğun kullanımına olanak sağlamaktadır. Kazım Özalp Caddesi'nin kuzeyinde yer alan Antalya'nın en eski caddelerinden biri olan ve birbirinin izleyen Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri 2017 yılının sonlarında yayalaştırılmıştır.



Şekil 3.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin görünümü (Kişisel arşiv, 2024)

- Ali Çetinkaya Caddesi

Çok katlı blokların egemenliğindeki Ali Çetinkaya Caddesinde yer alan yapıların zemin kat kullanımı ticaret, üst kat kullanımı konuttur. Toplam uzunluğunu 1,7 km olan Cumhuriyet Meydanı'nın doğusunda bulunan Ali Çetinkaya Caddesi 2018 senesinde yayalaştırılmıştır. Antalya Büyükşehir Belediyesi bölgenin kamusal niteliğini derinleştirmek adına bir tramvay hattını bu noktadan geçirmiş ve yayalaştırma uygulaması gerçekleştirmiştir.



Şekil 3.7. Ali Çetinkaya Caddesi görünümü (Kişisel arşiv, 2024)

Kafelerin, toptancıların, dükkânların, mağazaların yer aldığı caddenin güney bölgesinde Türkiye'nin ilk nekropol müzesi olan Antalya Nekropol müzesi 2023 yılında ziyaretçilere açılmıştır. Antalya Büyükşehir Belediyesi Ticaret ve Kültür Merkezi ile Müze yan yana konumlanmıştır. Alan farklı kullanıcı profillerinin yoğun olarak kullandığı bir gündelik karşılaşma zemini oluşturmaktadır.

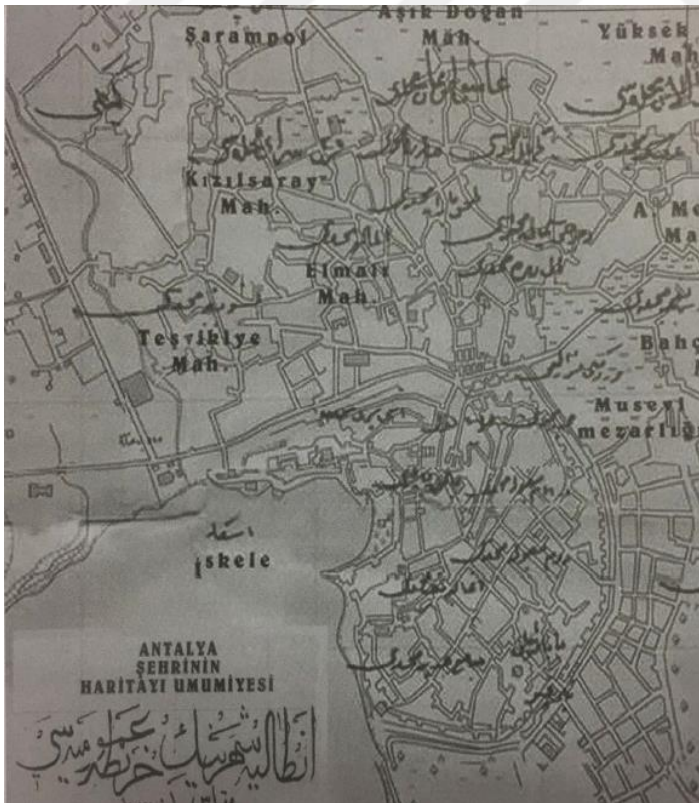
Proje kapsamında; Ali Çetinkaya Caddesi'nin, Cebesoy Caddesi ile Burhanettin Onat Caddesi arasında kalan yaklaşık 800 metre uzunluğundaki kısmında, yaya yolları düzenlenerek engellilerin kullanımı için uygun hale getirilmiş, yeşil alanlar düzenlenerek dinlenme, seyir alanları oluşturulmuş, yola cephe veren mevcut yapılara ait cephe tespit ve düzenleme çalışmaları yapılmıştır.

3.1.2. Çalışma alanı ve tarihçesi

Son yıllarda yaşanan göçün de etkisiyle kent nüfusu hızla artan Antalya ilinde, farklı işlevler arasında yaya bağlantılarının ve yaya sokaklarının sürekliliğinin olması yürünebilirlik bağlamında önemlidir. Gün geçtikçe kalabalıklaşan kentte artan yaya güzergâhı ihtiyacına karşın önemli bir yaya aksı olarak tasarlanmış ve dönüştürülmüş olan Abdi İpekçi ve Şarmpol Caddelerinde yer alan dükkânların sektörlerinde, yayalaştırma öncesi ve sonrasında değişimler olduğu gözlemlenmesi ve literatür de yer alan mekânsal kalitenin, ziyaretçi sayısındaki değişimi ve kullanıcıların alanda kalma süreleri üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi sebebiyle bu caddeler çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

Antalya’da şehir planlama çalışmalarına 1950’li yıllarda başlanmış olup, kente ait ilk şehir planı İller Bankası Genel Müdürlüğü’nce hazırlanmıştır. Bu plan 1957 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca onanmıştır. Plan, Kaleiçi ve çevresiyle birlikte, batıda Bahçelievler, kuzeyde Şarampol, doğuda Yenikapı bölgesini kapsamaktadır. Planda, kentin özgün dokusu ve iklim özelliklerinin göz önünde bulundurulmayışı, kentsel mekânda geri dönülemez bir imar sürecini başlatmıştır. Kentin bu dönemdeki gelişmesi Kalekapısı ve merkezin çevresinde olmuştur. Daha sonraki süreçte Burdur yolunun doğu ve batısında; Bahçelievler, Memurevleri, Yıldız, Varlık, Deniz mahalleleri, doğusunda Üçgen, Muratpaşa, Etiler mahalleleri ve Lara yönünde; Sinan, Zerdalilik, Çaybaşı ve Yüksekalan Mahalleleri yönünde gelişmeler görülmektedir. İlk kez bu dönemde kentte gecekondulaşma başlamıştır. 1950’li yılların sonlarına doğru başlayan ve kentin kuzeybatısında görülen ilk toplu ve yoğun gecekondulaşma, fabrikaların kurulmasıyla eşzamanlı bir gelişim göstermiştir (Antalya KTM, 2010).

Şekil 3.8’de yer alan 1919 - 1921 arasında hazırlanan “Antalya Şehrinin Harita-i Umumiyesi”nden de izlenebileceği gibi 19. yüzyıl sonlarında Kaleiçi bölgesi ile Kaleiçi’nin kuzeyindeki Elmalı, Teşvikiye (şimdiki Kışla), Muratpaşa Mahalleleri, doğusundaki Balbey ve Yenikapı Mahalleleri kentin önemli yerleşim bölgeleridir. 19. yüzyılın son yıllarında Girit’ten gelen göçmenlerin yerleştirildiği Şarampol ya da Girit Mahallesi olarak anılan yerleşim ise organik Osmanlı kent dokusunun izlerini taşıyan Elmalı, Teşvikiye (şimdiki Kışla), Muratpaşa gibi mahallelerden oldukça farklı olan, ızgara planlı yerleşim dokusunun izlerini taşımaktadır (Antalya KTM, 2010).



Şekil 3.8. 1919 - 1921 arasında İtalyanların Antalya’yı işgali sırasında İtalyan Mühendis G. Scarpa tarafından çizilen kent planı (Çimrin, 2006)

“1970’lerde Antalya kentinin sınırları; doğuda Değirmenönü Caddesi’nin son bulunduğu Meydan kavağı, batıda Hastaneüstü (Selekler Çarşısı) ile Hapishaneüstü (şimdiki Güllük), kuzeyde Şarampol ve Kızıl Arık, güneyde İskele, Karaalioğlu Bahçesi, Fener Üstü (Talya Oteli’nin bulunduğu yer) olarak bilinmektedir. 1970’li yıllara gelindiğinde Antalya’nın 70.000 nüfusu ve 10 metre genişliği olmayan Şarampol Caddesi, Karaalioğlu Parkına giden Atatürk Caddesi ve bir de Güllük Caddesi olduğu ifade edilmektedir. (Çimrin, 2006).

Çimrin (2006), Şarampol Caddesinin, eskiden büyük çukurla dolu olduğu için bu ismi aldığını ve şimdiki Muratpaşa Mahallesi içinde yer alan bu eski mahallenin, Şarampol’de iskân eden Giritli göçmenlerden adını aldığı için Giritliler Mahallesi olarak da bilindiğini belirtmektedir.

“Şarampol Caddesi, Kalekapısı’ndan başlayıp kuzeyde SSK Hastanesi’ne kadar giden bir yol olduğu bilinmektedir. Muratpaşa Camisi’nden sonra Giritli Mahallesi denilen yere kadar cadde, düzgün giderken Giritli Mahallesinden sonrasında bağ, bahçeler veya taşlık düzlüklerin yer aldığı ifade edilmektedir. Yolların çoğu toprak olduğu sadece bir iki tane caddenin asfalt kaplı olduğu bilinmektedir. (Şekil 3.9). Antalya’nın pek çok bölgesinde bulunan yıllanmış ünlü çınar ağaçlarının bir tanesi de burada yer almaktadır ve bu çınar ağacının altında Şarampol kahvesi olduğu ifade edilmektedir” (Çimrin, 2006).



Şekil 3.9. Şarampol Mevkii görünümü, 1932 (Çimrin, 2006)

Eskiden Kalekapısı’ndan Yukarı Pazar’a, yani Şarampol’e doğru çıkıldığında, yolun sağında ve solunda keresteciler, marangozhaneler, sandalye imalatçıları, tornacılar, araba tamircileri, nalbantlar, yemciler ve hayvanların ihtiyacına cevap veren her türlü malzemenin yapıldığı ve satıldığı yerlerin olduğu bilinmektedir (Şekil 3.10). Muratpaşa Camisi ve yolun doğusunda mezarlığın ilerisindeki Şarampol Mahallesi’nde 1898 yılında Girit Adası’ndan muhacir olarak gelen Girit Türklerinin oturduğu mahalle girişinde ulu bir çınarın çevresinde kahvehaneler, lokantalar ve çeşitli mağazalar bulunduğu bilinmektedir. (Çimrin, 2006).



Şekil 3.10. Şarampol Caddesi 1967 senesi görünümü (Çimrin, 2006)

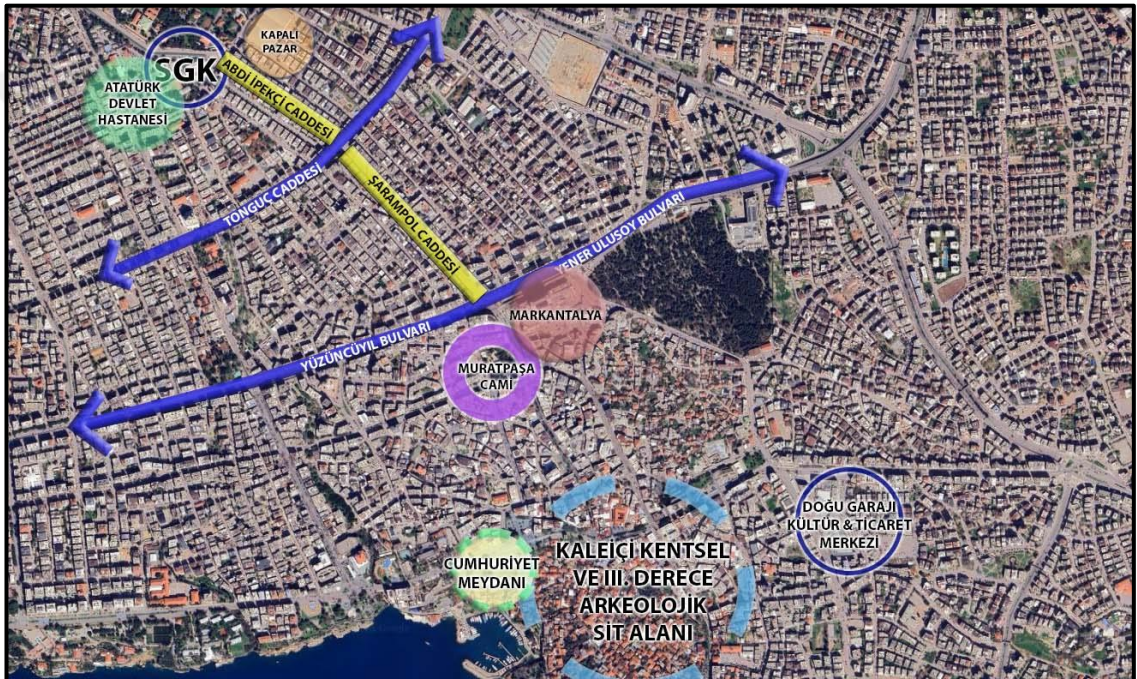
Asılları Türk olan yalnız Girit'te asimile oldukları için o zamanlar sadece Rumca bilen bu Giritli göçmenler, 1898'de Şarampol'e iskân etmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonraki ilk muhacir kafilesini ile de yaklaşık 30 Giritli aile daha Antalya'ya gelmiştir. Giritliler genellikle celeplik, sütçülük, peynircilik ve kasaplık yaparak geçinimi sağlamışlardır. Şekil 3.11'de görüldüğü gibi Şarampol Çayı (Kanlı Çay) ile Büklü Dere arasında yer alan bölgede, bu yeni gelen Giritli muhacirler için devlet tarafından tek katlı evler yapılmıştır. Şarampol Çayı ile Büklü Dere arasında kalan bu mahalle, aynı zamanda 1950'lere kadar Antalya'nın kuzey sınırını oluşturmuştur. (Çimrin, 2006)



Şekil 3.11. Girit Adası'ndan gelenler için Şarampol mevkiinde yaptırılan tek katlı evler (Çimrin, 2006)

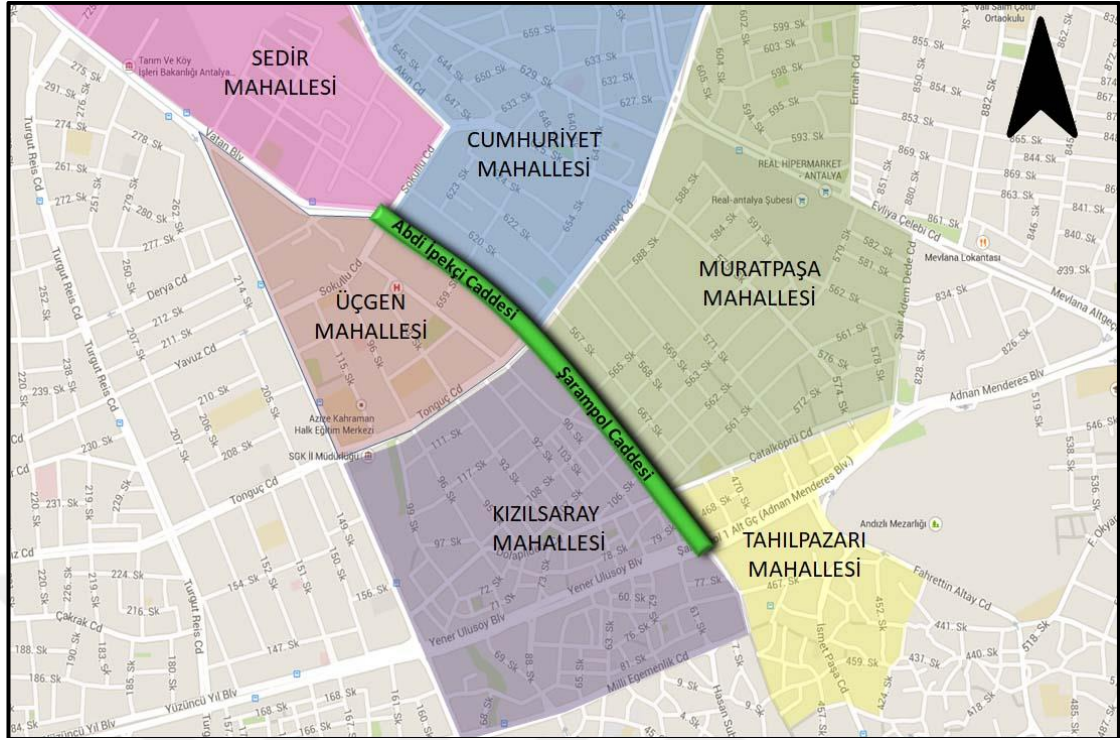
3.1.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin konumu ve önemi

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri Antalya ili Muratpaşa ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Caddeler Antalya kenti içinde kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan önemli ulaşım bağlantılarıdır. Çalışma alanı olarak belirlenen Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin güney bölgesinde kent için önemli bir çekim noktası olan MarkAntalya alışveriş merkezi ve Muratpaşa Cami, kuzeybatı kesiminde ise Antalya Atatürk Devlet Hastanesi, Antalya Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü bulunmaktadır. Alanın kuzeydoğu bölgesinde Çarşamba ve Pazar günleri kurulan kapalı pazar alanı ile Antalya Orman Bölge Müdürlüğü yer almaktadır (Şekil 3.12). Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin kuzey bölümünde kamu kurumlarının, güney bölümünde ise eğlence yerlerinin ve kentin tarihi alanlarının yoğun olduğu gözlenmektedir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri işlevsel çeşitlilik (karma kullanım) nedeniyle kentte önemli bir yere sahiptir.



Şekil 3.12. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin konumu ve yakın çevresi

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin çevresinde bulunan mahalleler Şekil 3.13'te görülmektedir. Abdi İpekçi Caddesi, Üçgen Mahallesi ile Cumhuriyet Mahallesi sınırında yer almaktadır. Şarampol Caddesinin doğusunda Muratpaşa ve Tahıl pazarı Mahalleleri batısında Kızılsaray Mahallesi yer almaktadır.

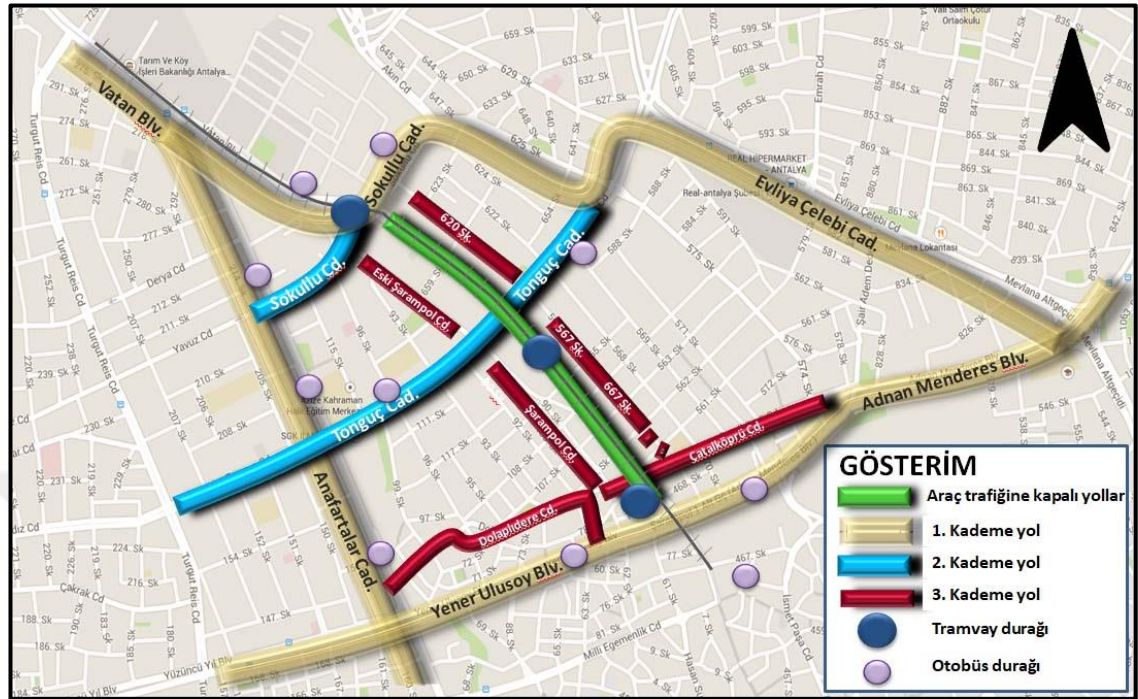


Şekil 3.13. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresindeki mahalleler

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri, sahip olduğu tarihi kent dokusuyla yerli ve yabancı turistlerin önemli ziyaret noktası olan Kaleiçi'ne bağlantı sağlayan önemli bir ulaşım aksıdır. Çalışma alanının kuzeyi kent ölçeğinde 1. derece ulaşım aksı olan Sokullu Caddesi, güneyi ise yine 1. Derece ulaşım aksı yol olan Yener Ulusoy Bulvarı ve devamında Adnan Menderes Bulvarı ile sınırlıdır (Şekil 3.14). Alanın güneyinde yer alan birbirinin devamı şeklinde olan her iki bulvarda şehrin en yoğun araç trafiğine sahip rotaları arasında yer almaktadır. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri boyunca geçen hafif raylı sistemin 2009 yılında hizmete girmesiyle cadde ulaşım açısından daha da önem kazanmıştır. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerini, 2. Kademe yol niteliğinde olan Tonguç Caddesi, kuzey ve güney şeklinde ikiye ayırmaktadır. Tonguç Caddesinin kuzeyindeki bölüm Abdi İpekçi Caddesi, güneyinde kalan bölüm ise Şarampol Caddesi olarak adlandırılmaktadır. Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin problemlerin tespit edilmesiyle amacıyla bölge halkına 2014 yapılan anket sonucunda, Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin sorunları; kentsel mekânın eski, düzensiz ve bakımsız olması, alanın güvenli bulunmaması, trafik gürültüsü, otopark sorunları, kaldırımların dar olması, alandaki ticari birimlerin müşteriler tarafından talep görmemesi, tramvay yapıldıktan sonra taşıt yolu daraldığı için trafiğin giderek daha problemlili hale gelmesi, ulaşım sorunları olarak belirlenmiştir (Borucu, 2019). Yaklaşık 1 km uzunluğundaki cadde 2017 yılında tamamen araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmış ve kentsel çevre düzenlemesi geçirmiştir.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin kuzey sınırında Sigorta durağı, güney sınırında Muratpaşa durağı ve çalışma alanı içerisinde olan Şarampol Caddesinde Şarampol durağı olmak üzere 3 adet raylı sistem ulaşım hattı durağı yer almaktadır (Şekil 3.14). Çalışma alanı ile bağlantıları bulunan Sokullu Caddesi, Tonguç Caddesi ve

Yener Ulusoy Bulvarı üzerinde ise lastik tekerli toplu taşıma araçlarının durakları bulunmaktadır.



Şekil 3.14. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yakın çevresindeki yol kademeleri

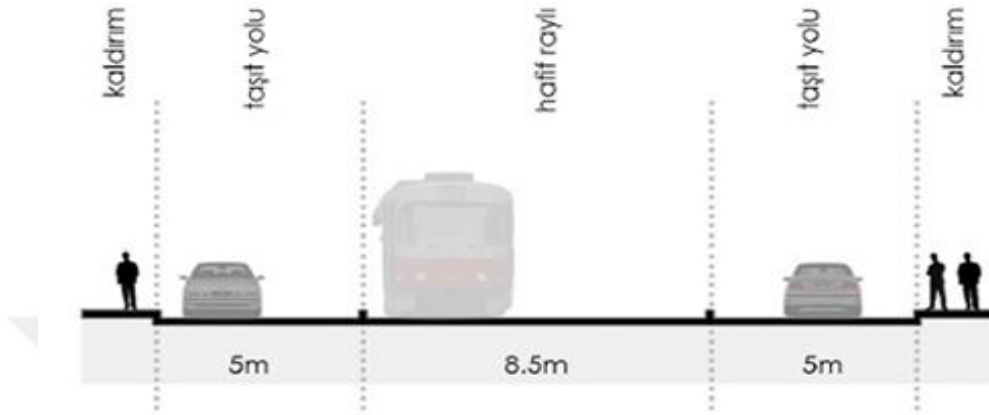
3.1.4. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma öncesi alan incelemesi

Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde 2017 yılında yayalaştırma uygulaması yapılmıştır. ‘Efsane Geri Dönüyor, Şarampol Güzelleşiyor’ söylemiyle yola çıkılan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi Kentsel Tasarım ve Çevre Düzenleme Projesi ile caddeyi eski günlerine döndürmek, günün her saati yaşayan bir bölge yapmak, kentin en uzak noktalarından dahi insan çeken bir alışveriş sokağı tasarlamak hedeflenilmiştir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesinde uygulanacak yayalaştırma projesinde, bölgenin var olan potansiyelleri kullanılarak çevre düzenlemesi yapılması ve projelerde gösterilen binaların cephelerinin yenilenmesi, otoparklarının düzenlenmesini amaçlanmıştır. Proje kapsamında bina cephelerine giydirmeler yapılmış, kent mobilyaları ve su havuzları kullanılmış, zemin döşemeleri yenilenmiştir. Bu bölümde yayalaştırma uygulamasından önce Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin; ulaşım sistemleri, otopark alanları, yapı kullanımları, kat yükseklikleri, cephe görünümleri ile ilgili yapılan yerel yönetim çalışmaları aktarılmıştır.

- Ulaşım Sistemi ve Otoparklar

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yayalaştırma uygulaması gerçekleştirilmeden önce taşıt yolunun yanı sıra hafif raylı sistemde yer almaktadır. Proje uygulaması yapılmadan önce yaya ulaşımı ise sadece kaldırımlar boyunca sağlanmaktadır. Şekil 3.15 incelendiğinde hafif raylı sistem için ayrılan yolun

genişliğinin yaklaşık 8,5 metre olduğu görülmektedir. Cadde yayalaştırılmadan önce tramvay yolunun her iki yanında yaklaşık 5 metre genişliğinde taşıt yolu bulunmakta olup yaya dolaşımı ise cadde boyunca genişliği değişkenlik gösteren kaldırımlar boyunca sağlanmaktadır. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerindeki yer alan kaldırımlar bazı yerlerde değişkenlik göstermektedir.



Şekil 3.15. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut yol kesiti (Promim, 2017)

Ticari caddelerde uygulanan yayalaştırma projeleri alana özel araçları ile erişim sağlayan ziyaretçiler için otopark alanı ihtiyacı yaratmaktadır. Mevcut otopark durumu, bu otoparkların yaya caddelerine mesafeleri, ulaşım bağlantıları ve toplu taşıma güzergâhlarına yakınlığı yayalaştırma çalışmaları için önem taşımaktadır.

Sokullu Caddesi ile Tonguç Caddesi arasında kalan konut kullanımlarının otoparkları ada düzeni içerisinde yer almaktadır (Şekil 3.16). Tonguç Caddesi ile Yener Ulusoy Bulvarı arasında kalan otopark sistemine incelendiğinde sadece Tonguç Caddesi ile 565. Sokak arasında caddeye cephesi olan yapıların otopark ihtiyaçları arka bahçelerde bulunan otoparklar ile sağlanmaktadır. 565. Sokak ile çalışma alanının güney caddesi sınırı olan Yener Ulusoy Bulvarına kadar olan bölümde araçlar için bir otopark düzenlemesi olmadığından dolayı araç parkı için ara sokaklar kullanılmaktadır.

Cumhuriyet Mahallesinde katlı kapalı pazar alanı bulunmaktadır. Çarşamba ve Pazar günleri bu alanda semt pazarı kurulmaktadır ve bu günlerde Abdi İpekçi Caddesinin kuzey bölümünde seyyar alışveriş arabaları yaya kaldırımlarını işgal etmektedir. Semt pazarının kurulduğu günler alanın çevresinde trafik ve yaya yoğunluğu artmaktadır. Pazar kurulmayan diğer günlerde pazar alanı araç park alanı olarak kullanılmaktadır. Diğer bir alternatif ise çalışma alanının güney sınırında yer alan, 2013 yılında açılan MarkAntalya alışveriş merkezinin yer altı otoparkıdır.



Şekil 3.16. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut ulaşım sistemi (Promim, 2017)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin araç trafiğine açık olduğu dönemde yollarda cep otopark alanları bulunmaktadır (Şekil 3.17). Caddeye cephe veren yapıların otopark ihtiyaçları genel olarak arka bahçelerde yer alan otoparklar ile sağlanmaktadır (Şekil 3.18). Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi alana tramvay hattının gelmesi ve yolun daralması ile trafik ve otopark sorununun çok yoğun yaşandığı bir yer haline dönüşmüştür.



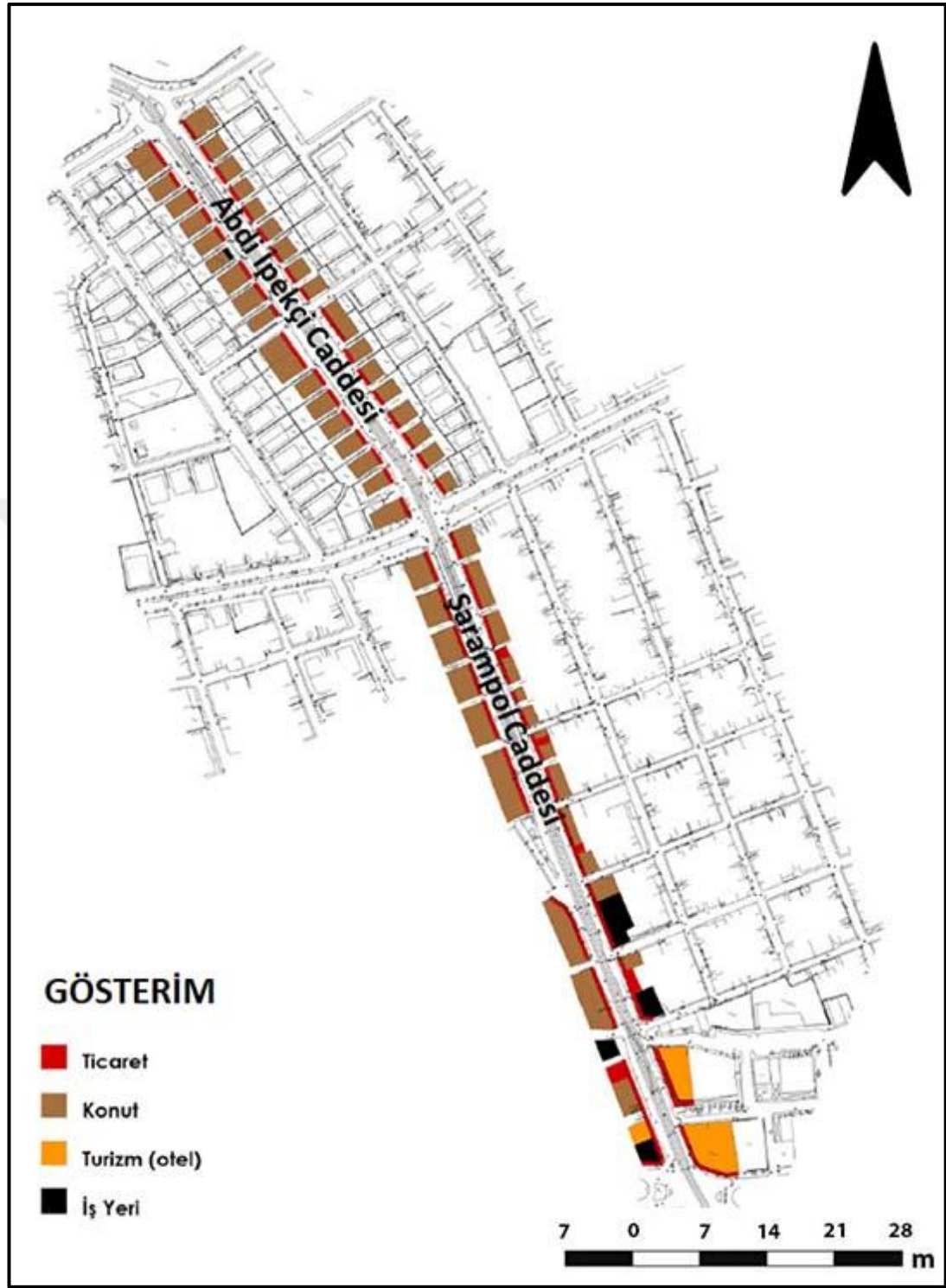
Şekil 3.17. Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırma öncesi yol görünümü (Promim, 2017)



Şekil 3.18. Abdi İpekçi Caddesi yayalaştırma öncesi ada otoparkı görünümü (Promim, 2017)

- Yapı Kullanımları

Kuzeybatı ve Güneydoğu yönü boyunca uzanan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri boyunca giriş katlarda yoğunlukla ticari kullanımlar yer almaktadır (Şekil 3.19). Üst kat kullanımları incelendiğinde Abdi İpekçi Caddesinde konut kullanımları, Şarampol Caddesinde ise turizm kullanımları ve iş yeri kullanımları yoğunudur. Bu yoğunluk caddenin güneydoğusunda Yener Ulusoy Bulvarı ile kesiştiği noktada artmaktadır (Promim, 2017).



Şekil 3.19. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri mevcut yapı kullanımları (Promim, 2017)

Yayalaştırma öncesinde, zemin katta bulunan ticari kullanımlar alan genelinde farklılaşmaktadır ve kullanıcılara zaman geçirebilecek mekân sunan kafe, restoran gibi yeme içme yerleri cadde boyunca diğer kullanımlara oranla daha az olarak yer almaktadır (Promim, 2017). MarkAntalya Alışveriş Merkezi, tarihi Muratpaşa Cami ve

caddenin güneyinde yer alan tarihi Kaleiçi semtine giden bir cadde olmasından dolayı Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin kullanım yoğunluğunu fazladır. Söz konusu caddelerde yer alan binaların zemin kat kullanımları incelendiğinde perakende ticarete yönelik dükkân ve iş yerleri bulunduğu görülmektedir (Şekil 3.20). Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin üst kat kullanımlarında ise iş merkezleri, oteller ve konut alanları bulunmaktadır. Abdi İpekçi Caddesinin üst kat kullanımları genel olarak konut ağırlıklıdır. Şarampol Caddesinin üst kat kullanımı incelendiğinde ise caddenin güney sınırında iş merkezleri ve otellerin sayısının fazla olduğu görülmektedir.

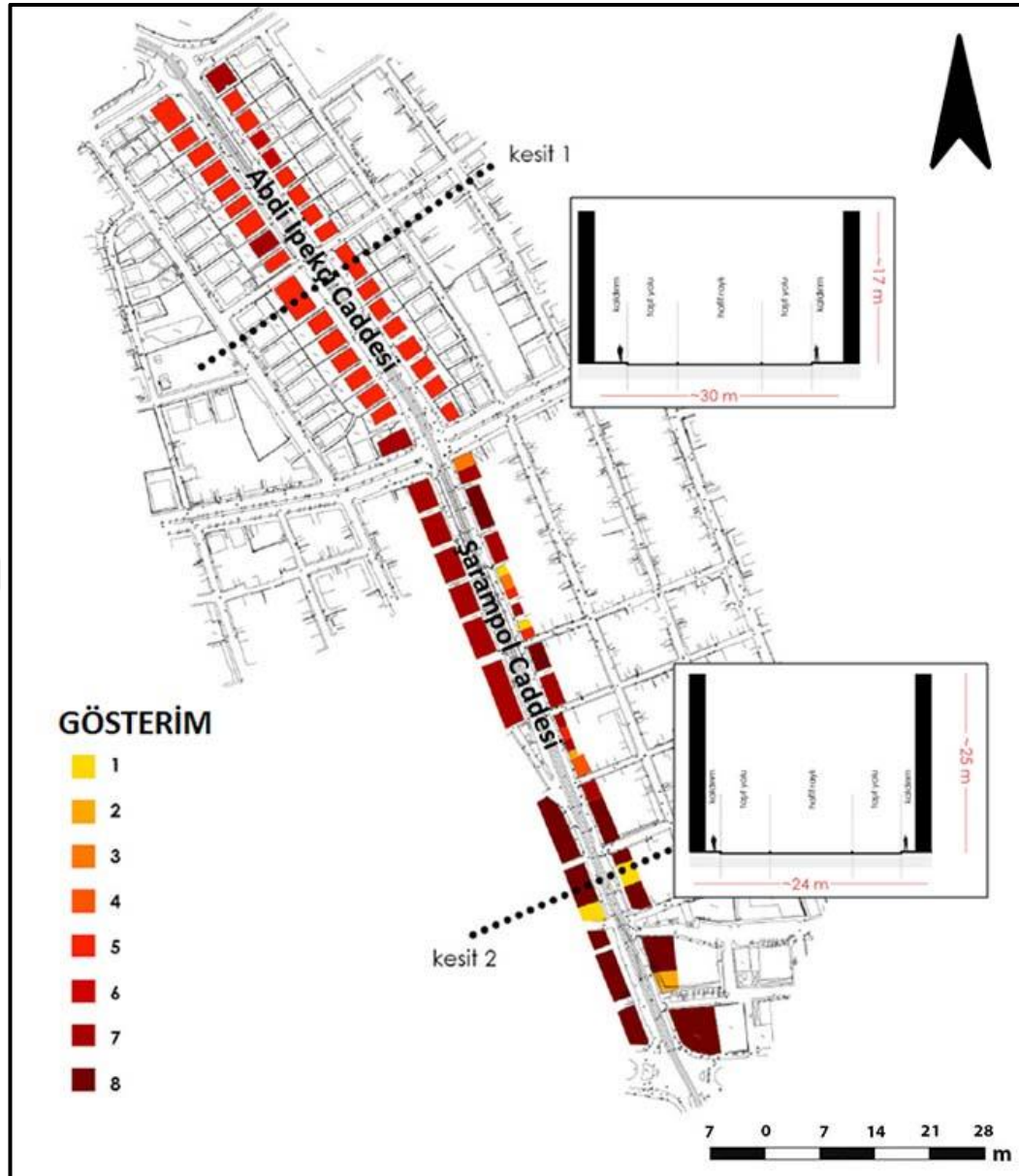


Şekil 3.20. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma projesi öncesi görünümü (Promim, 2017)

- Kat Yükseklikleri

Literatürde sokak ve cadde tasarım prensiplerine göre; yolun genişliği (a) ile bina yüksekliği (h) arasındaki ilişki oradaki kapalılık hissinin ne kadar güçlü ya da zayıf olduğunu göstermektedir. Buna göre 1:1'lik oran (kesit 2) Şarampol Caddesi çok güçlü bir kapalılık hissi verirken, 1:2'lik (kesit 1) Abdi İpekçi Caddesi yine güçlü bir kapalılık hissi yaratmaktadır (Şekil 3.21.). Tariflenen bu kapalılık, mekânın bir bütün olarak algılanmasına yardımcı olmakta, kullanıcıların çevreyi daha rahat algılamasını sağlamaktadır (Promim, 2017).

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri boyunca kat sayıları güneye yani şehrin merkezine doğru ilerledikçe artmakta (7-8 kat), kuzey bölgesindeki yapıların kat sayısının genel olarak 5 olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra caddede tek katlı yapılar az da olsa bulunmaktadır (Şekil 3.21). Caddenin genişliği incelendiğinde, caddeyi tanımlayan yapıların kat yükseklikleri bir kapalılık hissi yaratmaktadır. Bu durum aynı zamanda günün belirli saatlerinde gölge oluşmasını sağlayarak alanın kullanımını olumlu etkilemektedir (Promim, 2017).



Şekil 3.21. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi mevcut kat yükseklikleri (Promim, 2017)

- Cepheler

Literatür araştırmalarında; mekânsal kalitenin ve manzaranın iyi olduğu alanlarda, insanların yürüyüş yapma, dinlenme, alışveriş yapma gibi mekânı kullanma biçimlerini ve mekânda kalma sürelerini etkilediğine vurgu yapılmıştır. Bir bölgenin yayalaştırılmasından sonra yaşanan yapı ve işletmelerdeki fiziksel değişiminin, insan ölçeğinde nasıl algılandığı önemlidir. İşletme isimlerinin yer aldığı tabelaların okunaklı olması dükkânlara özellikle yol tarifi ile gelen yayalar için konfor sağlamaktadır. Bu nedenlerden dolayı Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma öncesindeki cephe görünümleri ve tabela düzenlerine değinilmiştir.

Caddelerin araç trafiğine açık olduğu zamanlarda yapıların ve ticari birimlerin farklı renkte olduğu Şekil 2.22’de görülmektedir. Kaplama malzemeleri ve renkler açısından yayalaştırma öncesi alan incelendiğinde, alana karakteristik bir özellik veren belirgin bir renk kullanımdan söz etmek mümkün değildir. Genel olarak konut kullanımının olduğu yapılarda pastel renkler göze çarpmaktadır. İş yeri ve otel – pansiyon amaçlı kullanılan yapılarda farklı cephe kaplama malzemeleri (cam yoğunluklu) ve bununla beraber farklı renkler bulunmaktadır (Promim, 2017).

Yayalaştırma öncesinde cadde boyunca yer alan konut altı ticaret kullanımlarının tabelaların renk kullanımlarında, yazı karakterlerinde ve büyüklüğünde belirli bir kriter yoktur. Bu durum yoğun tabela kullanımının bulunduğu caddede karmaşık bir görüntüye neden olmaktadır. Farklı tabela kullanımları yayalar açısından göz yorucu bir mekâna sebep olmaktadır. Bunun yanı sıra caddenin bütüncül bir karaktere sahip olmasını da engellemektedir (Promim, 2017).



Şekil 3.22. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma öncesi cephe görünümü (Promim, 2017)

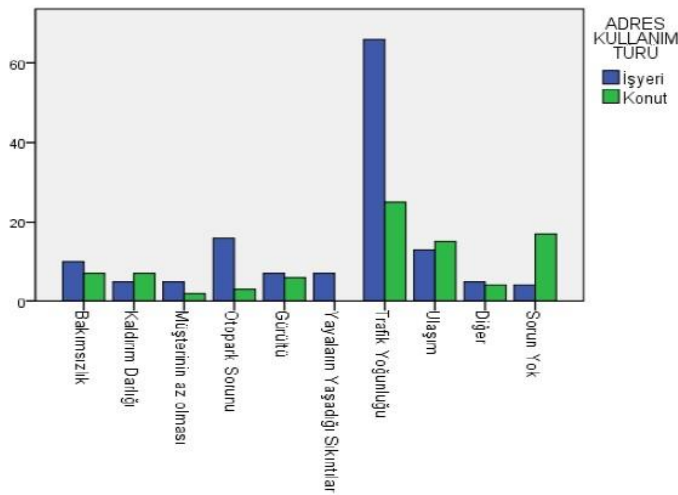
Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma kararı

2014 yılında, Antalya Büyükşehir Belediyesi bölge halkının görüşlerini alarak alanın sorunlarının tespit edilmesi için alanın sakinleri, dükkânlar ve iş yerleri ile anket çalışması yapmıştır. Sonraki süreçte yerel yönetim tarafından yayalaştırma uygulamasına yönelik çalışmalara başlanmış, proje halka sunulmuştur ve halk referandumu yapılmıştır.

- Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yerel yönetim tarafından yapılan anket çalışması verileri

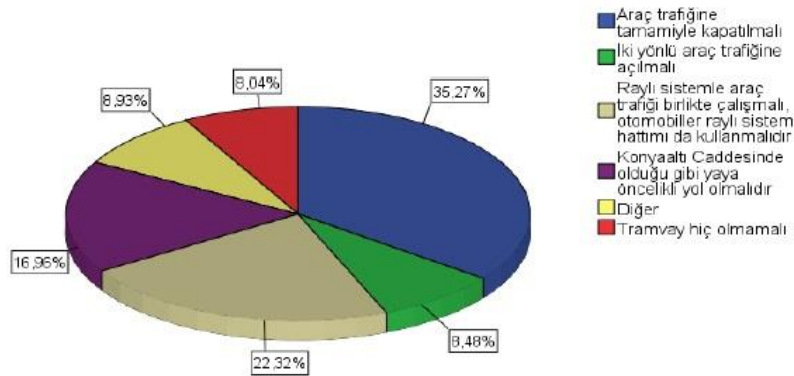
Çalışma alanındaki caddelerde uygulanan hafif raylı sistem çalışmalarından sonra bölgenin daha yaşanılabilir bir yer olması ve sorunların çözülmesi amacıyla 2014 yılında yerel yönetim tarafından caddede ikamet eden halk ve iş yeri sahiplerine anket yapılmıştır. Yapılan ankettin örneklemi rastgele belirlenmiştir. 224 kişinin dâhil edildiği anket çalışmasının %64’ünü erkekler ve %36’sını kadınlar oluşturmuştur. Ankete katılanların %61’i iş yerlerinde çalışanlar veya işyeri sahiplerinden oluşmaktadır. Şekil 3.23’te görüldüğü gibi Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin sorunları 10 başlık altında değerlendirilmiştir. Katılımcıların pek çoğu bir soruya birden fazla yanıt vermiştir.

Borucu (2019) çalışmasında; “Ankete katılanların % 7’si asfaltların bakımsız olduğunu, cadde sokakların yeterince temizlenmediği, çevrenin düzensiz ve bakımsız olduğu, % 5’i kaldırımların darlığından şikâyet etmiştir ve yoğunluk esnafın eşyalarını kaldırıma koymasından rahatsız olduğunu, % 3’ü kaldırım darlığı, trafik yoğunluğu sebebiyle müşteri sıkıntısı yaşadığını, % 9’u arabalarını park etmekte sıkıntı yaşadıklarını, % 6’sı gürültünün en sıkıntılı durum olduğunu bildirmişler, özellikle Çarşamba ve Pazar günleri kurulan pazar sebebi ile gürültünün daha çok yoğunlaştığını vurgulamışlardır. % 3’ü karşıdan karşıya güvenli geçmediğini dile getirmiş ve SGK ile Abdi İpekçi Caddesi kesişiminde yer alan kavşakta arabaların ışıklara (tramvay geçişinden dolayı) uymaması sebebi ile sıkıntı yaşadıklarını, yarısından büyük yoğunluğu caddenin en önemli sıkıntısının trafik yoğunluğu ve ulaşım olduğunu, %4’lük kısmı genel olarak Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde sıkıntı yaşadıklarını, caddeyi beğenmediklerini vurgulamış, temel bir sebep bildirmemiş veya önceki kategorilerde yer alamayacak konulardan sıkıntı yaşadıklarını belirtmişlerdir. Ankete katılanların %9’u caddelerin beğenmediği özelliklerinin olmadığını belirtmişlerdir. Ankete katılanların çoğunluğunu konutta yaşayanlar oluşturmaktadır” şeklinde ifade etmiştir.



Şekil 3.23. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin en büyük sorunu (ABB, 2018 aktaran Borucu, 2019)

Şekil 3.24’te görüldüğü gibi “Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde hafif raylı sistem sonrası cadde düzeninin daha iyi hale getirilmesi için sizce ne yapılmalıdır?” diye yönlendirilen soruya katılımcıların % 35.27’si yol araç trafiğine tamamı ile kapatılmalı, % 22,32’si otomobillerin raylı sistem hattını kullanması gerektiği, % 16,96’sı Konyaaltı Caddesi’nde olduğu gibi yaya öncelikli yol haline getirilmesi gerektiğini, %8,04’ü ise tramvayın tamamı ile kaldırılması gerektiği cevabını vermiştir.



Şekil 3.24. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin daha düzenli hale gelmesi için belirtilen görüşlerin oranları (ABB, 2018 aktaran Borucu, 2019)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde Kentsel Tasarım ve Çevre Düzenleme Projesi hazırlanarak halka proje tanıtımı yapılmıştır. 18.11.2015 tarihinde Balbey, Cumhuriyet, Elmalı, Güvenlik, Kızılsaray, Muratpaşa, Sedir, Tahılpazarı ve Üçgen mahalleleri cadde esnafı ve konut sahipleri ile halk referandumu yapılmış katılımcıların %90,19'dan evet oyu alarak büyük çoğunluk tarafından kabul edilmesi sonucu yayalaştırma projesini yerel yönetim tarafından hayata geçirilmiştir (Borucu, 2019).

3.1.5. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma uygulaması konsept projesi

Yener Ulusoy Bulvarı ile Sokullu Caddesi arasında kalan toplam uzunluğu yaklaşık 1.000 metre olan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yapılan yayalaştırma uygulaması kapsamında sorunlar ve olanaklar değerlendirilerek proje tasarımı yapılmıştır.

Sorunlar;

- Mevcutta yer alan araç yolu ve hafif raylı sistem hattı cadde üzerinde baskın ulaşım modlarıdır. Bu durum özellikle caddenin güney kesiminde daha dar olan kaldırımlarda yaya hareketlerini olumsuz etkilemektedir. Özellikle hafif raylı sistemin hattı mevcut yol kotundan bordürle ayrılmış olduğundan genel olarak cadde boyunca bölücü bir etki yaratmaktadır (Promim, 2017).
- Cadde boyunca zemin katlarda çoğunlukla perakende ticarete yönelik farklı kullanımlar yer almakta, rekreatif birimler (yeme içme mekânları gibi) alan genelinde pek fazla gözlenmemektedir. Bu nedenle kullanıcıların burada daha fazla vakit geçirebilecekleri yerler kısıtlı düzeydedir (Promim, 2017).
- Cadde boyunca yer alan birçok farklı kullanımın zemin kat seviyesinde yer alan farklı renk, ölçü ve formlardaki tabelaları cadde boyunca görsel bir kirliliğe sebep olmaktadır. Bunun yanı sıra farklı dillere sahip bu öğeler caddenin bir bütün olarak algılanmasını olumsuz yönde etki etmektedir. Cadde genelinde özellikle cephelerde kullanılan elemanlar nedeniyle belirgin bir karakteristik özellik gözlenmemektedir (Promim, 2017).

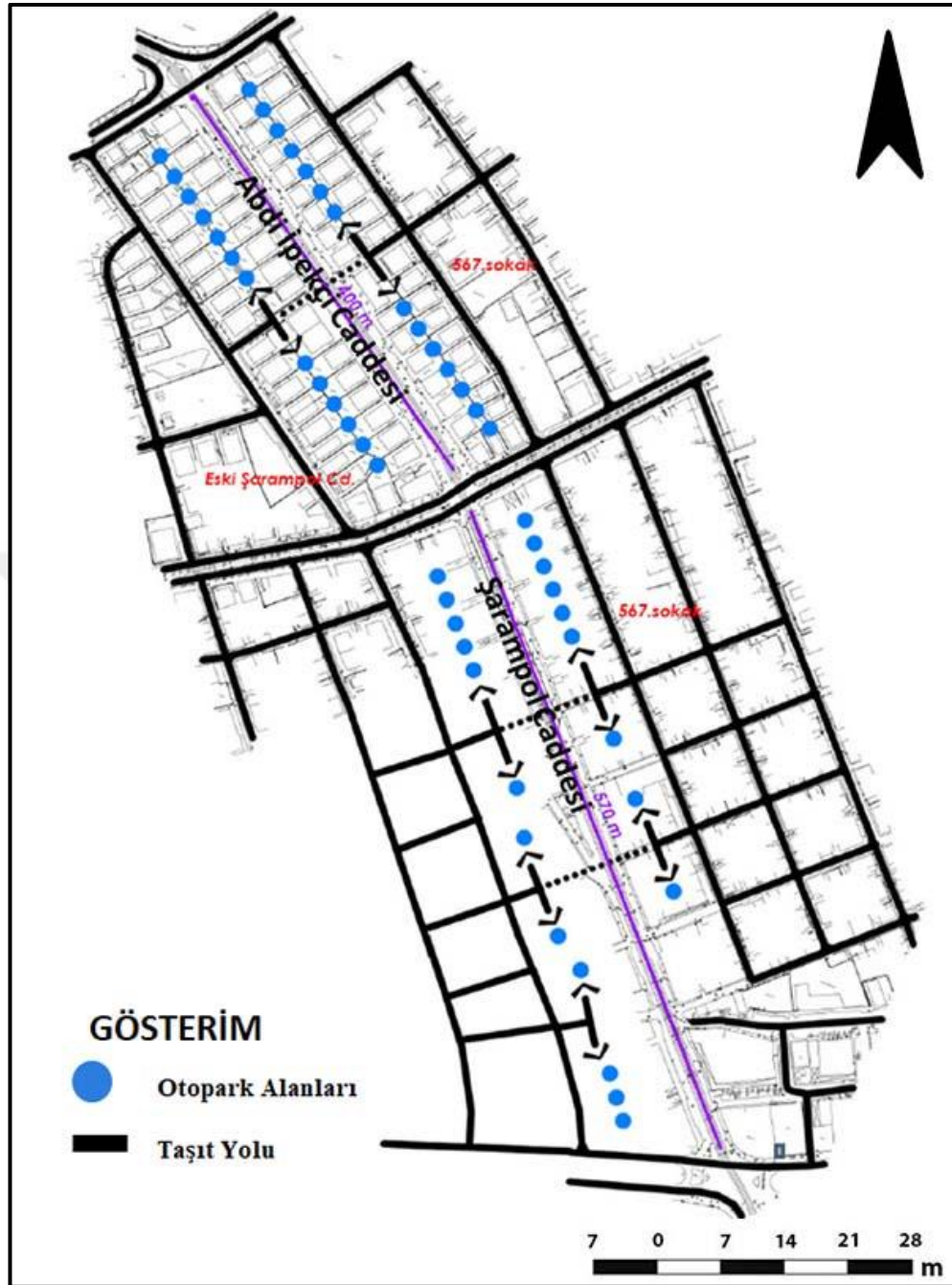
Olanaklar;

- Mevcutta taşıt kullanımının yayalaştırılması konusunda en önemli konulardan biri, alanın taşıt kullanımı ile desteklenmesidir. Bu anlamda alanın çevresinde yer alan cadde ve sokaklar alanın beslenmesi açısından önemli bir olanak sağlamaktadır. Hafif raylı sistemin alanda iki durağı bulunmaktadır. Bu durum alanın kullanımını olumlu yönde etkileyecek unsurlardan biri olarak ortaya çıkmaktadır (Promim, 2017).
- Cadde boyunca yol genişliği, yaya dolaşımı için önemli bir potansiyele sahiptir. Özellikle kuzey bölümde yolun daha da genişlemesi, alanda zaman içerisinde yer alabileceği öngörülen kafe restoran gibi rekreatif kullanımlar için açık alanlara olanak sağlamaktadır (Promim, 2017).

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde var olan potansiyellerini kullanarak yapılan proje kapsamında; yaya sirkülasyonunun sürekliliğinin sağlanması, yeşil alanların mevcut ağaçlar korunarak düzenlenmesi, mevcut yapılara ait cephelerin yenilenmesi, yaya aksını bozmayacak şekilde seyir ve dinlenme alanları oluşturarak caddenin hareketliliğine uygun şekilde kent mobilyaları projelendirilmesi, mevcut raylı sistem hattı ve durakları da göz önünde bulundurularak uygulanmıştır. Cadde üzerinde bulunan ve yoldan cephe alan mevcut yapılara ait cephelerinin cadde konseptine uygun olarak düzenlemesi ile yine cadde boyunca gölgelik yapımına ilişkin tasarımlar da proje kapsamında ele alınmıştır (Promim, 2017).

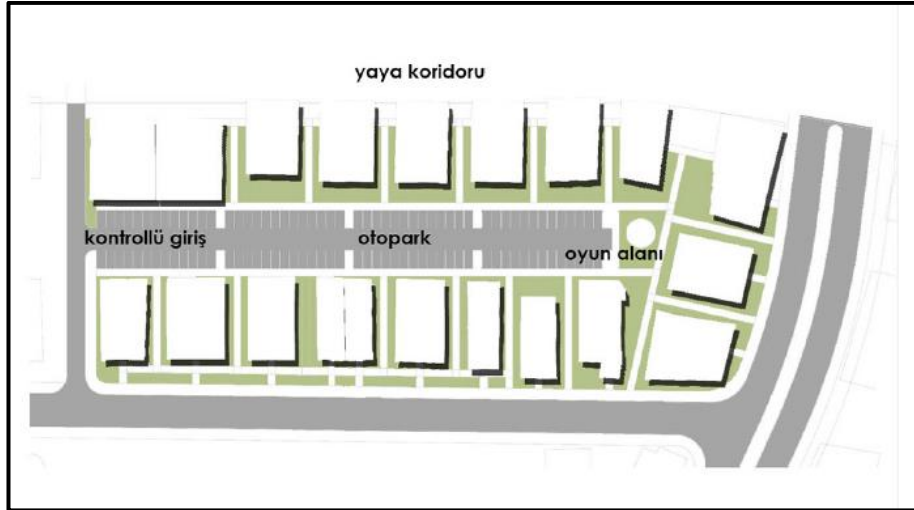
Bu kapsamda yerel yönetim tarafından, cadde trafiğe kapatılarak kent içerisinde yeni bir çekim merkezi oluşturulması planlanmış; süs havuzları, aydınlatmalar, yaya yürüme yolları, engelli takip yolu ve arka bahçelerin daha verimli kullanılmasını amaçlayıp yalnızca ada sakinlerinin kullanacağı kontrollü otoparklar, daha yeşil bir iç bahçe, oyun alanları tasarımı ile proje tamamlanmıştır. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırılması ile beraber, bu aksın güneyinde bulunan Kaleiçi'ne erişimin kolaylaşması ve alan ve kentin ilişkisinin daha da güçlenmesi öngörülmüştür (Promim, 2017).

Promim tarafından yürütülen projede kentsel tasarım yaklaşımı çerçevesinde öncelikli olarak üst ölçekte ulaşım ve dolaşım ağları bağlantıları değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Şarampol Caddesinin tamamen yayalaştırılmasına ilişkin alana servis veren yollar Şekil 3.25'te gösterilmiştir. Üst ölçekli ulaşım kararları doğrultusunda alan için öngörülen ulaşım ve dolaşım sisteminde, taşıt erişimleri ve otopark alanları incelenmiştir. Alanın kuzeyinde yer alan 400 metre uzunluğundaki bölüm Şarampol Caddesine paralel olan 567. Sokak ve Eski Şarampol Caddesi ile beslenmektedir. Mevcutta bu bölümde yer alan yapı adaları içerisinde otopark alanları içerisine erişimler Şarampol Caddesi üzerinden sağlanmaktadır. Proje kapsamında her binanın arka bahçelerinde yer alan otopark alanları toplulaştırılarak yapı adası içerisinde ortak alan olarak değerlendirilmiştir. Benzer şekilde güneydeki 570 metre uzunluğundaki kısımda da Şarampol Caddesi paralel sokaklar ile beslenerek yine otopark alanı yapı adası içerisinde ortak alan olarak değerlendirilmiştir (Promim, 2017).



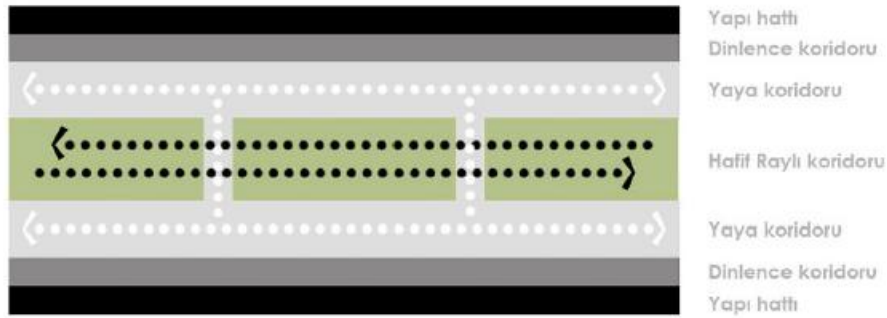
Şekil 3.25. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri ulaşım ve otopark sistemi (Promim, 2017)

Proje ile konutların arka bahçeleri daha verimli kullanılarak ada bazlı kontrollü otoparklar elde edilmiştir. Şekil 3.31’de görülen kontrollü otoparklara arka sokaklardan bağlantı sağlanarak konut sakinlerinin otopark ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet Mahallesi’nde bulunan katlı kapalı Pazar alanı Çarşamba ve Pazar günleri dışında otopark alanı olarak kullanıldığı için araç park alanı ihtiyacının bir kısmını karşılamaktadır. Caddenin yayalaştırılması ile ortaya çıkacak otopark ihtiyacına çözüm olması amacıyla Cumhuriyet Mahallesi’nde üstü park altı otopark olarak düzenlenen 4 bodrum katlı Şarampol Yeraltı Katlı Otoparkı yapılmıştır.



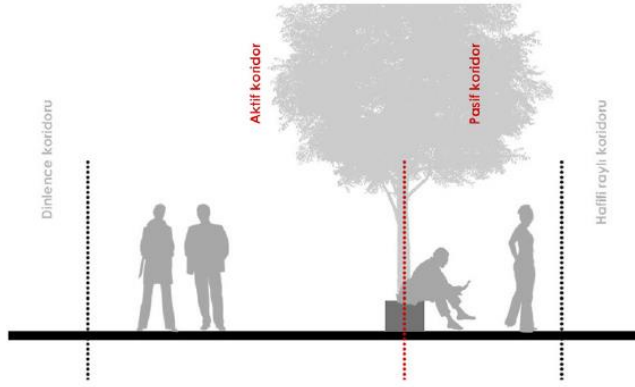
Şekil 3.26. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri vaziyet planı (Promim, 2017)

Kentsel tasarım projesi kapsamında hazırlanan konsept proje, alanının tamamen yayalaştırıldığı yalnızca acil durumlarda taşıt erişiminin sağlandığı bir uygulamadır. Raylı sistemin bulunduğu koridor, yeşil koridor olarak tasarlanmıştır. Her iki yanda bulunan yaya koridorları birbirlerine belirli aralıklar ile bağlanmaktadır (Şekil 3.27). Bina hattı boyunca ise değişken ölçülerde dinlenme alanları yer almaktadır. Bu alanlar, bölgede yer seçebilecek kafe, restoran gibi rekreatif birimlerin açık alan kullanımları olarak değerlendirilmektedir (Promim, 2017).



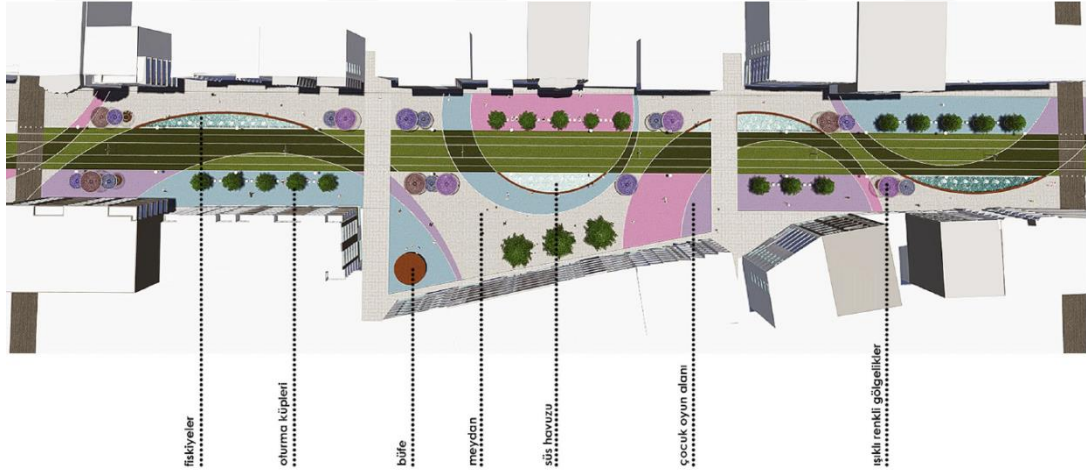
Şekil 3.27. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri yaya koridor sistemi (Promim, 2017)

Yaya koridorları boyunca hafif raylı sistemin hattının cephesinde pasif dinlenme alanları, ağaç kasaları ve ağaç altı oturma birimleri yer almaktadır (Şekil 3.28). Aynı zamanda bu hat boyunca süs havuzları ve renkli gölgelikler bulunmaktadır.

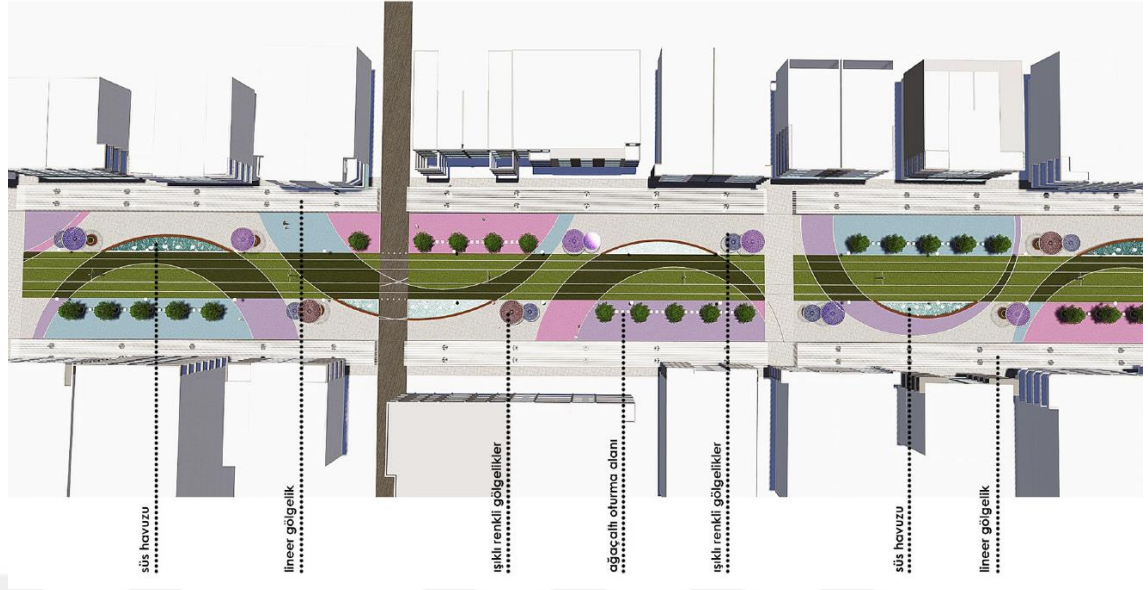


Şekil 3.28. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri öneri yaya koridoru izdüşümü (Promim, 2017)

Proje alanına ilişkin tasarımın şekillenmesinde alanın kent genelinde çekici bir alan olması ön planda tutulmuştur. Bu anlamda sokak tasarım kriterlerini önemsenmiş ve gelenlerin rahatlıkla kullanabileceği bir alan tasarlanması dikkat edilmiştir. Diğer yandan alanın çekici bir merkez haline dönüştürülmesinde farklı renk ve form kullanımları da tasarımı yönlendiren kriterler olarak ön plana çıkmıştır (Şekil 3.34 ve Şekil 3.35). Bu doğrultuda zemin döşemelerinde farklı renk kullanımları ve formlar tasarlanmıştır. Bu formlara uygun olarak süs havuzları alan boyunca belirli bir düzen içerisinde yer almaktadır (Promim, 2017).



Şekil 3.29. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırılması vaziyet planı-1 (Promim, 2017)



Şekil 3.30. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırılması vaziyet planı-2 (Promim, 2017)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırılması sonrası üç boyutlu gündüz görseli Şekil 3.31’de üç boyutlu gece görseli Şekil 3.32’de paylaşılmıştır. Yaya koridorları boyunca lineer ağaç dizileri ve ağaçaltı oturma birimleri bulunmaktadır. Yine ay hat boyunca ışıklı ve renkli gölgelikler ve oturma birimleri tasarlanmıştır. Bu gölgeliklerin özellikle gece kullanımında alana farklı bir karakter getirmektedir. Yine yer döşemesinin hatlarına uygun olarak yerleştirilecek yerden aydınlatmalar da alanın gündüz ve gece kullanımını arttıracak elemanlar olarak değerlendirilmektedir (Promim, 2017).



Şekil 3.31. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi yayalaştırılma projesi üç boyutlu gündüz görseli (Promim, 2017)



Şekil 3.32. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi yayalaştırılma projesi üç boyutlu gece görseli (Promim, 2017)

3.2. Metot

Kentlerde artan trafik yoğunluğunun olumsuz etkilerini azaltmak ve kent merkezlerindeki ticari dokuyu yeniden canlandırmak için yerel yönetimler kent planlarında ulaşım düzenlemeleri yapmaktadır. Bunlardan en önemlisi çevre dostu bir uygulama olan yayalaştırma projeleridir. Yayalaştırma projeleri; çevre sorunlarına, trafik sıkışıklıklarına, enerji maliyetlerine, kentlerdeki aidiyetsizlik duygusuna bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Alışveriş, eğlence, yemek tesisleri ve toplanma alanlarının bulunduğu caddelerde gerçekleştirilen yayalaştırma projeleri, insanların sosyalleşmeleri ve kent hayatını daha çok deneyimleyebilmeleri için fırsat tanımakta ve kamusal alan kullanımına teşvik etmektedir. Yaya bölgeleri; tüm kent tasarımı ve yönetimi etkileyen sosyal, kültürel, turistik, çevresel, ekonomik gibi farklı işlevleri içermektedir. Bu alanlar tasarlanırken, otopark alanları, toplu taşıma sistemleri ve engelli ekipmanları gibi olanakları sağlanması gereklidir.

Çalışmanın ilk aşamasında tez konusu ile ilişkili temel kavramlara yönelik literatür araştırması yapılmış, ticari aktivitelerin bulunduğu caddelerde uygulanan yayalaştırma projelerinin dünya kentlerindeki örnekleri incelenmiştir. Daha sonra bu örneklerde yayalaştırma projelerinin olumlu / olumsuz etkileri irdelenerek, ticari caddelerde uygulanan yayalaştırma projelerinin ticari aktivitelerin canlılığı üzerindeki etkileri araştırılmış ve kullanıcı potansiyelini arttırmaya teşvik eden kriterler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Yapılan literatür araştırması ile yayalaştırma uygulamaları yapılan caddelerin nasıl etkiler yarattığı incelenmiş ve öne çıkan başlıklar aktarılmıştır:

- Yayalaştırmanın yaya trafiğindeki yoğunluğa etkileri,
- Yayalaştırmanın mimari, sosyal, çevresel, ekonomik etkileri,

- Yayalaştırmanın mekânsal kalite üzerindeki etkileri,
- Yayalaştırmanın ticari fonksiyonların dağılımı üzerindeki etkileri,
- Yayalaştırmanın sektörel çeşitlilik üzerindeki etkileri,
- Yayalaştırmanın işletmelerin müşteri sayıları ve kazançları üzerindeki etkileri,
- Yayalaştırmanın tarihi kent merkezlerinin kimliğini yeniden kazandırılmasına etkileri,
- Yayalaştırmanın tarihi alanlarının korunması ve devamlılığının sağlanmasına etkileri,
- Yayalaştırmanın daha fazla yayayı kamusal alan kullanımına teşvik edici etkileri

Buradan yola çıkılarak, bu çalışmada alışveriş caddelerinde yapılan yayalaştırmanın; ticari birimlerin sektörel dağılımı üzerindeki etkileri, ticari çeşitlilik üzerindeki etkileri, mekânsal kalite üzerindeki etkileri başlıkları ele alınmıştır ve yayalaştırma uygulamalarının ticari aktivitelerin canlılığı üzerindeki etkileri incelenmeye çalışılmıştır. Bir sonraki aşamada, Antalya ili Muratpaşa ilçesi Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde gerçekleştirilen yayalaştırma projesinin ticari işlevlere etkisinin belirlenebilmesine yönelik analizler için 2015 yılı (proje öncesi) ve 2024 yılı (proje sonrası) bölge verileri araştırılmış, elde edilen veriler harita üzerinde sayısallaştırılmış ve caddedeki sektörel değişimler tespit edilmeye çalışılmıştır. Ek olarak yaşanan değişikliklerin işletmelerde meydana getirdiği ekonomik etkilenmeleri anlayabilmek için ticari birim işverenleriyle anket çalışması yapılmıştır. Yapılan anketlerde firmaların, sektör profilinin belirlenmesine yönelik temel soruların ardından, yayalaştırma uygulamasının ürün boşaltım-yükleme-depolama gibi servis hizmetlerine etkilerine, otopark sorunlarına, müşteri ve satışlardaki değişimlerine, alanın güvenliğine yönelik sorular yöneltilmiş ve caddeye nasıl daha çok kullanıcı / müşteri çekilebileceğine dair önerileri alınmıştır. Anket ile proje öncesi ve sonrasında faaliyet göstermeye devam etmekte olan dükkân sahiplerinin yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamasına bakış açıları, memnuniyet durumları sorgulanmıştır. İşyeri sahipleri ile yapılan anket verileri SPSS programına aktarılarak ki kare testi ile yayalaştırma sonrası ticari aktivitelerin canlılığı etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Ki-kare testi; iki kategorik değişken arasındaki ilişkinin anlamlı olup olmadığını ölçmeye yarayan bir yöntemdir. Araştırmada elde edilen veriler bilgisayar ortamına aktararak değişimlerin sayısal sonuçlarını gösteren grafikler hazırlanmıştır. Ayrıca çalışma alanına ilişkin mekânsal değişimin tespiti için de proje öncesi ve sonrası yıllara ait hava fotoğrafları ve Google Earth görüntüleri değerlendirilerek, değişimin mekânsal etkileri de ortaya konmaya çalışılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre de yayalaştırma projelerinin ticari aktiviteler üzerindeki olumlu-olumsuz yansımaları tartışılarak, ileride yapılacak olan yayalaştırma projelerinin başarı gösterebilmesi ve ticari birimler açısından işlevin sürdürülebilir olması adına hangi kriterlerin önemli olduğunun belirlenmesi için öneriler geliştirilmiştir.

3.2.1. Örneklem seçimi

Çalışma alanı olarak belirlenen Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri Antalya kentinin merkezine yakınlığı, tarihi önemiyle tüm kent halkı için önemli bir niteliğe sahiptir. Tezin hipotezleri dikkate alındığında bu alanda yer alan işletme sahiplerinin/yöneticilerinin/çalışanlarının, yaya ortamındaki iyileştirmelerin işletmeleri üzerindeki etkileri, alana dair görüşleri ve önerileri önem taşımaktadır. Yapılacak anket

çalışmasında çalışma evrenini, Abdi İpekçi ve Şarampol Caddesi yayalaştırma uygulaması yapılan bölgeye cephesi olan, 2024 arazi çalışması verilerine göre 221 işletme oluşturmaktadır. %5 kabul edilebilir hata oranı ve %95 güven seviyesinde örneklem büyüklüğü, 141 olarak belirlenmiştir (Çizelge 3.1). Anket yüz yüze görüşme şeklinde işletme sahiplerine uygulanmıştır. Bununla birlikte onların bulunmadığı durumlarda ilgili veriler, işletmede çalışan kişilerden toplanmıştır. Bir kısıtlama olarak bölgedeki bazı dükkânların boş olmasının yanı sıra bazı iş yeri sahipleri de ankete yanıt vermek istememiştir.

Çizelge 3.1. Örneklem büyüklüğünün belirlenmesi

Evren büyüklüğü	N	221
Belirli bir anlamlılık düzeyinde t tablosuna göre bulunan teorik	t	1.96
İncelenen olayın gerçekleşme olasılığı	p	0.5
İncelenen olayın gerçekleşmeme olasılığı	q	0.5
Hata payı	d	0.05
Pay		212.54
Payda		1.51
Örneklem büyüklüğü		140.55
Kabul edilen örneklem büyüklüğü		141

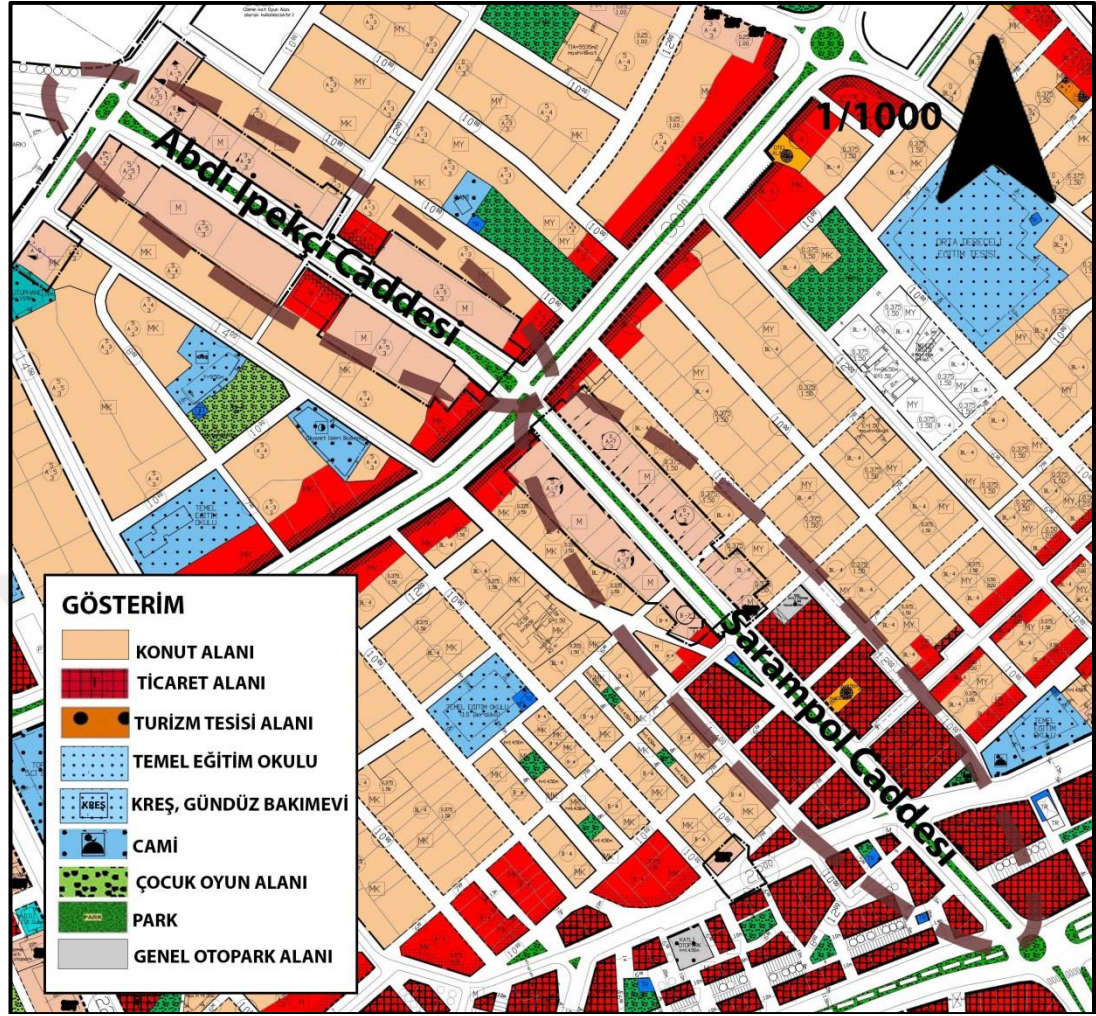
4. BULGULAR

Bu bölümde, örneklem alan olarak ele alınan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yapılan analizler; arazi çalışmaları ve anketlerden elde edilen sonuçlar aktarılmıştır. Bu kapsamda ilk aşamada literatür verileri göz önünde bulundurularak yapılan arazi çalışmaları ile Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin 2024 yılı mekânsal durumu ve mekânsal düzenlemelerin yeterliliği sorgulanmıştır. İkinci aşamada, araştırmanın alt hipotezlerinden biri olan, yayalaştırma uygulamalarının ticari birimlerde sektörel değişimlere neden olup olmadığını tespit edebilmek için Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin bulunan ticari aktivitelerin yayalaştırma öncesi ve sonrası zemin kat kullanımları işlevsel olarak analiz edilerek haritalandırılmıştır. Çalışma alanında 2015 yılına ait ticari birimlerin analizleri Google Earth üzerinden yapılmıştır, 2024 yılındaki mevcut durum ise saha çalışmalarıyla tespit edilmiştir. Ticari faaliyetlerdeki işlevsel değişimler ele alınarak caddedeki sektörlerin zaman içindeki dönüşümü değerlendirilmeye çalışılmıştır. Son aşamada ise Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerine cephesi olan dükkân esnafları ile anket çalışması yapılmıştır. Ticaret-hizmet kullanımlarının yeniden yapılanmasının, ticari caddelerdeki faaliyetlerin artmasında tesiri olup olmadığını ortaya koyabilmek için bir çalışma yürütülmüştür ve işletmelerle yapılan görüşmeler yoluyla elde edilen bilgilere dayanarak alandaki mekânsal kalitenin ticari fonksiyonlar üzerindeki canlılığa etkilerini sorgulanmaya çalışılmıştır. Yayalaştırma projesine ilişkin belirlenen hipotezler değerlendirilmeye çalışılmıştır.

4.1. Arazi Çalışmalarına İlişkin Değerlendirme

Çalışma alanı ve yakın çevresi uygulama imar planı incelendiğinde Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde konut bölgelerinin ve merkezi iş alanlarının yer aldığı görülmektedir (Şekil 4.1). Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerine cephesi olan adaların caddelere bakan parsellerinde M işareti bulunmaktadır. M işaretli alanlar (MİA) merkezi iş alanları olup bu alanlarda ticaret, büro, bankacılık, sigortacılık hizmetleri, yönetim tesisleri, sosyal kültürel tesisler, ulaşım birimleri, açık ve yeşil alanlar, sosyal donatı alanları yer almaktadır.

Çalışma alanı çevresindeki adalarda MK ve MY işaretli adalar yer almaktadır. MK işaretli adalar ticaret ve konut işlevli adalar olup, imar uygulaması tamamlanmış nazım planda MİA amaçlı dönüşümü öngörülen adalardır. Bu adalarda ticaret ve büro hizmet işlevleri, konut işlevi ile birlikte yer alabilmektedir. MY işaretli adalar, ticaret ve konut işlevli, imar uygulaması ve yapılaşması tamamlanmamış, MİA amaçlı olup dönüşümü öngörülen adalardır. Bu adalardaki yapılarda genel olarak ticaret ve büro hizmetleri yer alır. Ancak üst katlarda konut işlevine de yer verilebilmektedir.



Şekil 4.1. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri ve yakın çevresi imar planı (Muratpaşa Belediyesi, 2022)

Literatür, yayalaştırmanın ardından kent merkezlerinin mekânsal kalitesinin arttığını ve daha iyi tasarlanmış kamusal alanlar yaratıldığını göstermektedir. “Kalite kavramı, mekânın çevreyle olan uyumu ve o çevrenin insan ihtiyaçlarına ne seviyede karşılık verebildiğiyle ilgilidir. Nitelikli zaman geçirilmesi adına insan gereksinimlerinin kolay karşılanması gerekir. Mekânsal kalite ve yer oluşturma için tasarım ilkeleri üzerinde yoğunlaşılmalıdır” (Karasu, 2019). Bu kapsamda Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde 2024 yılında saha çalışması yapılmış, caddelerde kullanılan yol malzemeleri, gölgelikler, oturma alanları, süs havuzları gibi sokak elemanlarının bugünkü durumu ve kullanımı incelenmiş, yaşanan olumlu ve olumsuz durumlar görsellerle aktarılmaya çalışılmıştır.

Yayalaştırılan caddelerde, halkın dinlenebileceği kent mobilyalarının olduğu fakat oturma alanlarının bakımsız olduğu gözlenmiştir. Şekil 4.2’de görüldüğü üzere yoğun güneş ışığı alan caddenin oturma alanlarında gölge oluşturacak birimlerin ve yeşil alanların yetersiz olması sebebiyle sokak mobilyalarının kullanım konforu olmadığı söylenebilir.

Yuvarlak şekilde tasarlanmış oturma elemanlarının üst kısmında gölge elemanları bulunan kent mobilyaları Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin ikisinde de belirli aralıklarla yer almaktadır. Bununla birlikte caddelerde güneşten koruyucu hiçbir elemanı bulunmayan kent mobilyaları da bulunmaktadır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan kent mobilyaları (Kişisel arşiv, 2024)

Caddelerde, yağmurlu ve güneşli havalardan korunmak ve yaya caddesinde konforlu dolaşımın sağlanması için gölge alanlarının yetersiz olduğu dikkat çekmektedir (Şekil 4.3). Sadece Abdi İpekçi Caddesinde bulunan demir üst örtü, dükkân önlerindeki kaldırımda yer almaktadır. Alandaki üst örtü eksikliği güneş ışığının geliş açısına bağlı olarak insanların tek cepheden yürüyüş yapmasına neden olmaktadır. Caddede dolaşımın yoğun olduğu öğle ile ikindi saatleri arasında müşteri ve kullanıcılar, caddenin doğu bölgesindeki cephenin güneşli olmasından dolayı daha çok batı cephesinde yürümektedir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde, günün her saatinde güneşten korunmayı sağlayacak sokak elemanlarının eksikliği belirgin bir şekilde görülmekte olup her mevsim kullanıma imkân veren yarı açık mekânlara ihtiyaç duyulmaktadır.



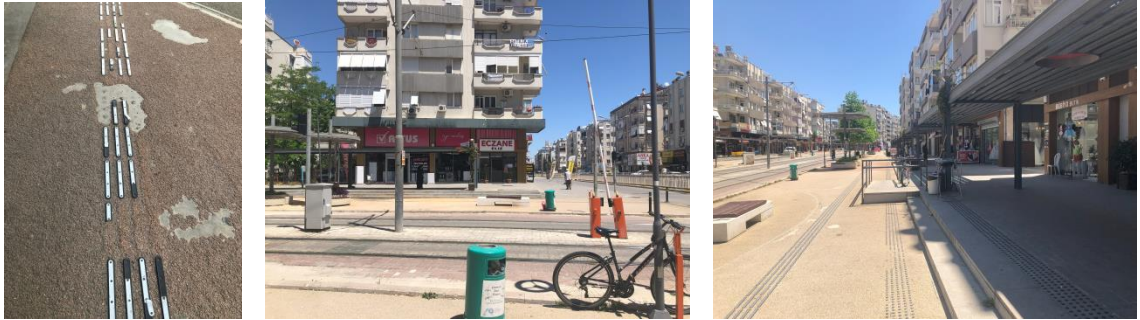
Şekil 4.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan gölgelikler (Kişisel arşiv, 2024)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yer alan yeşil donatı elemanları incelendiğinde büyük gölge alanı oluşturan ağaçlardan çok küçük ağaçlar bulunduğu gözlemlenmiştir. Abdi İpekçi Caddesindeki demir gölgeliklerinin kenarlarında yer alan saksılarda renkli peyzaj elemanları bulunmaktadır (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan yeşil alanlar (Kişisel arşiv, 2024)

Arazi çalışmasında Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri için uygulanan projede yer alan, cadde ortasından geçen raylı sistem hattı zeminindeki yeşil yer kaplamasının olmadığı görülmüştür. Şekil 4.5'te görüldüğü üzere görme engellilerin günlük yaşamda rahat hareket etmeleri için kabartmalı hissedilebilir yüzey ürününün döşendiği fakat belirli noktalarda bu kısımların deforme olduğu tespit edilmiştir. Buna karşın kot farklı bulunan Abdi İpekçi Caddesi'nin, gerekli rampalar ile engelli kullanımı için uygun hale getirildiği gözlemlenmektedir.



Şekil 4.5. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan zemin elemanları (Kişisel arşiv, 2024)

Ticari birimlerin tabelaları incelendiğinde, cadde boyu devam eden siyah alt zemin üzerine işletmelerin adının yazıldığı tek tip, bütün şerit şeklinde konsept tabela sisteminin olduğu görülmektedir (Şekil 4.6). Özellikle son yıllarda açılan dükkânların, belirlenen uygulamanın dışında bireysel tasarım tabelaları kullandığı gözlemlenmiştir. Bu süreçte görsel bütünlük ve estetik amaçlı işletmeler için tek tip olması hedeflenen tabela sisteminin, hedeflenenin aksine çift tabela sistemine dönüştüğü tespit edilmiştir.



Şekil 4.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan tabelalar (Kişisel arşiv, 2024)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin bina cephelerinde uygulanan cephe kaplamalarında renk değişimleri olduğu ve bazı noktalarda bu cephe elemanlarının düştüğü gözlemlenmiştir (Şekil 4.7). Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri boyunca uygulanan siyah zeminli tabelaların bazı bölümlerinde, yağmurun etkisi ile deformasyonlar olduğu tespit edilmiştir.



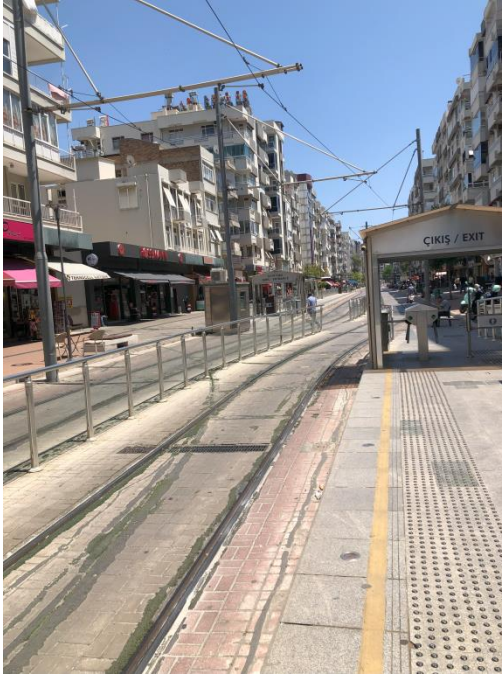
Şekil 4.7. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan bina cepheleri (Kişisel arşiv, 2024)

Tasarımda kullanılan su öğelerinin, başta insan olmak üzere tüm canlıları sakinleştirdiği ve rahatlattığı pek çok bilimsel makalede yer almıştır. Şekil 4.8’te görüldüğü gibi proje sonrası belirli yerlere konumlandırılan süs havuzlarının bazılarının bakımsız ve kullanım dışı olduğu dikkat çekmektedir.



Şekil 4.8. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan süs havuzları (Kişisel arşiv, 2024)

Şarampol Caddesinin kuzey bölümünde yer alan Şarampol tramvay durağının, havalimanı yönü ve Fatih yönü hatlarına inme binme noktaları karşılıklı değil mesafeli olarak konumlandırılmıştır (Şekil 4.9). Bu durum tramvay bariyerlerinin uzamasına neden olmaktadır ve alanda yürüyen yayaların, doğu cephesindeki bir dükkândan batı cephesindeki bir dükkâna geçişini zorlaştırmaktadır.



Şekil 4.9. Şarampol tramvay durağı (Kişisel arşiv, 2024)

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde ürün depolama-yükleme-boşaltma gibi servis hizmetleri için gün içerisinde bir zaman aralığı veya transfer için belirli bir süre tanımlanmamıştır. Bu durum nakliye süreçlerinde motorlu araçların sistemsiz bir şekilde alana girmesine neden olmaktadır ve araçların yaya yoluna park etmesi yaya

aksının devamlılığını olumsuz etkilemektedir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan ticari birimlerin ürün boşaltım yükleme gibi nakliye süreçleri için herhangi bir saat sistemi uygulanmadığı, ağır ürünlerin taşınmasının zorlu koşullarından dolayı araçların yaya yolu üzerinde yükleme-transfer yaptığı görülmüştür. Araçların, alana nakliye için giriş yapamadığı durumlarda ise işletme sahiplerinin ürünlerini ara yollardan insan gücü ile taşıdığı tespit edilmiştir.



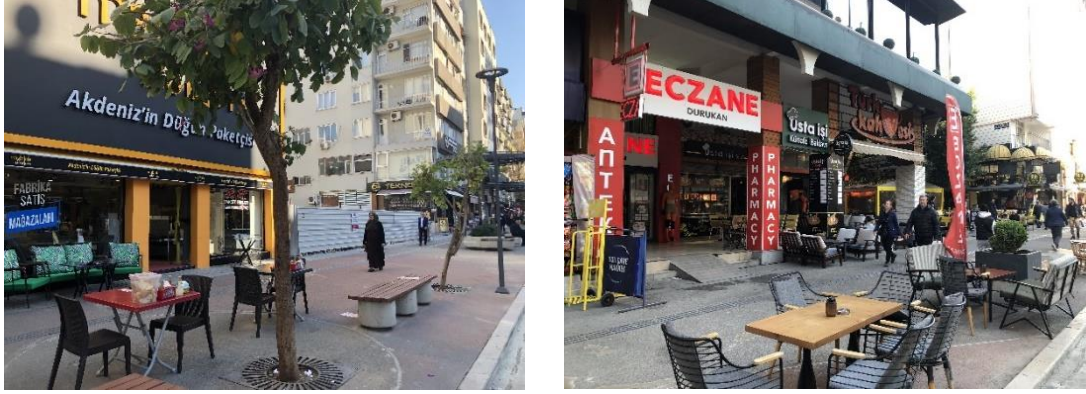
Şekil 4.10. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde servis hizmetleri (Kişisel arşiv, 2024)

Arazide yapılan çalışmalarda, iki tekerlekli motorlu araç, scoter ve bisiklet kullanımının çok yoğun olduğu ve özellikle tramvay hattında hızlı bir şekilde yolculuk yaptıkları gözlemlenmiştir (Şekil 4.11). Bu durum yayaların araç trafiği olmadan güvenli ve rahat hareket etmesini esas alan yayalaştırma uygulamasını olumsuz etkilemektedir. Caddede sürekli hareket halinde olan bu araçlar yaya güvenliğini tehlikeye atmaktadır.



Şekil 4.11. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde motorlu, motorsuz taşıtların alan kullanımı (Kişisel arşiv, 2024)

Caddede en yoğun ticari tür olan kafe, restoranların; masa ve sandalyelerini sokakta yaya kullanımına ayrılmış zeminlere yerleştirildiği Şekil 4.12’de görülmektedir. Yaya caddesinde yer alan bu mekânlar, kullanıcılarına sessiz ve temiz havada sosyalleşme imkânı tanımaktadır.



Şekil 4.12. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde bulunan kafe restoranların cadde kullanımı (Kişisel arşiv, 2024)

4.2. Ticari Birimlerin Nitelik ve Tür Değişimine İlişkin Değerlendirme

Kenti şehrin merkezine bağlayan önemli bir ulaşım yolu olan Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yer alan dükkânların kullanım durumları araştırılmış, ticari birimlerin niteliği incelenmiştir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yayalaştırma uygulaması öncesi ve sonrası ticari birim sayıları ve yüzdeleri önce iki cadde içinde ayrı ayrı daha sonra iki cadde birlikte değerlendirilecek şekilde ele alınmıştır.

Çalışma alanında yer alan sektörler; kafe-restoran, büfe-tütüncü, market, aktar-kuruyemiş, özelleşmiş gıda satış birimi (şarküteri, yufka ve su satış noktaları), kasap, eczane, Antalya Kamu Hastaneleri Birliği Genel Sekreterliği, optik, fotoğrafçı, kırtasiye-matbaa, tekstil, çanta, ayakkabı, kuyumcu, kozmetik, tuhafiye, mefruşat, halı, kuaför-berber, petshop, çiçekçi, raf satış birimi, züccaciye, mobilya, beyaz eşya-spot, bisikletçi-motorcu, lastikçi, gayrimenkul-emlak-döviz, telefon-bilgisayar tadilatçısı, oyun alanı birimi, atm-banka, İl ve Tarım Orman Müdürlüğü, PTT, Milli Piyango İdaresi, boş dükkân ve boş parsel olarak gruplandırılmıştır.

Abdi İpekçi Caddesinin yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde caddenin batısında 3 adet, doğusunda da 2 adet dükkânın boş olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.1). 2015 yılındaki işlevsel dağılımda en çok dükkân sayısına sahip sektörler beyaz eşya-spot (%14,44), mobilya (%7,77), telefon-bilgisayar (%7,77), kafe-restoran (%6,66), raf satış birimi (%6,66) ve tekstil (%6,66) olduğu görülmüştür. Caddenin 2015 yılı zemin kat kullanımı incelendiğinde ev ürünlerine yönelik satış yapan mağazaların yoğun olduğu dikkat çekmektedir. Yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde ise beyaz eşya-spot (%11,90), tekstil (%10,80), kafe-restoran (%8,69), büfe-tütüncü (%5,43), eczane (%4,34) ve telefon-bilgisayar (%4,34) sektörlerinin sayısı diğerlerinden fazladır.

Abdi İpekçi Caddesinde yer alan sektörlerin 2015 yılı ve 2024 yılı dükkân sayıları incelendiğinde, tekstil (4 adet), tuhafiye (3 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayıları artış gösterirken, raf (4 adet), mobilya (4 adet), telefon-bilgisayar (3 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayılarında azalış göstermesi dikkat çekmektedir.

Çizelge 4.1. Abdi İpekçi Caddesinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü

Yıllar	Caddenin Batısındaki Dükkân Sayısı		Caddenin Doğusundaki Dükkân Sayısı		Toplam Dükkân Sayısı			
	2015	2024	2015	2024	2015	2015 (%)	2024	2024 (%)
Kafe - Restoran	3	6	3	0	6	6,66	8	8,69
Büfe - Tütüncü	1	2	3	3	4	4,44	5	5,43
Market	2	1	0	0	2	2,22	1	1,08
Aktar -Kuruyemiş	1	1	1	0	2	2,22	1	1,08
Özelleşmiş Gıda Stş. Br.	0	0	2	0	2	2,22	0	0
Kasap - Tavukçu	0	0	1	2	1	1,11	2	2,17
Eczane	0	1	2	3	2	2,22	4	4,34
Antalya Kamu Hst. Bir.G.S.	0	0	0	0	0	0	0	0
Optik	0	0	1	1	1	1,11	1	1,08
Fotoğrafçı	0	0	1	1	1	1,11	1	1,08
Kırtasiye-Matbaa	1	1	1	1	2	2,22	2	2,17
Tekstil	3	5	3	5	6	6,66	10	10,80
Çanta	0	0	0	1	0	0	1	1,08
Ayakkabı	1	3	0	0	1	1,11	3	3,26
Kuyumcu	1	1	1	0	2	2,22	1	1,08
Kozmetik-Bijuteri	0	0	1	2	1	1,11	2	2,17
Tuhafiye	0	1	0	2	0	0	3	3,26
Mefruşat	1	2	1	1	2	2,22	3	3,26
Halı	3	2	1	0	4	4,44	2	2,17
Kuaför - Berber	2	1	2	2	4	4,44	3	3,26
Petshop	0	1	0	0	0	0	1	1,08
Çiçekçi	0	0	1	1	1	1,11	1	1,08
Raf Satış Birimi	3	1	3	1	6	6,66	2	2,17
Zücade	1	0	0	1	1	1,11	1	1,08
Mobilya	4	1	3	2	7	7,77	3	3,26
Beyaz Eşya-Spot	6	7	7	4	13	14,44	11	11,90
Bisikletçi-Motorcu	1	1	1	0	2	2,22	1	1,08
Lastikçi	0	0	0	0	0	0	0	0
Diş Kliniği	0	1	0	0	0	0	1	1,08
Gayrimenkul-Emlak-Döviz	0	0	2	3	2	2,22	3	3,26
Telefon-Bilgisayar	5	3	2	1	7	7,77	4	4,34
Oyun Alanı Birimi	0	0	1	0	1	1,11	0	0
Atm-Banka	0	0	0	0	0	0	0	0
İl ve Tarım Orman M.	0	1	0	0	0	0	1	1,08
Ptt	0	0	1	1	1	1,11	1	1,08
Milli Piyango İdaresi	1	0	0	0	1	1,11	0	0
Boş Dükkân	3	3	2	6	5	5,55	9	9,78
Boş Parsel	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	43	46	47	46	90		92	

Şarampol Caddesinin yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde caddenin batısında 5 adet, doğusunda da 6 adet dükkânın boş olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.2). 2015 yılındaki işlevsel dağılımda en çok dükkân sayısına sahip sektörler; kafe-restoran (%12,83), halı (%12,16), kuyum (%10,13), tekstil (%8,10) ve aktar-kuruyemiş (%6,08) olduğu görülmüştür. Yayalaştırma sonrası zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde ise caddenin batısında 2 adet, doğusunda da 4 adet dükkânın boş olduğu tespit edilmiştir. 2024 yılındaki işlevsel dağılımda en çok dükkân sayısına sahip sektörler; kafe-restoran (%19,04), tekstil (%14,28), kuyum (%10,20), kozmetik-bijuteri (%6,12) ve halı (%6,12) olduğu tespit edilmiştir.

Şarampol Caddesinde yer alan sektörlerin 2015 yılı ve 2024 yılı dükkân sayıları incelendiğinde, kafe-restoran (9 adet), tekstil (9 adet), kozmetik-bijuteri (6 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayıları artış gösterirken, halı (9 adet), mefruşat (6 adet), beyaz eşya-spot (5 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayılarında azalış göstermesi dikkat çekmektedir.

Çizelge 4.2. Şarampol Caddesinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü

Yıllar	Caddenin Batısındaki Dükkân Sayısı		Caddenin Doğusundaki Dükkân Sayısı		Toplam Dükkân Sayısı			
	2015	2024	2015	2024	2015	2015 (%)	2024	2024 (%)
Kafe-Restoran	6	9	13	19	19	12,83	28	19,04
Büfe-Tütüncü	2	1	3	5	5	3,37	6	4,08
Market	2	2	1	2	3	2,02	4	2,72
Aktar -Kuruyemiş	5	4	4	1	9	6,08	5	3,40
Özelleşmiş Gıda Stş. Br.	0	0	2	2	2	1,35	2	1,36
Kasap-Tavukçu	2	0	2	2	4	2,70	2	1,36
Eczane	1	1	1	1	2	1,35	2	1,36
Antalya Kamu Hst. Bir.G.S.	1	0	0	0	1	0,67	0	0
Optik	1	0	0	1	1	0,67	1	0,68
Fotoğrafçı	0	0	2	2	2	1,35	2	1,36
Kırtasiye-Matbaa	0	0	1	1	1	0,67	1	0,68
Tekstil	4	13	8	8	12	8,10	21	14,28
Çanta	0	1	0	0	0	0	1	1,36
Ayakkabı	1	1	2	2	3	2,02	3	2,04
Kuyumcu	11	15	4	0	15	10,13	15	10,20
Kozmetik-Bijuteri	2	4	1	5	3	2,02	9	6,12
Tuhafiye	0	0	0	0	0	0	0	0
Mefruşat	2	0	5	1	7	4,72	1	0,68
Halı	13	6	5	3	18	12,16	9	6,12
Kuaför-Berber	1	2	2	1	3	2,02	3	2,04
Petshop	0	2	0	0	0	0	2	1,36
Çiçekçi	0	0	0	0	0	0	0	0
Raf Satış Birimi	0	0	0	0	0	0	0	0
Züccaciye	1	2	2	1	3	2,02	3	2,04
Mobilya	1	3	2	3	3	2,02	6	4,08

Çizelge 4.2'nin devamı

Yıllar	Caddenin Batısındaki Dükkan Sayısı		Caddenin Doğusundaki Dükkan Sayısı		Toplam Dükkan Sayısı			
	2015	2024	2015	2024	2015	2015 (%)	2024	2024 (%)
Beyaz Eşya-Spot	4	0	1	0	5	3,37	0	0
Bisikletçi- Motorcu	0	0	0	0	0	0	0	0
Lastikçi	0	0	1	1	1	0,67	1	0,68
Diş Kliniği	0	0	0	0	0	0	0	0
Gayrimenkul- Emlak-Döviz	1	1	2	0	3	2,02	1	0,68
Telefon- Bilgisayar	5	4	3	4	8	5,40	8	4,76
Oyun Alanı Birimi	0	0	0	1	0	0	1	0,68
Atm-Banka	2	2	2	1	4	2,70	3	2,72
İl ve Tarım Orman M.	0	0	0	00	0	0	0	0
Ptt	0	0	0	0	0	0	0	0
Milli Piyango İdaresi	0	0	0	0	0	0	0	0
Boş Dükkan	5	2	6	4	11	7,43	6	4,08
Boş Parsel	0	0	0	1	0	0	1	0,68
Toplam	73	75	75	72	148		147	

Caddelerin tamamı bir arada değerlendirildiğinde, yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde caddenin batısında 8 adet, doğusunda da 8 adet dükkanın boş olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.3). 2015 yılındaki işlevsel dağılımda en çok dükkan sayısına sahip sektörler; kafe-restoran (%10,46), halı (%9,24), tekstil (%7,56), beyaz eşya-spot (%7,56), ve kuyum (%7,14) olduğu görülmüştür. Yayalaştırma sonrası zemin kat kullanım işlevleri incelendiğinde ise caddenin batısında 5 adet, doğusunda da 10 adet dükkanın boş olduğu tespit edilmiştir. 2024 yılındaki işlevsel dağılımda en çok dükkan sayısına sahip sektörler; kafe-restoran (%14,22), tekstil (%12,97), kuyum (%6,69), kozmetik-bijuteri (%4,60), beyaz eşya-spot (%4,60) ve halı (%4,60) olduğu görülmüştür.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yer alan sektörlerin 2015 yılı ve 2024 yılı dükkan sayıları incelendiğinde, tekstil (13 adet), kafe-restoran (9 adet), kozmetik-bijuteri (7 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayıları artış gösterirken, halı (11 adet), beyaz eşya-spot (7 adet), aktar-kuruyemiş (5 adet) sektörlerinde satış yapan işletme sayılarında azalış göstermesi dikkat çekmektedir.

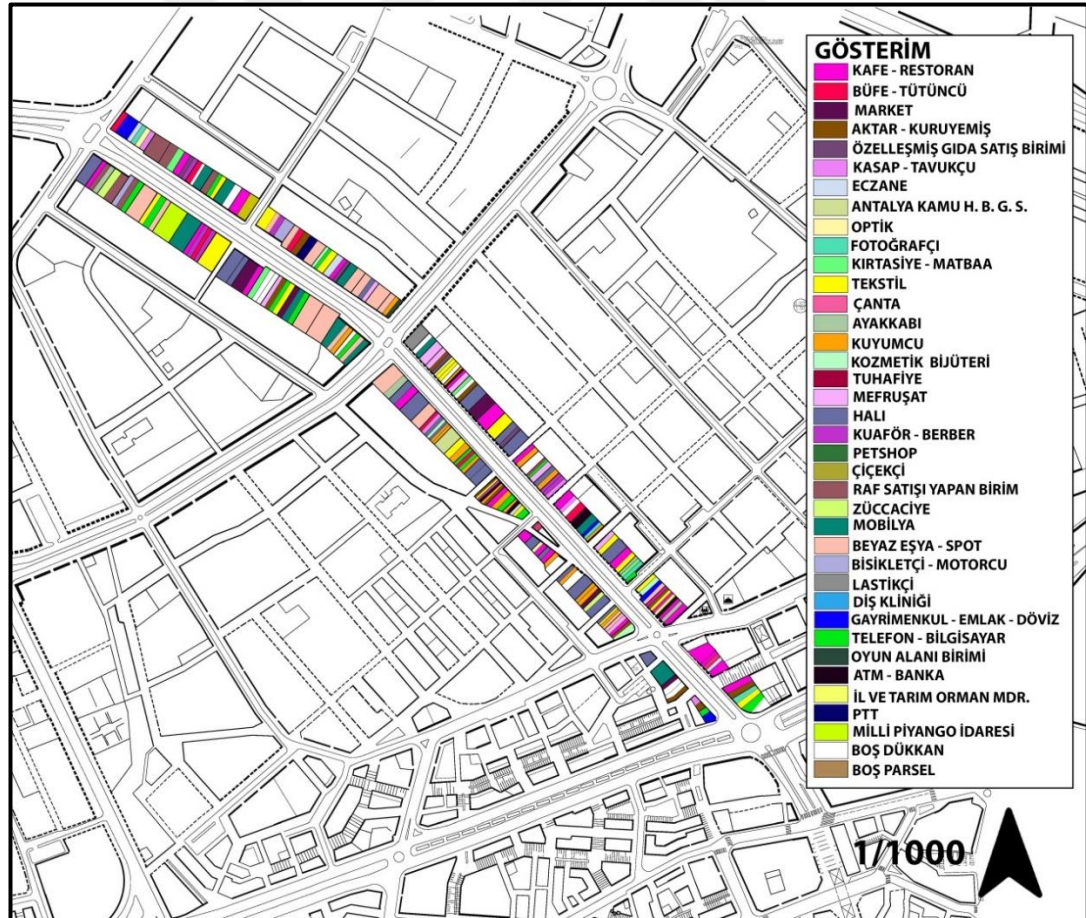
Çizelge 4.3. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yer alan işletmelerin niteliği ve türü

Yıllar	Caddenin Batısındaki Dükkan Sayısı		Caddenin Doğusundaki Dükkan Sayısı		Toplam Dükkan Sayısı			
	2015	2024	2015	2024	2015	2015 (%)	2024	2024 (%)
Kafe - Restoran	9	15	16	19	25	10,46	34	14,22
Büfe - Tütüncü	3	3	6	8	9	3,78	11	4,60
Market	4	3	1	2	5	2,10	5	2,09
Aktar -Kuryemiş	6	5	5	1	11	4,62	6	2,51
Özelleşmiş Gıda Stş. Br.	0	0	4	2	4	1,68	2	0,83
Kasap - Tavukçu	2	0	3	4	5	2,10	4	1,67
Eczane	1	2	3	4	4	1,68	6	2,51
Antalya Kamu Hst. Bir.G.S.	1	0	0	0	1	0,42	0	0
Optik	1	0	1	2	2	0,84	2	0,83
Fotoğrafçı	0	0	3	3	3	1,26	3	1,25
Kırtasiye- Matbaa	1	1	2	2	3	1,26	3	1,25
Tekstil	7	18	11	13	18	7,56	31	12,97
Çanta	0	1	0	1	0	0	2	0,83
Ayakkabı	2	4	2	2	4	1,68	6	2,51
Kuyumcu	12	16	5	0	17	7,14	16	6,69
Kozmetik-Bijuteri	2	4	2	7	4	1,68	11	4,60
Tuhafiye	0	1	0	2	0	0	3	1,25
Mefruşat	3	2	6	2	9	3,78	4	1,67
Halı	16	8	6	3	22	9,24	11	4,60
Kuaför- Berber	3	3	4	3	7	2,94	6	2,51
Petshop	0	3	0	0	0	0	3	1,25
Çiçekçi	0	0	1	1	1	0,42	1	0,41
Raf Satış Birimi	3	1	3	1	6	2,52	2	0,83
Züccaciye	2	2	2	2	4	1,68	4	1,67
Mobilya	5	4	5	5	10	4,20	9	3,76
Beyaz Eşya-Spot	10	7	8	4	18	7,56	11	4,60
Bisikletçi-Motorcu	1	1	1	0	2	0,84	1	0,41
Lastikçi	0	0	1	1	1	0,42	1	0,41
Diş Kliniği	0	1	0	0	0	0	1	0,41
Gayrimenkul- Emlak-Döviz	1	1	4	3	5	2,10	4	1,67
Telefon-Bilgisayar	10	7	5	5	15	6,30	12	4,60
Oyun Alanı Birimi	0	0	1	1	1	0,42	1	0,41
Atm-Banka	2	2	2	1	4	1,68	3	1,67
İl ve Tarım Orman M.	0	1	0	0	0	0	1	0,41
Ptt	0	0	1	1	1	0,42	1	0,41
Milli Piyango İdaresi	1	0	0	0	1	0,42	0	0
Boş Dükkan	8	5	8	10	16	6,72	15	6,27
Boş Parsel	0	0	0	1	0	0	1	0,41
Toplam	116	121	122	118	238		239	

2015 yılında yayalaştırılan caddenin batısındaki dükkân sayısı 117, doğusundaki dükkân sayısı 121 adet iken 2024 yılında yapılan arazi çalışmasında batısındaki dükkân sayısı 121, doğusundaki dükkân sayısı 118 adet olduğu saptanmıştır. 2015 yılında alandaki toplam dükkân sayısı 238 adet 2024 yılında ise 239 adettir. Yayalaştırılan caddede bazı dükkânların birleştirilmiş ve büyütülmüş bazılarının ise ayrılarak metrekarelerinin küçültülmüş olduğu tespit edilmiştir.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde kamu kurum ve kuruluşları da yer almaktadır. 2015 yılında İl ve Tarım Orman Müdürlüğü binasının zemin kat kullanımı Milli Piyango İdaresine aitken günümüzde binanın tamamı İl ve Tarım Orman Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır. 2015 yılında Şarampol mevkiinde bulunan Antalya Kamu Hastaneleri Birliği Genel Sekreterliği Kepez ilçesine taşınmıştır. Abdi İpekçi Caddesinin doğu cephesinde yer alan Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü Şarampol Şubesi her iki dönemde de varlığını sürdürmektedir.

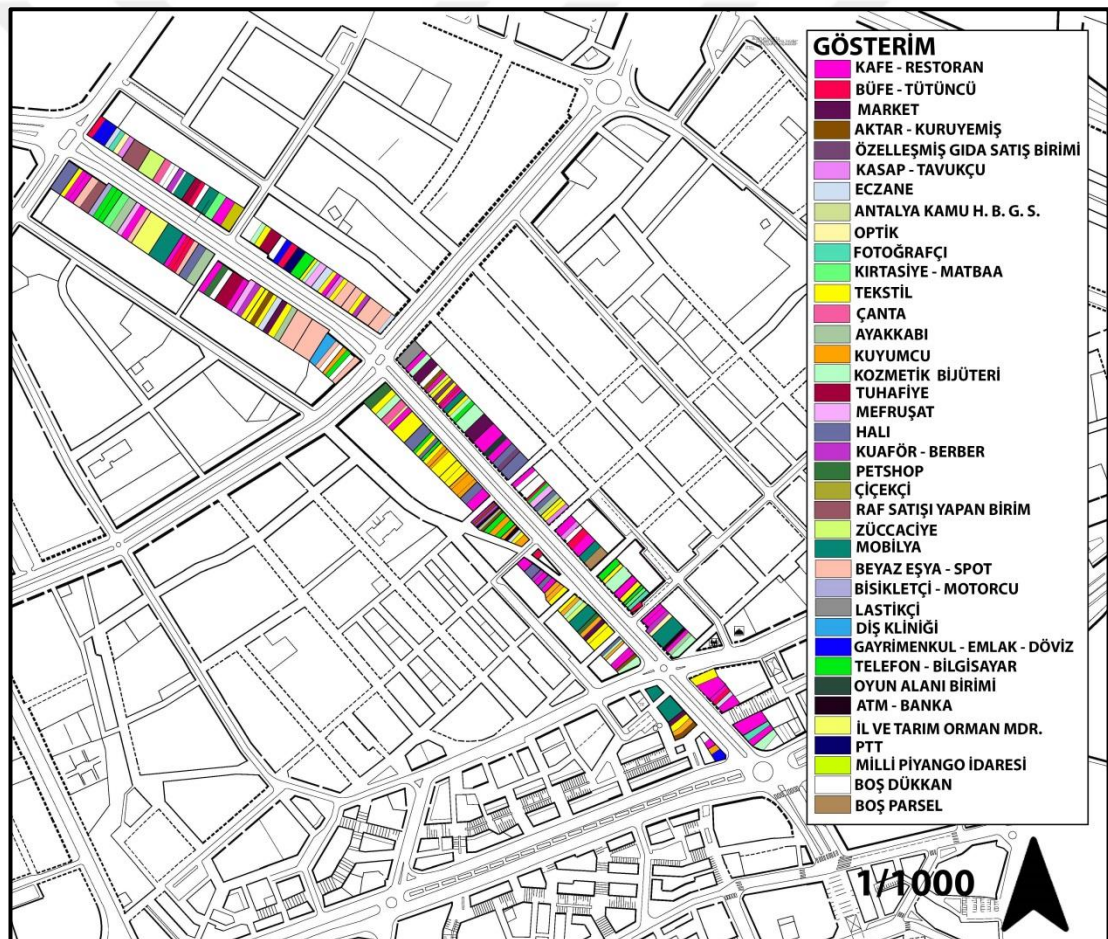
Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin 2015 yılı zemin kat kullanımı incelendiğinde ev ürünlerine yönelik satış yapan mağazaların (beyaz eşya, halı, mobilya gibi) yoğun olduğu dikkat çekmektedir (Şekil 4.13). 2015 yılı verileri incelendiğinde, kafe-restoran gibi rekreatif alanların Şarampol Caddesinde daha fazla olduğu görülmektedir.



Şekil 4.13. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma öncesi zemin kat kullanım işlevleri

Çalışma alanında yapılan arazi incelemeleri sonucunda ev eşyalarına yönelik satış yapan dükkânların zaman içinde azaldığı, buna karşın dinlenme, sosyalleşme açısından tercih edilen kafe-restoran gibi mekânların 2024 yılında arttığı görülmektedir. Taşımacılık faktörü ön planda olan bu sektörlerin azalması yayalaştırma uygulamaları ile ilişkilendirebilmektedir.

Şarampol Caddesinin 2024 yılı zemin kat kullanımı incelendiğinde tekstil ve kafe-restoran sektörlerinde hizmet veren birimlerin yoğun olduğu dikkat çekmektedir (Şekil 4.14). Ayrıca caddenin doğusunda yer alan 1 parselde kentsel dönüşüm çalışması yapıldığı gözlenmiştir. Yıllar içinde artış gösteren kafe - restoranların, kozmetik-bijuteri ve tekstil-çanta sektörlerinin Şarampol Caddesinde daha yoğun olduğu görülmektedir. Yaya caddesinin güney bölgesinde yer alan alışveriş merkezinin, nüfus çekim gücü etkisinin Şarampol Caddesi'ne de potansiyel müşteri etkisi göz ardı edilmemelidir.



Şekil 4.14. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırma sonrası zemin kat kullanım işlevleri

Şekil 4.15'te Abdi İpekçi Caddesinin şekil 4.16'da Şarampol Caddesinin fonksiyonu değişen birimlerin paftaları yer almaktadır. Paftada yer alan rakamlar dükkânları temsil etmekte olup çalışma alanında bulunan bazı dükkânların 2015 ve

2024 yıllarında birleştirilmiş ya da ayrılmış olduğu görülmektedir. Abdi İpekçi Caddesinin batısında yer alan 46 adet dükkânın 31 adetinde, doğusunda yer alan 48 adet dükkânın 29 adetinde sektör değişimi olmuştur. Abdi İpekçi Caddesinde yer alan dükkânların %63,82'sinin sektörü değişmiştir.



Şekil 4.15. Abdi İpekçi Caddesi işlevi değişen birimler

Çizelge 4.4'te yer alan Abdi İpekçi Caddesinde yer alan dükkânların sayısı incelendiğinde, batısında 3 dükkânın bölünüp birim sayısının arttığı ve 6 dükkâna çıktığı saptanmıştır. Caddenin batısında ise başka farklı 3 noktadaki yan yana 2 dükkân birleştirilip büyütülmüştür. Abdi İpekçi Caddesinin batısındaki dükkân sayısı 2015 yılında 43 adet iken 2024 yılındaki dükkân sayı 46 adettir. Doğusundaki dükkân sayısı 2015 yılında 47 adet iken 2024 yılındaki dükkân sayı 46 adettir.

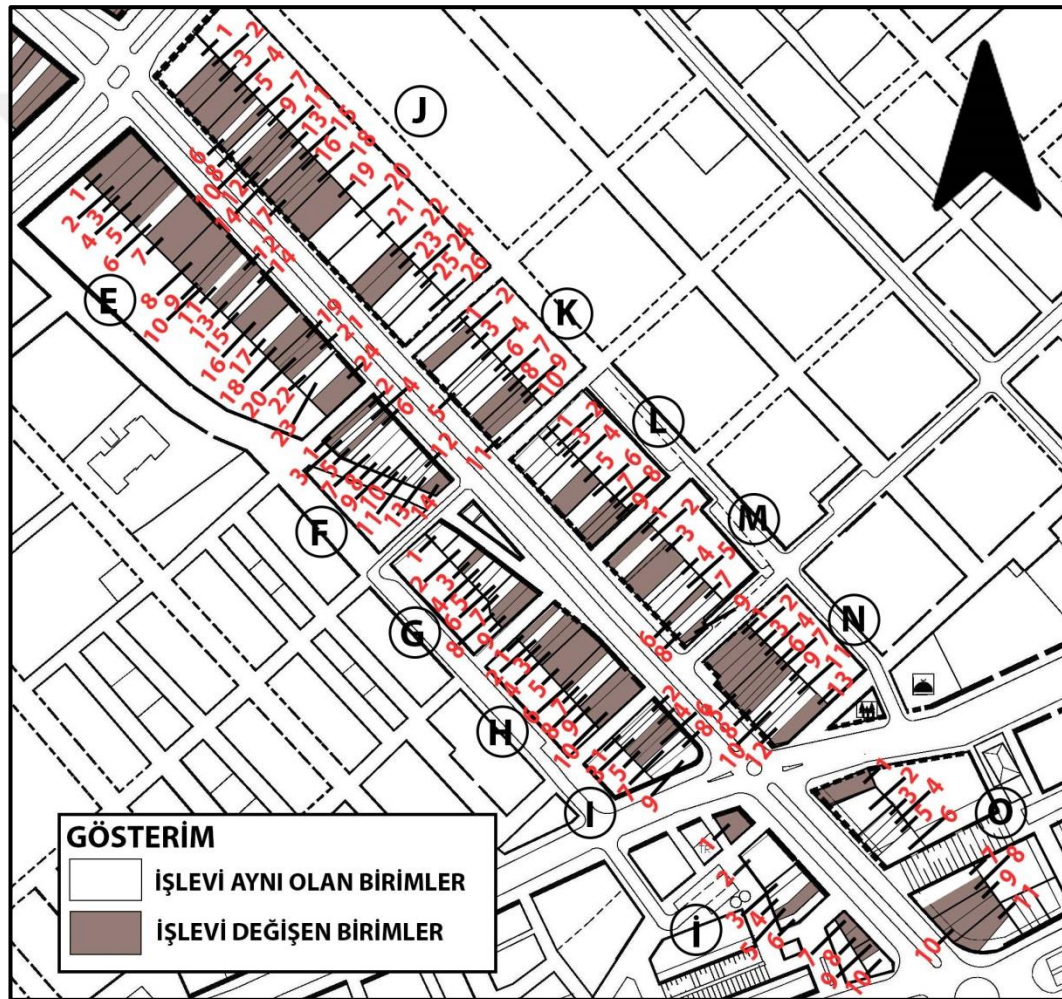
Çizelge 4.4. Abdi İpekçi Caddesinde yer alan işletmelerin nitelik ve tür değişimi

	2015 YILI	2024 YILI		2015 YILI	2024 YILI
A - 1	Halı	Halı	C - 1	Büfe - Tütüncü	Büfe - Tütüncü
A - 2	Kafe - Restoran	Tekstil	C - 2	G.mnkl-Emlk-Dvz	G.mnkl-Emlk-Dvz
A - 3	Raf	Kafe - Restoran	C - 3	G.mnkl-Emlk-Dvz	G.mnkl-Emlk-Dvz
A - 4	Ayakkabı	Kafe - Restoran	C - 4	Eczane	Eczane
A - 5	Zücade	Beyaz Eşya-Spot	C - 5	Fotoğrafçı	Fotoğrafçı
A - 6	Raf	Raf	C - 6	Optik	Optik
A - 7	Bisikletçi-Motorcu	Bisikletçi-Motorcu	C - 7	Mefruşat	Mefruşat
A - 8	Raf	Telefon-Bilgisayar	C - 8	Raf	Raf
A - 9	Telefon-Bilgisayar	Telefon-Bilgisayar	C - 9	Raf	Zücade
A - 10	Beyaz Eşya-Spot	Kırtasiye-Matbaa	C - 10	Kırtasiye-Matbaa	
A - 11		Ayakkabı	C - 11	Kafe - Restoran	Çanta
A - 12	Tekstil	Mefruşat	C - 12	Özelleşmiş Gıda S.B.	Boş
A - 13	Telefon-Bilgisayar	Kafe - Restoran	C - 13	Kuaför - Berber	Boş
A - 14	Beyaz Eşya-Spot	Beyaz Eşya-Spot	C - 14	Büfe - Tütüncü	Kuaför - Berber
A - 15	Milli Piyango İdaresi	İl ve Tarım Orman Müdürlüğü	C - 15	Boş	Boş
A - 16	Mobilya	Mobilya	C - 16	Mobilya	Mobilya
A - 17	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran	C - 17	Raf	Tuhafiye
A - 18	Kuaför - Berber	Büfe - Tütüncü	C - 18	Telefon-Bilgisayar	Büfe - Tütüncü
A - 19	Büfe - Tütüncü	Büfe - Tütüncü	C - 19	Tekstil	Boş
A - 20	Kuaför - Berber	Beyaz Eşya-Spot	C - 20	Mobilya	Mobilya
A - 21	Tekstil	Halı	C - 21	Boş	Kırtasiye-Matbaa
A - 22		Ayakkabı	C - 22	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
B - 1	Halı	Kafe - Restoran	C - 23	Çiçekçi	Çiçekçi
B - 2		Petshop	D - 1	Tekstil	Boş
B - 3	Halı	Boş	D - 2	Beyaz Eşya - Spot	Kozmetik-Bijuteri
B - 4	Market	Tuhafiye	D - 3	Kuaför - Berber	Tekstil
B - 5	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran	D - 4	Bisikletçi-Motorcu	Tuhafiye
B - 6	Kırtasiye-Matbaa	Mefruşat	D - 5	Beyaz Eşya-Spot	Boş
B - 7	Boş	Kuaför - Berber	D - 6	Büfe - Tütüncü	G.mnkl-Emlk-Dvz
B - 8	Boş	Tekstil	D - 7	Aktar -Kuruyemiş	Büfe - Tütüncü
B - 9	Mefruşat	Tekstil	D - 8	Ptt	Ptt
B - 10	Aktar-Kuruyemiş	Aktar-Kuruyemiş	D - 9	Beyaz Eşya - Spot	Telefon-Bilgisayar
B - 11	Telefon-Bilgisayar	Tekstil	D - 10	Kozmetik - Bijuteri	Tekstil
B - 12	Tekstil	Eczane	D - 11	Telefon-Bilgisayar	Kozmetik-Bijuteri
B - 13	Market	Market	D - 12	Tekstil	Mefruşat
B - 14	Mobilya	Tekstil	D - 13	Eczane	Eczane
B - 15	Telefon-Bilgisayar	Ayakkabı	D - 14	Kafe - Restoran	Tekstil
B - 16	Beyaz Eşya-Spot	Beyaz Eşya-Spot	D - 15	Özelleşmiş Gıda S.B.	Kafe - Restoran
B - 17	Beyaz Eşya -Spot	Beyaz Eşya -Spot	D - 16	Mobilya	Kasap - Tavukçu
B - 18	Mobilya	Diş Kliniği	D - 17		Tekstil
B - 19	Beyaz Eşya -Spot	Beyaz Eşya-Spot	D - 18	Beyaz Eşya - Spot	Beyaz Eşya -Spot
B - 20	Kuyumcu	Boş	D - 19	Beyaz Eşya -Spot	Beyaz Eşya -Spot
B - 21	Boş	Kuyumcu	D - 20	Halı	Tekstil

Çizelge 4.4.'ün devamı

	2015 YILI	2024 YILI		2015 YILI	2024 YILI
B - 22	Telefon-Bilgisayar	Telefon-Bilgisayar	D - 21	Mefruşat	Kuaför - Berber
B - 23	Beyaz Eşya-Spot	Boş	D - 22	Beyaz Eşya - Spot	Beyaz Eşya-Spot
B - 24	Mobilya	Beyaz Eşya-Spot	D - 23	Beyaz Eşya - Spot	Beyaz Eşya-Spot
			D - 24	Kuyumcu	
			D - 25	Oyun Alanı Birimi	Eczane

Şarampol Caddesinin batısında yer alan 76 adet dükkânın 39 adetinde, doğusunda yer alan 78 adet dükkânın 42 adetinde sektör değişimi olmuştur. Şarampol Caddesinde yer alan dükkânların %52,56'sının sektörü değişmiştir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Şarampol Caddesi işlevi değişen birimler

Şarampol Caddesindeki ticari birimlerin sayısı incelendiğinde, batısındaki 4 dükkânın bölünüp birim sayısının arttığı ve 8 dükkâna çıktığı, 2 dükkânın ise birleştirilip tek dükkâna dönüştüğü ve toplam dükkân sayısının 7 adet olduğu tespit edilmiştir. Caddenin batısında ise iki farklı noktadaki yan yana 2 dükkân birleştirilip büyütülmüştür. Bununla beraber kentsel dönüşüm geçiren ve 2015 yılında 5 dükkânın

bulunduğu 1 parselin, büyük tek bir dükkâna dönüştüğü tespit edilmiştir. Şarampol Caddesi'nin doğusundaki dükkân sayısının toplamdaki sayısında değişime bakıldığında dükkân sayısı 6 azalmıştır (Çizelge 4.5). Şarampol Caddesinin batısındaki dükkân sayısı 2015 yılında 73 adet iken 2024 yılındaki dükkân sayı 75 adettir. Doğusundaki dükkân sayısı 2015 yılında 75 adet iken 2024 yılındaki dükkân sayı 72 adettir.

Çizelge 4.5. Şarampol Caddesinde yer alan işletmelerin nitelik ve tür değişimi

	2015 YILI	2024 YILI		2015 YILI	2024 YILI
E - 1	Beyaz Eşya-Spot	Petshop	J - 1	Lastikçi	Lastikçi
E - 2		Tekstil	J - 2	Boş	Kafe - Restoran
E - 3	Ayakkabı	Kozmetik-Bijuteri	J - 3	Mobilya	Kozmetik-Bijuteri
E - 4	Halı	Çanta	J - 4	Mefruşat	Market
E - 5	Kafe - Restoran	Zücaciye	J - 5	Mefruşat	Boş
E - 6		Kafe - Restoran	J - 6	Aktar-Kuruyemiş	Aktar-Kuruyemiş
E - 7	Halı	Tekstil	J - 7	Özelleşmiş Gıda S.B.	Kafe - Restoran
E - 8	Beyaz Eşya-Spot	Halı	J - 8	Zücaciye	Zücaciye
E - 9	Büfe - Tütüncü	Telefon – Bilgisayar	J - 9	Tekstil	Tekstil
E - 10	Kasap - Tavukçu	Tekstil	J - 10	Tekstil	Özelleşmiş Gıda S.B.
E - 11	Halı	Halı	J - 11	Boş	Tekstil
E - 12	Kozmetik-Bijuteri	Telefon – Bilgisayar	J - 12	Kuyumcu	Kafe - Restoran
E - 13	Halı	Tekstil	J - 13	Atm – Banka	Büfe - Tütüncü
E - 14	Kuyumcu	Kuyumcu	J - 14	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
E - 15	Kuyumcu	Kuyumcu	J - 15	Mefruşat	Mobilya
E - 16	Antalya Kamu Hst. Bir. Gnl Sek.	Tekstil	J - 16	Kırtasiye - Matbaa	Tekstil
E - 17	Tekstil	Tekstil	J - 17	Boş	Kozmetik-Bijuteri
E - 18	Kuyumcu	Tekstil	J - 18	Aktar-Kuruyemiş	Telefon – Bilgisayar
E - 19	Telefon-Bilgisayar	Kuyumcu	J - 19	Halı	Kozmetik-Bijuteri
E - 20	Büfe-Tütüncü	Kuyumcu	J - 20	Market	Market
E - 21	Telefon-Bilgisayar		J - 21	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
E - 22	Kuyumcu	Kuyumcu	J - 22	Tekstil	Oyun Alanı Birimi
E - 23	Halı	Halı	J - 23		Kafe - Restoran
E - 24	Halı	Kafe - Restoran	J - 24	Halı	Halı
F - 1	Aktar-Kuruyemiş	Kafe - Restoran	J - 25	Özelleşmiş Gıda S.B.	Özelleşmiş Gıda S.B.
F - 2	Tekstil	Aktar-Kuruyemiş	J - 26	Halı	Halı
F - 3	Kuaför-Berber	Kuaför - Berber	K - 1	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
F - 4	Atm – Banka	Atm – Banka	K - 2	Kuyumcu	Boş
F - 5	Kuyumcu	Ayakkabı	K - 3	Boş	Boş
F - 6	Aktar -Kuruyemiş	Aktar -Kuruyemiş	K - 4	Büfe - Tütüncü	Büfe - Tütüncü
F - 7	Kafe - Restoran	Telefon –Bilgisayar	K - 5	Telefon – Bilgisayar	Telefon – Bilgisayar
F - 8	Kuyumcu	Kuyumcu	K - 6	Mefruşat	Mefruşat
F - 9	Telefon-Bilgisayar	Telefon – Bilgisayar	K - 7	Halı	Halı
F - 10	Kuyumcu	Kuyumcu	K - 8	Kuyumcu	Ayakkabı
F - 11	Atm – Banka	Atm – Banka	K - 9	Kuaför - Berber	Tekstil
F - 12	Eczane	Eczane	K - 10	Kuaför - Berber	Tekstil
F - 13	Tekstil	Tekstil	K - 11	Kasap -Tavukçu	Kasap -Tavukçu

Çizelge 4.5.'in devamı

	2015 YILI	2024 YILI		2015 YILI	2024 YILI
F - 14	Telefon-Bilgisayar	Kuyumcu	L - 1	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
G - 1	Kafe-Restoran	Kafe - Restoran	L - 2	Kasap -Tavukçu	Kasap -Tavukçu
G - 2	Halı	Halı	L - 3	Boş	Boş
G - 3	Optik	Kuaför - Berber	L - 4	Büfe - Tütüncü	Büfe - Tütüncü
G - 4	Kafe-Restoran	Kafe - Restoran	L - 5	Atm – Banka	Kafe - Restoran
G - 5	Halı	Halı	L - 6	Mobilya	Mobilya
G - 6	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran	L - 7	G.mnkl-Emlk-Dvz	Boş Parsel
G - 7	Kuyumcu	Kuyumcu	L - 8	Fotoğrafçı	
G - 8	Boş	Kuyumcu	L - 9	Kuyumcu	
G - 9		Tekstil	M - 1	Mefruşat	Telefon – Bilgisayar
H - 1	Halı	Tekstil	M - 2	Tekstil	Tekstil
H - 2	Kuyumcu	Kuyumcu	M - 3	Halı	Kozmetik-Bijuteri
H - 3	Boş	Kozmetik-Bijuteri			
H - 4		Zücaciye	M - 4	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
H - 5	Mobilya	Mobilya	M - 5	Tekstil	Tekstil
H - 6	Kuyumcu	Petshop	M - 6	Ayakkabı	Telefon – Bilgisayar
H - 7	Kuyumcu	Kuyumcu	M - 7	Kırtasiye-Matbaa	Kırtasiye-Matbaa
H - 8	Market	Market	M - 8	Fotoğrafçı	Fotoğrafçı
H - 9	Zücaciye	Tekstil	M - 9	Telefon – Bilgisayar	Büfe - Tütüncü
H - 10	Halı	Tekstil	N - 1	Tekstil	Kafe - Restoran
I - 1	Halı	Halı	N - 2	Kozmetik-Bijuteri	Kafe - Restoran
I - 2	Tekstil	Kozmetik-Bijuteri	N - 3	G.mnkl-Emlk-Dvz	Kuaför - Berber
I - 3	Kuyumcu	Kuyumcu	N - 4	Beyaz Eşya-Spot	Optik
I - 4	Beyaz Eşya-Spot	Boş	N - 5	Kafe - Restoran	Mobilya
I - 5	Beyaz Eşya-Spot		N - 6	Aktar -Kuruyemiş	
I - 6	Mefruşat	Kafe - Restoran	N - 7	Tekstil	
I - 7	Kafe-Restoran	Kafe - Restoran	N - 8	Kafe - Restoran	
I - 8	Aktar -Kuruyemiş	Aktar -Kuruyemiş	N - 9	Zücaciye	
I - 9	Kozmetik-Bijuteri	Kozmetik-Bijuteri	N - 10	Atm – Banka	Atm – Banka
İ - 1	Halı	Mobilya	N - 11	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
İ - 2	Mobilya	Mobilya	N - 12	Ayakkabı	Ayakkabı
İ - 3	Market	Market	N - 13	Kafe - Restoran	Kozmetik-Bijuteri
İ - 4	Boş	Tekstil	O - 1	Boş	Tekstil
İ - 5	Boş	Kuyumcu	O - 2	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
İ - 6	Aktar -Kuruyemiş	Aktar -Kuruyemiş	O - 3	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
İ - 7	Kasap-Tavukçu	Boş	O - 4	Büfe - Tütüncü	Büfe - Tütüncü
İ - 8	Aktar -Kuruyemiş	Kafe - Restoran	O - 5	Eczane	Eczane
İ - 9	Telefon-Bilgisayar	Kuyumcu	O - 6	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
İ - 10	G.mnkl-Emlk-Dvz	G.mnkl-Emlk-Dvz	O - 7	Kafe - Restoran	Kafe - Restoran
			O - 8	Aktar -Kuruyemiş	Kozmetik-Bijuteri
			O - 9	Fotoğrafçı	
			O - 10	Tekstil	
			O - 11	Telefon – Bilgisayar	

Caddelerde gözlemlenen, gündelik hayattaki ihtiyaçlara yönelik sektörlerin ve insanların sosyalleşmesi olarak sağlayan kafe-restoranların sayısındaki değişim, yaya caddelerinin temel amaçları doğrultusuna uygun bir gelişme göstermiştir. Bu da çalışmanın alt hipotezlerinden birisi olan yayalaştırma uygulamalarının ticari birimlerde sektörel değişimleri etkilediği hipotezini doğrular niteliktedir. Araç yolunun kapatılmasıyla ticari aktivitelerin bulunduğu Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde ticari sektörlerin türü ve yoğunluğu farklılaşmış ve bu durum sonucunda da birçok işletme dönüşüme uğramıştır.

4.3. Anket Verilerine İlişkin Değerlendirme

2024 yılında alanda 239 adet dükkân bulunmaktadır. Bu dükkânların 18 adeti daha önce ifade edilen sınırlıklar sebebiyle anket çalışmasına dâhil edilmemiştir. Yüz yüze olarak gerçekleştirilen anket çalışmasına, 221 işletme sahibinin 143'ü katılım sağlamıştır. Anket çalışmasında; işletmelerin/kurumların açılış yılları, caddede iş yeri açma nedenleri, dükkân kullanım durumları, alanda yaşanan otopark sorunları, işletmelerin en yoğun günleri, caddenin mekânsal olarak güvenli olma durumu, çalışanların kendilerini güvenli hissetme durumları, işletmeler açısından caddenin yaya olmasından kaynaklı avantajlar/dezavantajlar ve son olarak söz konusu bölgeyi ziyaretçiler ve müşteriler için daha cazip hale getirmek amacıyla iyileştirilmesi gereken hususlara ilişkin yanıtlar alınmıştır.

Anket çalışması yapılan 143 işletmenin 24'ü tekstil, 18'i kafe-restoran, 11'i beyaz eşya-spot, 10'u kozmetik-bijuteri, 9'u kuyum, 8'i telefon-bilgisayar, 7'si halı ve 6'sı ayakkabı sektöründe hizmet vermektedir. Görüşme sayısı 5 ve 5'in altında olan sektörlerle yapılan toplam anket sayısı ise 50'dir ve büfe-tütüncü, market, aktar-kuruyemiş, kasap-tavukçu, eczane, optik, fotoğrafçı, kırtasiye-matbaa, çanta, tuhafiye, mefruşat, kuaför-berber, petshop, çiçekçi, raf satış birimi, züccaciye, mobilya, bisikletçi-motorcu, diş kliniği, gayrimenkul-emlak-döviz, oyun alanı birimi sektörlerinden oluşmaktadır (Çizelge 4.6).

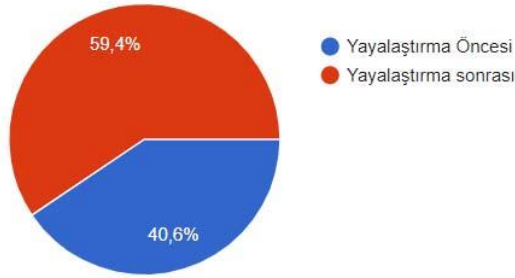
Çizelge 4.6. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde anket yapılan sektörlerin sayısı

Kafe - Restoran	18
Büfe - Tütüncü	5
Market	4
Aktar -Kuruyemis	4
Kasap - Tavukçu	1
Eczane	3
Optik	1
Fotoğrafçı	2
Kırtasiye - Matbaa	2
Tekstil	24
Çanta	2
Ayakkabı	6
Kuyumcu	9
Kozmetik - Bijuteri	10
Tuhafiye	2
Mefrusat	3
Halı	7

Çizelge 4.6.'nın devamı

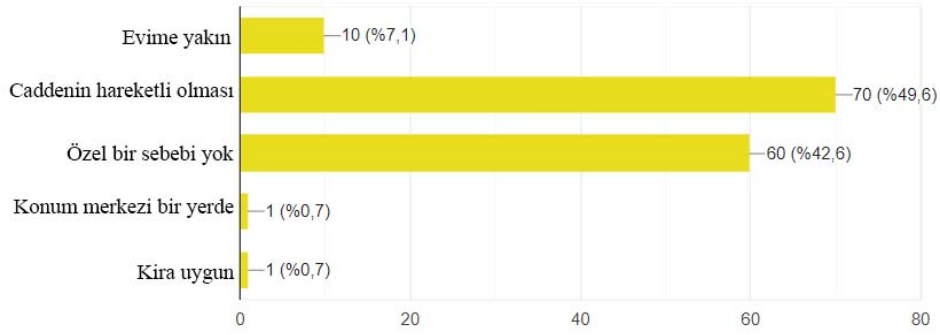
Kuaför - Berber	4
Petshop	3
Cicekçi	1
Raf Satış Birimi	2
Zücade	3
Mobilva	3
Bevaz Esya – Spot	11
Bisikletçi – Motorcu	1
Diş Kliniği	1
Gayrimenkul – Emlak – Döviz	2
Telefon – Bilgisayar	8
Oyun Alanı Birimi	1
Toplam	143

Ankete katılanların %59,4'ü (85 adet) yayalaştırma sonrası, %40,6'sı (58 adet) yayalaştırma öncesinden beri faaliyet gösteren işletmelerden oluşmaktadır (Şekil 4.17).



Şekil 4.17. Yayalaştırma öncesi ve sonrası açılan işletmelerin yüzde oranları

İşletmelere Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde iş yerini açma sebepleri sorusuna 141 kişi yanıt vermiş ve bunların %49,6'sı caddenin hareketli olduğunu düşüncesiyle geldiğini, %42,6'sı özel bir sebebi olmadığını, o dönem içinde bulundukları dükkânı boş bulmaları nedeniyle geldiğini, %7,1'i evlerinin alan ile yakın olmasını nedeniyle geldiğini, %0,7'si Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin merkezi konumda olması nedeniyle geldiğini ve kalan %0,7'si ise kiralarının uygun olması nedeniyle geldiğini ifade etmiştir (Şekil 4.18). Caddelerin merkezi konumundan dolayı müşteri potansiyelinin yüksek olabileceğini düşündüklerinden, burayı tercih eden işletmelerin pek çoğu, müşteri konusundaki beklentilerini karşılamadığını anket çalışmaları esnasında dile getirmiştir.



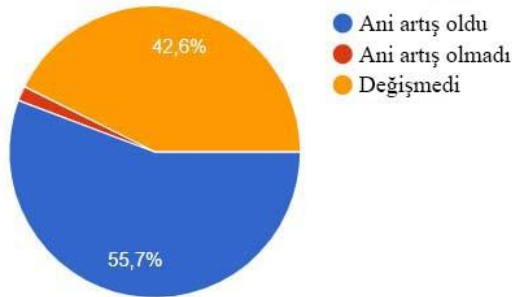
Şekil 4.18. İş yeri sahiplerinin Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde dükkân açma nedenleri

İşletmelere dükkân sahipliliği durumu sorulduğunda %85,7'si kiracı, %14,3'ü ise mülk sahibi olduğu yanıtını vermiştir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19. Dükkân sahiplilik durumları

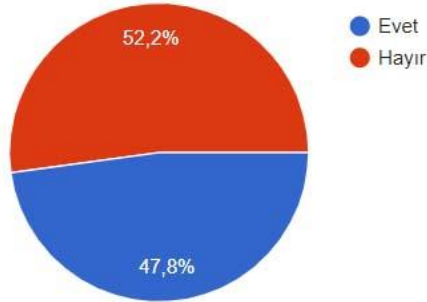
Yayalaştırma öncesinde de varlığını sürdüren 58 işletmeye ‘Yayalaştırma projesi sonrasında mülk veya kira ücretlerinde ani artış yaşadınız mı?’ sorusu sorulduğunda, %55,7'si ani artış olduğunu, %42,6'sı değişmediğini, %1,6'sı ani artış olmadığını dile getirmişlerdir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. Yayalaştırma sonrasında mülk veya kira ücretlerinde değişim durumu

Yayalaştırma sebebiyle ürün boşaltım-yükleme-depolama gibi servis hizmetlerinin alımında sorun yaşama durumu sorusuna verilen yanıtlarda işletmelerin %52,2'si sorun yaşamadığını, %47,8'i sorun yaşadığını ifade etmiştir (Şekil 4.21). Verilen yanıtlarda firmaların faaliyet gösterdiği sektörlerin(berber, fotoğrafçı, kuyumcu, telefon-bilgisayar) etkili olduğu söylenebilir. Sorun yaşayanların ortak şikâyetçi

oldukları konu ise; nakliye araçlarının trafik cezası uygulandığı için caddeye girememesi ve ürünlerin/malların insan gücü ile uzaktan taşınmasıdır.



Şekil 4.21. Yayalaştırma sebebiyle firmaların servis hizmetlerinin alımında sorun yaşama durumu

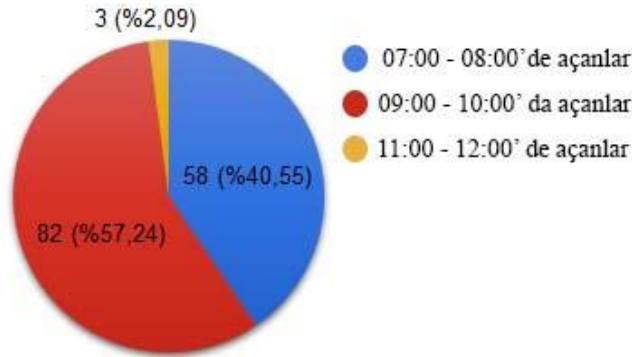
İşletme sahiplerine yöneltilen ‘Otopark ile ilgili sorun yaşıyor musunuz?’ sorusuna %50,4’i (66 kişi) evet, %49,6’sı (65 kişi) hayır cevabını vermiştir. Çalışmanın bulgular bölümünde, Sokullu Caddesi ile 565. Sokak arasında konut ve ticari birim sahiplerinin otopark ihtiyacının arka cephede ada sistemi içerisinde çözüldüğü açıklanmıştır. Otopark ile ilgili soru yöneltildiğinde esnaflar, tüm konut ve dükkân sahiplerinin otopark anahtarının olduğunu ve otoparka kumanda ile giriş çıkış yapıldığı aktarmıştır. Otopark konusundan sorun yaşadığını ifade eden işletmeler, konutlarla ortak kullanıma tahsis edilen otopark alanı yetersiz olduğunu, konutlarla ortak kullanıma tahsis edilen otoparkta konut sahiplerinin kilit sistemi uyguladığını, konutlarla ortak kullanıma tahsis edilen otoparkın kapı kilidi arızalı olduğu için alanı herkesin kullandığını, otopark alanı olmadığı için araçlarını sokağa bırakmak zorunda kaldıklarını ifade etmiştir. 565. Sokak ile çalışma alanının güney caddesi sınırı olan Yener Ulusoy Bulvarına kadar olan bölümde araçlar için bir otopark düzenlemesi olmadığından dolayı araç parkı için ara sokakların kullanılmaktadır. Bu durum alanda otopark ihtiyacının daha da artmasına sebep olmaktadır.

‘Caddeden taşınan dükkân sahiplerinin taşınma nedenleri konusunda bilginiz var mı?’ sorusuna cevap veren 96 kişinin 83’ü yaya sayısı az olduğu için caddenin beklenenden daha az müşteri potansiyeli yaratması sebebiyle gittiklerini beyan etmişlerdir. 18 kişi ise kira fiyatlarının yükselmesini sebep göstermişlerdir. Yayalaştırma öncesi caddede bulunan işletmelerden edinilen genel bilgi ise yayalaştırma öncesinde varlık gösteren birçok işletmenin tramvay için kazı çalışması yapıldığı süreçte iflas edip dükkânlarını kapattıkları yönündedir.

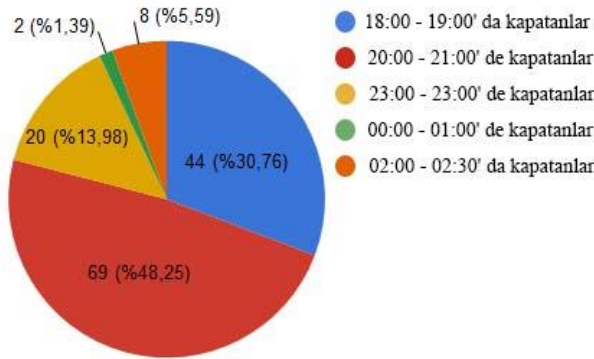
Çeşitli sektörlerin yer aldığı Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde işletme sahiplerine dükkân açılış, kapanış saatleri, gün içerisinde müşterilerin yoğun geldiği saatler ve günler sorulmuştur. Söz konusu sorular; çalışma alanının güney sınırında yer alan MarkAntalya alışveriş merkezinin açılış ve kapanış saatleri ile ilişkisini, alanının güney sınırında yer alan kapalı pazar alanının kurulduğu günlerin etkisini, akşam saatlerinde caddenin aktifliğini değerlendirmek için sorulmuştur.

Caddedeki işletmelerin %40,55’i sabah 07:00 ve 08:00’de, %57,24’ü sabah 09:00 ve 10:00’da ve %2,09’u 11:00 ve 12:00’de açılmaktadır (Şekil 4.22). Caddedeki

işletmelerin 28,1'si akşam 18:00 ve 19:00'da, %48,25'i akşam 20:00 ve 21:00'de, %13,98'i akşam 22:00 ve 23:00'de, %2,09'u gece 00:00 ve 01:00'de ve %5,59'u gece 02:00 ve 02:30'de kapanmaktadır (Şekil 4.23).



Şekil 4.22. Dükkân açılış saatleri



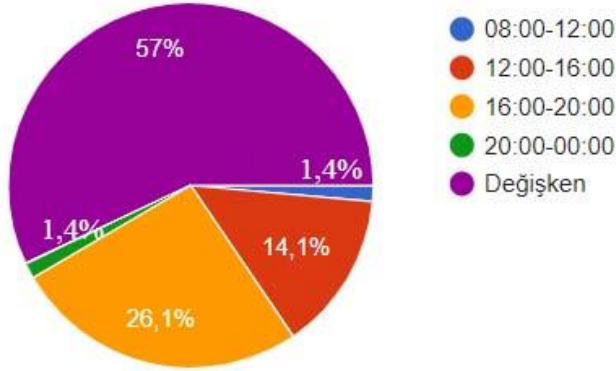
Şekil 4.23. Dükkân kapanış saatleri

Anket çalışmasında geç kapanan işletmelerin çoğunun kafe -restoran ve büfe-tütüncüler olduğu verisi bilinmektedir. Ticari birimlerin sektörleri ile kapanış saatleri arasında Chi-Square (Ki-Kare) Testi yapılmıştır. Ki-kare testi sonuçları değerlendirildiğinde; (Chi-Square=15,241 df=1 P=0,001) kafe-restoran ve büfe-market sektörleri ile kapanış saatleri arasında anlamlı bir ilişki bulunduğu tespit edilmiştir. (Çizelge 4.7). Dolayısıyla sektör türünün işletmelerin kapanış saatinde belirleyici olduğu söylenebilir.

Çizelge 4.7. İşletmelerin sektörleri ile kapanış saatleri arasındaki ki-kare çizelgesi

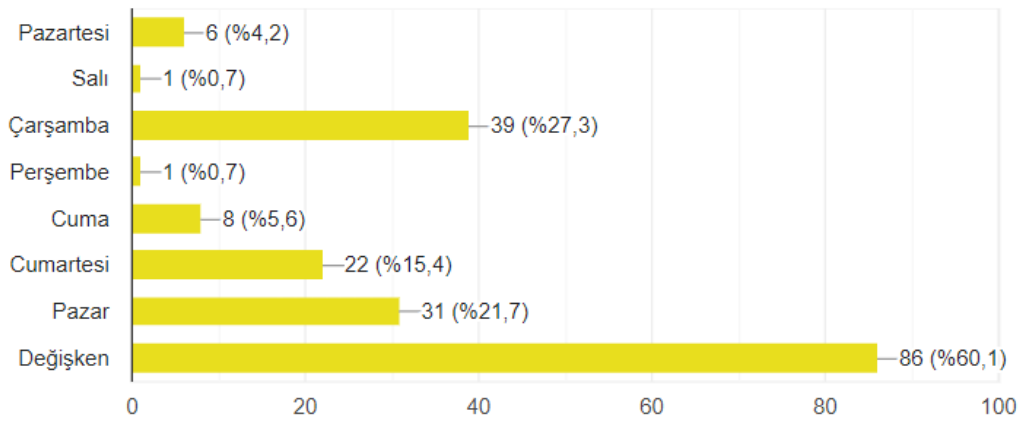
Sektörler	Değer	Kapanma Saatleri		Toplam
		21:00 öncesi	21:00 sonrası	
Kafe- Restoran, Büfe- Diğer Sektörler	Gözlenen değer	6	17	23
	%	%26,1	%73,9	%100
	Beklenen değer	14,3	8,7	23,0
Toplam	Gözlenen değer	83	37	120
	%	%69,2	%30,8	%100
	Beklenen değer	74,7	45,3	120,0
Toplam	Gözlenen değer	89	54	143
	%	%62,2	%37,8	%100
	Beklenen değer	89,0	54,0	143,0

İşletmelerin gün içinde en yoğun oldukları zaman aralıkları sorusuna, işletmelerin %57'si değişkenlik gösterdiğini, %26,1'i 16:00 ve 20:00 saatleri arasında, %14,1'i 12:00 ve 16:00 saatleri arasında, %1,4'ü 08:00 ve 12:00 saatleri arasında, %1,4'ü 20:00 ve 00:00 yoğun olduğunu ifade etmiştir (Şekil 4.24).



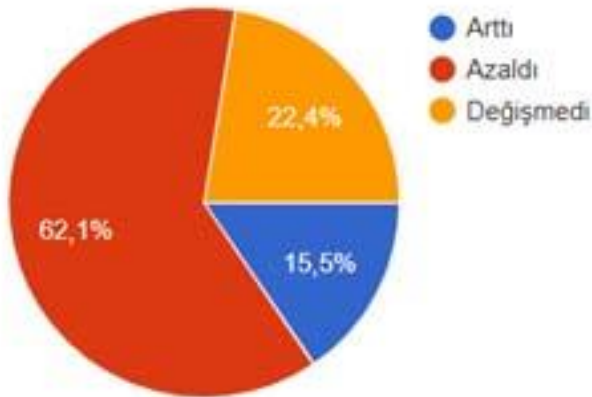
Şekil 4.24. Müşterilerin işletmeye en yoğun geldiği saatler

İşletmelerin en yoğun olduğu günler sorusuna işyeri sahiplerinin birden fazla gün söylediği yanıtlar vardır. Cevaplar %60,1'i değişken, %27,3'ü Çarşamba günü, %21,7'si Pazar günü, %15,4'ü Cumartesi günü, %5,6'sı Cuma günü, %4,2'si Pazartesi günü, %0,7'si Salı günü ve %0,7'si Perşembe günü şeklinde olmuştur (Şekil 4.25).



Şekil 4.25. Müşterilerin işletmeye en yoğun geldiği günler

Yayalaştırma sonrasında müşteri sayısının yoğun olduğu gün ve saatlerde değişikliği öğrenmek için yöneltilen soru, yayalaştırma öncesi ve sonrası varlığını sürdüren 58 kişiye yöneltilmiştir. Bu soruya işletmelerin 47'si değişti, 11'i değişmedi şeklinde yanıt vermiştir. Değiştiğini beyan edenlere nasıl bir değişim olduğu sorusu yönelttiğinde, %62,1'i müşterilerinin azaldığını, %22,4'ü müşteri sayısında bir değişim olmadığını, % 15,5'i ise müşterilerinin arttığını ifade etmiştir (Şekil 4.26). Müşteri kaybı olan işletmelerin çoğu işletmeye araç ile gelen müşterilerinin artık gelmediğini otopark sorunları yaşandığını dile getirmiştir.



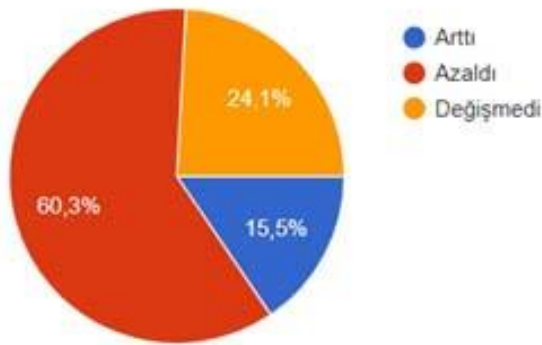
Şekil 4.26. Yayalaştırma sonrasında müşteri sayısında değişiklik

Yayalaştırma uygulamasından memnun olan işletmeler ile yayalaştırma sonrası müşteri sayısında yaşanan değişim arasında Chi-Square (Ki-Kare) Testi yapılmıştır. Ki-kare testi sonuçları değerlendirildiğinde; (Chi-Square=34,214 df=2 P=0,001) yayalaştırma uygulaması memnuniyet durumu ile müşteri sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunduğu tespit edilmiştir. (Çizelge 4.8). Dolayısıyla müşteri sayısındaki artış işletmelerin memnuniyeti açısından belirleyici olmaktadır.

Çizelge 4.8. Müşteri sayısı ile memnuniyet durumu arasındaki ki-kare çizelgesi

Müşteri Sayısı	Değer	Yayalaştırma Uygulaması		Toplam
		Memnun değil	Memnun	
Azaldı	Gözlenen değer	32	3	35
	%	%91,4	%8,6	%100
	Beklenen değer	21,7	13,3	35,0
Değişmedi	Gözlenen değer	4	10	14
	%	%28,6	%71,4	%100
	Beklenen değer	8,7	5,3	14,0
Arttı	Gözlenen değer	0	9	9
	%	%0	%100	%100
	Beklenen değer	5,6	3,4	9,0
Toplam	Gözlenen değer	36	22	58
	%	%62	%38	%100
	Beklenen değer	36,0	22,0	58,0

Yayalaştırma sonrasında satışlardaki değişiklik hakkındaki görüş sorulduğunda ise 58 işletmeden %60,3'ü satışların azaldığını, %24,1'i satış sayısında bir değişim olmadığını, %15,5'i ise satışların arttığını ifade etmiştir (Şekil 4.27). İş kaybı yaşayan bazı esnaflar, toplu ürün satın alan müşterilerinin eskiden yol üzerinden her gün ürünleri alıp gittiklerini fakat şimdi ürün almak için gün belirleyip gelmek zorunda kaldıklarını belirtmiştir. Cadde trafiğe açıkken şehirlerarası seyahat eden kişilerin bile dükkânları yoldan geçerken görüp alışveriş yapmak için uğradıklarını şimdi ise genelde bölgedeki konut sahiplerinin geldiklerini ifade eden işletmeler olmuştur.



Şekil 4.27. Yayalaştırma sonrasında satışlardaki değişiklik

Çalışma alanındaki sektörler ile yayalaştırma sonrası satışlarda yaşanan değişim arasında Chi-Square (Ki-Kare) Testi yapılmıştır. Ki-kare testi sonuçları değerlendirildiğinde; (Chi-Square=6,039 df=4 P=0,196) çalışma alanında sayı olarak fazla olan kafe-restoran, büfe-tütüncü, tekstil sektörlerindeki işletmeler ile diğer işletmeler arasında satışların değişim durumu ile ilgili anlamlı farklılık tespit edilememiştir (Çizelge 4.9). Dolayısıyla sektörel çeşitlilik işletmelerin satışların durumu açısından belirleyici olmamaktadır.

Çizelge 4.9. İşletmelerin sektörleri ile satış durumu arasındaki ki-kare çizelgesi

Sektörler	Değer	Satışlar			Toplam
		Arttı	Azaldı	Değişmedi	
Kafe-Restoran, Büfe-Tütüncü	Gözlenen değer	3	3	3	9
	%	%33,3	%33,3	%33,3	%100
	Beklenen değer	1,4	5,4	2,2	9,0
Tekstil	Gözlenen değer	0	4	0	4
	%	%0	%100	%0	%100
	Beklenen değer	0,6	2,4	1,0	4,0
Diğer Sektörler	Gözlenen değer	6	28	11	45
	%	%13,3	%62,2	%24,5	%100
	Beklenen değer	7,0	27,2	10,9	45,0
Toplam	Gözlenen değer	9	28	14	58
	%	%15,6	%48,3	%24,1	%100
	Beklenen değer	9,0	35,0	14,0	58,0

58 işletmeden 34’ü caddenin yayalaştırılmasından memnun olmadığını, 24’ü ise caddenin yenilenmesinden memnuniyet duyduğunu belirtmiştir. Yayalaştırmadan memnun olmayanlar caddelerin çok sessiz ve hareketsiz bir yere dönüştüğü dile getirmiştir. Çalışma alanındaki sektörler ile memnuniyet durumu arasında Chi-Square (Ki-Kare) Testi yapılmıştır. Ki-kare testi sonuçları değerlendirildiğinde; (Chi-Square=5,499 df=1 P=0,019) çalışma alanında sayı olarak fazla olan kafe-restoran, büfe-tütüncü sektörü ile diğer sektörlerdeki işletmelerin yayalaştırma uygulamasından memnuniyet durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir (Çizelge 4.8). Dolayısıyla sektörel çeşitlilik işletmelerin yayalaştırma uygulamasından memnuniyeti açısından belirleyici olmamaktadır.

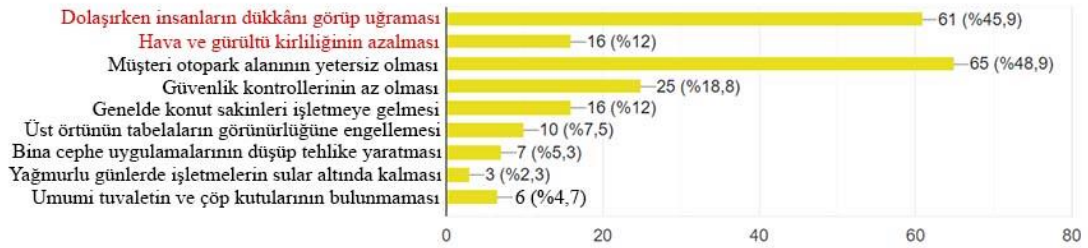
Çizelge 4.10. İşletmelerin sektörleri ile memnuniyet durumu arasındaki ki-kare çizelgesi

Sektörler	Değer	Memnuniyet Durumu		Toplam
		Evet	Hayır	
Kafe-Restoran, Büfe-Tütüncü	Gözlenen değer	8	3	11
	%	%72,8	%27,3	%100
	Beklenen değer	4,6	6,4	11,0
Diğer Sektörler	Gözlenen değer	16	31	47
	%	%34	%66	%100
	Beklenen değer	19,4	27,6	47,0
Toplam	Gözlenen değer	24	34	58
	%	%41,4	%58,6	%100
	Beklenen değer	24,0	34,0	58,0

“Yayalaştırma sonrasında alanda kendinizi psikolojik ve fiziksel olarak güvende hissediyor musunuz” sorusuna verilen cevaplar benzerliklerine göre altı grupta sınıflandırılmıştır. Yayalaştırma öncesinde de Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde işletme sahibi olanların; %50’si caddede evsizlerin sayısı arttığını ve güvensizleştiği,

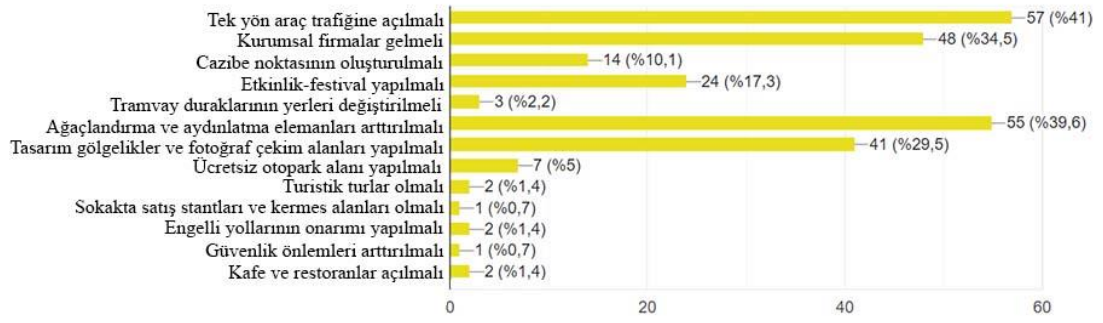
%26,7'si motorlu taşıt girmediği için daha rahat hareket edilen bir alana dönüştüğünü söylerken, %26,7'si hiçbir değişimin olmadığını %25'i caddede akşamları kullanıcı sayısı azaldığı için تنها ve güvensiz olduğunu, %25'i işportacıların dükkân girişlerini kapattıklarını ve sorun çıkarttıkları için güvensiz olduğunu, %15'i yasak olmasına rağmen iki tekerlekli araçların caddeye girdiklerini rahat ve özgür hareketin olmadığını ifade etmiştir.

İşyeri sahiplerine, işletmeler açısından caddenin yaya olmasından kaynaklı avantajlar ve dezavantajlara dair görüşleri sorulmuş cevaplar benzerliklerine göre sekiz grupta sınıflandırılmıştır. Olumsuz cevapların %48'9 unu müşteri otopark alanı yetersiz olduğu için işletmeye gelenlerin sayısının az olduğu, % 18,8'ini caddede güvenlik kontrollerinin az olduğu, %12'sini genelde konut sakinleri işletmeye geldiği, %7,5'ini üst örtünün tabelaların görünürlüğüne engellemesinden rahatsız oldukları, %4,7'sini umumi tuvaletin ve çöp kutularının bulunmaması %2,3'ünü yağmurlu günlerde işletmelerin sular altında kaldığı ve sorunlar yaşadıkları şeklinde görüşler oluşturmaktadır. Cevapların %45,9'u yürüyüş yolu olduğu için insanların dolaşırken dükkânı görüp uğradığını ve %12'si de hava ve gürültü kirliliğinin azaldığı yönündeki olumlu görüşlerden oluşmaktadır. Verilen cevapların %5,3'ü müşteri potansiyeli açısından olmasa bile güvenlik için önemli bir faktör olan bina cephelemelerine yapılan eklemelerin çok kez düştüğü, bu durumun yaralanmalara neden olabileceği için rahatsızlık duyulduğu şeklindedir(Şekil 4.28).



Şekil 4.28. İşletmeler açısından caddenin yaya olmasından kaynaklı avantajlar ve dezavantajlar

Son olarak “caddeye nasıl daha çok kullanıcı-müşteri gelir?” sorusu 139 işletme yanıt vermiştir. Cevapların %41'ini cadde tek yön araç trafiğine açılmalı, %39,6'sını ağaçlandırma ve aydınlatma elemanları artırılmalı, %34,5'ini kurumsal firmaların alana gelmesi, %29,5'ini tasarım gölgelikler ve fotoğraf çekim alanları yapılmalı, %17,3'ünü cadde tanıtımı için etkinlik-festival yapılmalı, %10,1'ini SGK-Orman Bölge Müdürlüğü'nün olduğu bölgede yayaları çekecek bir cazibe noktasının oluşturulmalı, %7'sini ücretsiz otopark alanı yapılmalı, % 2,2'sini tramvay duraklarının yerleri değiştirilmeli, % 1,4'ünü turistleri bu noktadan Kaleiçi'ne yönlendirecek turlar olmalı, % 1,4'ünü engelli yollarının onarımı yapılmalı, % 0,7'sini sokakta satış stantları ve kermes alanları olmalı, % 0,7'sini kafe ve restoranlar açılmalı, % 0,7'sini güvenlik önlemleri artırılmalı önerileri oluşturmaktadır (Şekil 4.29).



Şekil 4.29. İşletmelerin caddeye daha çok kullanıcı-müşteri çekme önerileri

5. TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Literatür araştırmaları, yayalaştırma projeleri uygulandıkları alanlarda mekânsal kaliteyi arttırdığını ve daha iyi tasarlanmış kamusal alanların canlılık yarattığını göstermektedir. Belirli bir alanda iyi tasarlanmış ve yüksek kaliteli bir yayalaştırma projesi uygulaması sonrasında, müdahale edilen alanı ziyaret eden yaya sayısında önemli bir artış beklenmektedir. Ziyaretçi sayısındaki artışın yanı sıra yayaların alanda kalma süreleri de yayalaştırma uygulamasının başarılı bir örnek teşkil edebilmesi için önemlidir (Shahmoradi vd., 2023). Yayalaştırma, yaya-taşıt ilişkilerini etkin bir şekilde analiz eden, yaya erişilebilirliği artıran, kentsel tasarım araçlarını alana yerleştiren ve bölgede vakit geçirme isteği uyandıran bütünsel bir yöntem ve çok yönlü bir yaklaşım olarak yorumlanmalıdır. Yayalaştırma projeleri; önemli mekânsal, sosyal, ekonomik ve çevresel sonuçları olan bir uygulamadır. Bu bağlamda proje öncesinde alandaki yapısal eksikliklerin yanı sıra bölgenin sosyal ve ekonomik durumu da iyi analiz edilmelidir.

Yapılan tez çalışması ile Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde uygulanan yayalaştırma projesinin, ticari birimlerin sektörleri üzerindeki etkilerini ortaya koyabilmek için ticari birimler; yayalaştırma öncesi ve sonrası olmak üzere her iki dönem içinde incelenmiştir ve yapılan çalışmalar neticesinde taşıt yolunun kapatılmasıyla ticari faaliyetlerin işlevlerinin değişim gösterdiği tespit edilmiştir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yayalaştırma uygulamasından sonra artış gösteren sektörlerin tekstil, kafe-restoran, kozmetik-bijuteri olduğu görülmüştür. Dolayısıyla yayalaştırma uygulamaları sonucunda yaşanan fiziksel dönüşümün ticari birimlerin sektörlerinde değişime neden olabileceği tespit edilmiştir. Söz konusu bu durumun, ticari aktivitelerin canlılığı üzerinde etkisi olup olmadığını sorgulanmış, işletmeler açısından yayalaştırma sonrası projeden memnuniyet durumu ortaya konmaya çalışılmıştır. Bulgular doğrultusunda çalışma alanında yaşanan önemli sorunlar dört başlık altında değerlendirilmiştir.

- Ulaşım ve otopark

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerindeki esnaflarla yapılan görüşmelerde, tramvay altyapı çalışmalarının ve yayalaştırma uygulaması çalışmalarının yapımı sırasında pek çok işletmenin zorluklar yaşadığı ifade edilmiştir. Yayalaştırma projesinin uygulama sürecinde, alanın erişime kısıtlı olması sebebiyle iş akışının olmadığı ve bu durumdan dolayı ticari birimlerin zarar ettiği işletmelerin kapatılmak zorunda kaldığı veya alandan taşındıkları öğrenilmiştir. Yayalaştırma öncesinden beri varlığını sürdüren işletmeler, çalışmalar sürecinde yapılara erişimde ve araçların park edilmesinde pek çok zorluk yaşadıklarını dile getirmişlerdir.

İnsanlar toplu taşıma sistemleri (otobüs, metro, tramvay) veya özel araçlarla kolaylıkla ulaşılacak yerleri ziyaret etmeyi daha çok tercih etmektedir. Kolay araç park yeri sunan ve yürüme kolaylığı sunan, herhangi bir engel bulunmayan yollar (örneğin dar kaldırımlar ve arabaların çok yakına park edilmesi) erişilebilirlik açısından önemlidir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde tramvay hattı bulunması yaya trafiğini ve sokaktaki insan yoğunluğunu artıran bir unsurdur. Fakat özel araçla bölgeye gelen müşteriler için otopark alanının ücretli ve yetersiz olması sorun teşkil etmektedir. İşletme sahipleri bu durumdan dolayı caddeye arabayla gelen kullanıcıların azaldığını dile getirmişlerdir. İşletme sahipleri, müşterilerin otopark imkânlarına kolaylıkla

ulaşabildiği, alışveriş arabaları ile satın aldıkları ürünleri doğrudan arabalarına götürebildiği ve tüm alışverişlerin tek bir yerden yapılabileceği alışveriş merkezlerine yönelmeye başladıklarını belirtmişlerdir.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri boyunca mal ve ticari eşya yükleme için taksi veya özel araç erişimi gerektiren kullanımlar (beyaz eşya, mobilya, halı, raf vb.) vardır. İşletme sahipleri, ürün boşaltımı, yüklemesi gibi sevkiyat süreçlerinde sorun yaşadıklarını ifade etmişlerdir. İşletmeler nakliye araçlarının, yaya caddesine girmesine izin verilmediği için ürünlerin, taşıta hizmet veren ara sokaklardan insan gücü ile taşındığını ve bu durumda yorucu bir süreç olduğu belirtmişlerdir. Görüşmelerden yapılan çıkarım, alanda yapılacak herhangi bir müdahalede öncelikle çevre sokaklardaki trafik ve ulaşım bağlantıları ile ilgili konuların araştırılması gerektiği yönündedir.

- Ticari aktivite faaliyetleri

İşletmelerle gerçekleştirilen anket sonuçları incelendiğinde, müşteri potansiyelinin yüksek olabileceğini düşünerek bölgeyi tercih eden işletme sahipleri, müşteri konusundaki beklentilerini karşılamadığını, caddede alışveriş yapmayan pasif kullanıcıların olduğunu ifade etmişlerdir. Caddeleri daha çok bölge sakinlerinin ev, iş yolculuklarında kullandıklarını belirtmiş, alışveriş yapmak için kentin her bölgesinden kullanıcı gelmediği dile getirmişlerdir.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yapılan anket çalışmasında esnaflar, artan kira fiyatları ve azalan satışlar nedeniyle işletmecilerin bölgeyi terk etmek ya da sektör değiştirmek durumunda kaldığını vurgulamışlardır. İşletmelerin birçoğu yayalaştırma sonrasında satış hacminin düştüğünü ifade etmişlerdir. Ancak bu durumun ticari dokunun genelinde homojen olmadığını belirtmek gerekmektedir. Zira anket çalışmalarında, bazı dükkân sahipleri yaya caddesinin başka bölgesinde de işyeri açtığını ve daha fazla çalışan istihdam etme ihtiyacı hissettiklerini ifade etmiştir.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde müşteri potansiyeli yüksek olan sektörlerin (kafe, restoran, tekstil vb.) artmaya başladığı ve bu durumun da alandaki diğer sektörlerdeki işletme sayılarının azalmasına neden olduğu tespit edilmiştir. Tekstil ve yiyecek endüstrisinin yoğunlaştığı alanda, ticari türlerin çeşitliliğinin zamanla kaybolabileceği ve bu durumun bölgenin sürdürülebilirliğini tehdit edebileceği, uzun vadede mevcut işletmelerin ziyaretçi sayısının azaltacağı endişesine neden olmaktadır. İşletme sahipleri, alışveriş merkezlerinin artması nedeniyle işlerini kaybettiklerini düşünmektedir. Alışveriş merkezlerinin bir diğer önemli avantajı da tüm aile üyelerinin ihtiyaçlarına tek noktadan hizmet vermesi ve otopark alanına sahip olmasıdır.

- Fiziksel düzenlemeler

Bina cepheleri yayaların yürüme davranışları üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Cephelelerin açıklık derecesi, dış cephe düzenlemeleri, düzenli ve uyumlu tabelalar yayalar için güçlü çekiciliğe sahiptir. Alışveriş caddelerinde yer alan ticari faaliyetler için tabela ve reklamlar önemli unsurlardır. Bu durum değerlendirildiğinde, Abdi İpekçi Caddesinde yer alan işletme sahipleri demir malzemeden yapılmış üst örtünün dükkân tabelaları ile aynı hizada olduğunu, tabelalarının görünürlüğünü engellediğini ve bu durumdan rahatsız olduklarını ifade etmişlerdir. Abdi İpekçi Caddesinin batısında (112.

Caddenin kuzeyi) yer alan birkaç binanın zemin katında yer alan işletmeler, sel baskınlarında dükkânlarının su altında kaldığını ifade etmişlerdir. Sadece belirtilen alanda bu durumun yaşandığını ve talep ettikleri halde altyapı sorununun çözülmediğini, her yağış sonrası ürünlerin-malların su altında kalıp zarar gördüğünü de belirtmişlerdir.

Yeşil alanlar ve peyzaj öğeleri de kent iklimini iyileştirme ve mekân tanımlama, mekânsal kaliteyi artırma gibi etkileri bakımından fiziksel düzenlemelerin önemli bir birleşenidir. Kentsel alanda betonlaşmış zemin ve yapı yüzeylerinde doğal ve renkli bir doku oluşturarak insanların doğanın işleyişini izlemesine ve yakınlık kurmasına olanak sağlar. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde aydınlatma elemanlarının ve yeşil alanların yetersiz olduğu, var olan yeşil doku açısından da caddenin bakımsız kaldığı anket yapılan pek çok kişi tarafından ifade edilmiştir.

İnsanların gezip, alışveriş yaptığı caddelerde, kamusal tuvalet olanağının bulunması ve sürekli kullanılan bu tesislerin temizliğinin ve güvenliğinin sağlanması önemlidir. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde umumi tuvalet ve bebek bakım alanlarının eksikliği olduğunu, caddede yürüyen yayaların ihtiyaçlarını karşılamak için dükkânlara girmek durumunda kaldıklarını belirten işletmeler olmuştur. İnsanlara yardımcı olmak amacıyla böyle durumlara müsaade ettiklerini fakat özellikle bebek bakım ihtiyacı sebebiyle oluşan koku kirliliğinden gelen müşterilerin rahatsız olabildiği dile getirilmiştir.

- Emniyet ve güvenlik

Taşıt girişinin yasak olduğu alanda dolaşan iki tekerli araçların olduğu arazi çalışmasında gözlenmiştir ve bu durumun caddelerde alışveriş yapan kullanıcıların güven içinde gezinmesine engel teşkil edebileceği düşünülmektedir.

Abdi İpekçi Caddesinin kuzeyinde yer alan Cumhuriyet mahallesinde bulunan kapalı pazar alanının bitişiğinde aşevi bulunmaktadır. Caddelerin yayalaştırılmasıyla birlikte, aşevine yakın olmasının da etkisiyle alandaki evsiz ve madde bağımlısı bireylerin sayısında bir artış olduğu ticari birim sahipleri tarafından dile getirilmiştir. İşletmeler bu kişilerin bankları sürekli işgal ettiklerini, uygunsuz hareketler sergilediklerini belirtmişler, söz konusu durumdan rahatsız olduklarını ve çekindiklerini dile getirmişlerdir. Caddelerde yaşanan bu olay hem esnaflar açısından hem de kullanıcılar açısından güvensizlik ve huzursuzluk yaratmaktadır.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinin yayalaştırılması, mesai saatlerinden sonra kullanıcı sayısının önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur. Bu durum caddelerin gece boyunca güvensiz olmasına sebebiyet vermektedir.

Bulgular, yayalaştırma uygulamalarının ticari birimlerde sektörel değişimleri tetiklediğini doğrular şekildedir ancak bu değişimlerin kullanıcıların yayalaştırılan alanları tercih etmesinde yeterli olamadığı görülmektedir. Literatürde ifade edildiği gibi yayalaştırma uygulaması, Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerindeki kafe ve restoran sektöründeki ticari birimlerin sayısını arttırmıştır. Yayalaştırma uygulaması kapsamında bina cephe düzenlemeleri yapılmış ve tabelaların renk, yazı kullanımlarında bir kriter belirlenmiştir. Fakat bu uygulamanın günümüzde özenli bir şekilde devam ettirilmediği görülmüştür. Ticari aktivitelerin yer aldığı caddede, Antalya ili iklim koşulları da göz

önünde bulundurulduğunda yeterli üst örtü elemanın olmaması, yaya dolaşımı için önemli bir konfor eksikliği olarak ele alınmıştır. Ayrıca yayalaştırılan caddelerde bakım ve güvenlik hizmetlerinin yeterli olmadığını söylemekte fayda vardır. Buna karşın Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri, tüm kullanıcıların (yetişkin, yaşlı, çocuk, engelli) alanda rahat dolaşımına olanak tanıdığı görülmüştür. Taşıt trafiği olmayan caddeler, yayalar için özgür ve güvenli alışveriş ortamı sağlamıştır. Hava kalitesi, gürültü kirliliği gibi çevresel faktörlerde, trafik azalmasıyla orantılı olarak iyileşmeler olduğu görülmüştür. Yeme içme mekânları ile insanların bir araya gelerek sosyalleşmesine olanak veren alanlar oluşturmuştur. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddeleri yayalaştırma uygulaması ile mekân kalitesinde olumlu değişimlerin yaşandığını söylemek mümkündür fakat yaşanan mekânsal değişim kullanıcıların alana gelmesini teşvik etmekte yeterli olmamıştır. Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde mekân kalitesinin artması ve çok sayıda ticari ünitenin yer alması, sosyal mekânların bulunması caddenin bir çekim noktası haline dönüşmesi için yeterli olamamıştır.

Abdi İpekçi ve Şarampol Caddelerinde yapılan araştırma neticesinde yayalaştırmanın ticari birimlere etkileri ortaya konmaya çalışılmıştır ve ticari aktivitelerin canlılığını arttırmasına yönelik öneriler sunulmuştur:

- Ticari birimlerin ürün teslimatları için günün belirli saatlerinde, sınırlı hızda araç hareketine izin verilerek nakliye sürecinde yaşanan sorunların çözülmesi sağlanabilir.
- Yayalaştırılan caddeler ile etkileşime giren diğer ana ve ara yolların araç ve yaya yolları ile kesiştiği noktalara hidrolik mantar gibi bariyerler konarak kontrol altına alınabilir.
- Sokak satıcılarının dükkânların önlerini işgal etmesi sorununu ortadan kaldırmak için onlara alternatif yerler sağlanabilir.
- Bağımlı bireylerin veya evsiz bireylerin ilgili rehabilitasyon merkezlerine sevk edilmesi sağlanabilir.
- Caddeye şahsi araçları ile gelen ziyaretçiler için otopark alanlarının ücretsiz olarak kullanımına ilişkin düzenlemeler yapılabilir.
- Cadde kullanıcılarına yönelik güvenli ve ekonomik/ücretsiz yer altı otoparkları yapılabilir.
- Yöresel, yerel, ulusal ve/veya uluslararası etkinliklerin-faaliyetlerin düzenlenmesi sağlanarak caddelerinin tanınırlığı arttırılabilir.
- Yayalaştırılmış alanlar fiziksel ve sosyal işlevlerin yanı sıra sokak konferansları, sokak tiyatroları ve sokak konserleri gibi sanatsal ve kültürel etkinlikler için de en iyi yerlerdir. Bu kamusal alanlar amatör sanatçıları teşvik edebilirken, kültürel faaliyetler ile daha fazla insanın bu bölgeye ziyareti sağlanabilir.
- Belirli aralıklarla, karar verici merciler ve alan kullanıcıları bir araya gelerek olumsuzlukları önleyici tedbirler alma konusunda bilgilendirme toplantıları yapılabilir.
- Hem görsel hem çevresel açılardan insanlara daha iyi bir ortam sağlayan yeşil alanlar korunarak ve arttırılarak, bütüncül ve sürekliliği olan bir yeşil sistem düzenlemesi yapılabilir.
- Alışveriş yapanların sayısını arttırmak için yaya aksının devamlılığı sağlanıp bağlandığı noktalarda çekim merkezleri oluşturabilir.

- Caddede çocukların ilgisini çekecek oyun alaları tasarlanarak, yetişkinler alışveriş yaparken çocukların keyifli ve güvende vakit geçirmelerine olanak sağlanabilir.
- Aydınlatma elemanları ve akşam etkinlikleri artırılarak caddenin yirmi dört saat yaşayan bir alan haline gelmesi teşvik edilebilir.
- Konsept gölgelik tasarımları, fotoğraf çekim noktaları yaratılarak ya da sokaktaki binaların ve mağazaların cephelerine ayırt edici mimari karakterlere yer verilerek görsel çekim alanları oluşturulabilir.



6. SONUÇLAR

Kentler, yer ve zaman birikiminin ürünü olarak toplulukların, kültürlerinin yoğunlaştığı yerlerdir. Kentlerde artan nüfusla beraber yapılı çevre çoğalmış, yolculuk talebi ve araç kullanımı artmıştır. Zamanla artan araç kullanımı mevcut ulaşım sistemini doygunluk seviyesine getirmiştir. Günümüz kent yaşamında insanlar eskiye oranla daha az yürümekte ve erişimlerini toplu taşıma araçları yerine daha çok özel araçlarla sağlamaktadırlar. Yoğun araç kullanımı trafik problemlerinin yaşanmasına neden olmaktadır. Ülkemizde taşıt trafiği sorunlarını çözmeye yönelik yaklaşımların kısa vadeli olmasından kaynaklı, yapılan müdahaleler trafik sorunlarını bir noktadan başka noktaya taşımaktan öteye gidememiştir. Parçacıl planlama anlayışıyla üretilen çözümler taşıt yoğunluğunu arttırmakta ve en basit tanımıyla ulaşma kolaylığı olarak ifade edilen erişilebilirlik olgusunu sorgulamamıza neden olmaktadır.

Yaşanan olumsuzlukları gidermek için üretilen çözümlerden biri yayalaştırma uygulamalarıdır. Yayalaştırma çalışmaları kullanıcıların daha uzun süre caddede kalmasına ve kendilerini rahat hissetmelerine katkı sağlamaktadır. Yayalaştırılan alanlarda kullanıcılar tarafından rağbet gören mağaza ve restoranların olması bölgeyi cazip hale getirmektedir. Yayalaştırma uygulamalarıyla insan sağlığını pozitif etkileyen, insan ilişkilerini geliştiren, sosyal ve kültürel yaşamın zenginleşmesine katkı sağlayan kamusal alanlar yaratılmaktadır.

Kente kimlik kazandıran, kentin yer algısını güçlendiren, toplumların belleğinde izler taşıyan kamusal mekânlar, toplumlar için sembol haline gelmiştir. Bireyleri, grupları birbirine bağlayan, doğal, kültürel, dini, tarihi ve toplumsal değerleri sebebiyle kamusal mekânlar kent mirası niteliğindedir ve kent estetiğini arttıran mekânlardır. Çeşitli kullanıcı profillerini içinde barındıran kamusal mekanların fiziksel, ekolojik, psikolojik, toplumsal, siyasal, ekonomik, sembolik-bellek-tarihi miras ve estetik gibi çok farklı role sahiptir. Kamusal mekânlar fiziksel yönleri ile kentlerin etkileşim kanallarıdır, bireylerin gündelik ihtiyaçlarına hizmet sunar, kentteki açık alan çeşitliliğini sağlarlar. Kamusal mekânlar, tüm kullanıcılara eşit düzeyde erişim olanağı ve eşdeğer fayda sağlamalıdır. Kentsel mekân tasarımının tüm aşamalarında, hiçbir ayrımcılık olmadan herkes için kullanılabilir alanlar yaratmak öncelikli hedef olmalıdır.

Yoğun araç kullanımı, yayaların kamusal mekânlarda rahat dolaşımını engellemekte ve kaosa sebep olmaktadır. Trafiğin yoğun olduğu bir cadde boyunca, ciddi hava kirliliği, kötü çevre koşulları ve araç trafiğinin sebep olduğu tehlikeler nedeniyle açık havada alışveriş yapmak, kapalı alanda alışveriş yapmak kadar ilgi çekici olmayabilir. Ancak ticari caddelerde yayalaştırma planları yaparak birçok fayda elde edilebilmektedir. Kentlerde yayalaştırma uygulamaları yapılan sokaklar; ticaret, kültür ve eğlence aksı olmak gibi farklı roller kazanabilmektedir. Ticari faaliyetlerin bulunduğu caddelerde yapılan yayalaştırma uygulamalarının çevresel kalite, güvenlik, erişilebilirlik, verimli arazi kullanımı, ekonomik gelişim gibi bilinen pek çok faydasının yanı sıra sürdürülebilir hareketliliği sağlayan kompakt bir kentsel çevre oluşturulmasına da yardımcı olmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde, sürdürülebilir şehirler yaratmak için yayalaştırmanın şehir planlamasında büyük bir önemi olduğunu vurgulanmaktadır. Yayalaştırma projelerinde, yerel makamların konuyla ilgili farkındalığı ve yaya ulaşım planının

varlığı, uygulamaların başarıyla gerçekleşmesi için önemli unsurlardır. Yayalaştırma çalışmalarının kentsel ölçekte sahip olacağı gerçek etkileri tespit edebilmek için proje öncesinde yapılması gerekli analizlere çok daha fazla vurgu yapılmalıdır. Hareketliliğin sadece bir trafik meselesi olmadığı, aynı zamanda sosyal, çevresel ve ekonomik etkilerinin de olduğunun önemini vurgulamakta fayda vardır. Çok boyutlu faydaları olması sebebiyle yayalaştırma uygulamaları, daha sürdürülebilir bir gelecek inşa etmenin bir yolu olarak da ele alınabilmektedir.

Araştırma, yayalaştırma uygulamalarının amaç değerlerine saygı duyup projelerin olumlu etkilerini sürdürmek, olumsuz etkilerini azaltarak alanda gelecekteki riskleri önleyebilmek için önerilerin geliştirilmesine odaklanmaktadır. Yayalaştırma uygulamaları kamusal mekânların, özellikle de rekreatif alanların artmasını sağlamakta ve açık havada oturmaya olanak veren kafe ve restoran sektöründeki ticari birimlerin çoğalmasına olanak vermektedir. Bulgular, yayalaştırma uygulamalarının ticari birimlerde sektörel değişimleri tetiklediğini doğrular şekildedir ancak bu değişim, bütün yayalaştırma projeleri için kullanıcıların alanı tercih etmesini etkileyen belirleyici bir kriter değildir. Ticari aktivitelerin bulunduğu caddelerde yapılan yayalaştırma uygulamalarında, gıda ve tekstil sektörü dışındaki dükkânların satış hacmi düşebilmektedir ve bunların dışındaki sektörlerde hizmet veren pek çok işletmenin bölgeyi terk etmek durumunda kalabildiği durumlar ortaya çıkabilmektedir. Bu verimsizliğe; yetersiz erişim, mekânda markalaşma eksikliği, güvenlik sorunları, satın alma gücü, hava koşullarına uygun donatı elemanı eksikliği ve mimari cazibe eksikliği gibi bazı dolaylı unsurlar etki etmektedir.

Yayalaştırılan ticari caddeler, kentin her bölgesinden ziyaretçi gelmesini teşvik eden bölgesel ölçekte hizmet veren kamusal alan olarak planlanmaktadır. Yayalaştırma çalışmalarında, mekân kalitesi, konforu ve manzara varlığının yaya sayısını ve yürüyüş süresini arttırdığı bilinmektedir. Ticari aktivitelerin yer aldığı caddelerde, alışveriş ya da yürüyüş yapmak için yeterli üst örtü elemanının olması ve/veya doğal yeşil alan gölgelerinden faydalanılması, tüm kullanıcılar (yetişkin, yaşlı, çocuk, engelli) için uygun kent mobilyalarının kullanılması, güvenli ve rahat dolaşıma olanak sağlamaktadır. Fiziksel değişimlerin mekânın kalitesinde olumlu etkiler yarattığını söylemek mümkündür fakat yaşanan mekânsal değişim kullanıcıların alana gelmesini teşvik etmekte her zaman yeterli olmayabilir.

Kent merkezindeki dar alışveriş caddelerini trafik sıkışıklığından kurtarmak, konforlu ve güvenli yaya erişimi sağlamak amacıyla gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamaları, farklı kullanıcıları bir araya getiren, hiçbir ayrımcılığa izin vermeyen, kamusal yaşamın güçlendiren sosyal alanlar oluşturmaktadır. Kapsamlı ve uzun vadeli kamu müdahalesi olan yayalaştırma uygulamalarının kent bütünüyle bağlantılı ve ağ şeklinde tasarlanması kent ile yayalaştırılan alanın ilişkisinin güçlendirmesi sağlamakta ve kentin tüm kullanıcılarının alanı ziyaret etmesine teşvik edici olmaktadır. Yayalaştırma uygulamalarına yönelik örnek çalışmalarda, yayalaştırılmış caddelerin, yaya ağına bağlandığı, başlangıç ve bitiş noktalarında çekim merkezlerinin olduğu ya da tarihi niteliğe sahip alanlar veya yapılar olduğu dikkat çekmektedir. Yayalaştırma uygulaması yapılan çalışmaların başlangıç ve bitiş bölgelerinde insanların keyifli vakit geçireceği çekim noktalarının varlığı önemlidir.

Yayalaştırma projeleri uygulanırken kent dokusu ve mevcut sosyo-ekonomik yaşamın etkileri göz ardı edildiğinde başlangıçta belirlenen alanı canlandırma hedefleri tersine dönebilmektedir. Ticari caddeler üzerinde uygulanan yayalaştırma çalışmalarının geliştirilmesinin önündeki engeller; yerel yönetimlerin uygulama alanının kullanıcılarına daha etkin ve verimli bir şekilde ulaşamaması, yaya aksının devamlılığının olması, kamusal hizmetlerin eksikliği, yaya aksının önemli sosyal, kültürel ya da tarihi çekim merkezleri ile bağlayıcı niteliğe sahip olmaması ve yaya ulaşım planlarının eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır.



7. KAYNAKLAR

- Altunbaş, U. (2006). “Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2020). <https://www.antalya.bel.tr/>.
- Akın, M. E. (2018). “A Study On The Development Of Shopping Avenues In The Context Of Spatial Characteristics: Bahariye Avenue As A Case Study”, Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ateş, O., Aslan, F., Kabataş, E., Büyükbayraktar, N. (2021). Kentsel Ulaşım Sınıflamasında Yayalaştırılmış Cadde ve Sokak Uygulamalarının Başarı Değerlendirilmesi: Kırklareli İli Lüleburgaz İlçesi Örneği. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 31 (1), 382-389.
- Çalışkan, M. (2011). “Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Borucu, G. (2019). “Kentsel ölçekte kullanım sürecinde bir yayalaştırma projesi değerlendirmesi: Antalya Şarmpol-Abdi İpekçi Yayalaştırma Bölgesi”, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Chatterjee, S., Kinkar, B., Manmohan, S. (2017). Pedestrianisation Of Commercial Street Into A Successful Socio-Economic Realm”-A Case Of Predestination Walking Activity Recognition Of MG Marg, Gangtok, India. *Journal for Studies in Management and Planning*, 3 (7), 277-288.
- Çallı, F. Ö. (2019). “Kamusal Mekân Olarak Kent Parklarının Sosyal Yaşam ve Yer Oluşturma Açısından Önemi İzmir – Kültürpark Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Çimrin, H. (2006). Bir Zamanlar Antalya (1), Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 640s, Antalya.
- Çimrin, H. (2006). Bir Zamanlar Antalya (2), Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 640s, Antalya.
- Çol, D. (2004). “Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar – Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Diaz, C. E., Koh, K. (2022). Estimating The Potential Retail İmpact Of İmproving The Pedestrian Environment İn The Downtown Cebu City. *Asian Transport Studies*, 8 (1), 100059.
- ElFouly, H. A., Ghaly, A. A. (2017). The Perceived İmpact Of Pedestrianization On Local Businesses İn Al-Muizz Egypt: A Case Study. *International Journal of Development and Sustainability*, 6 (7), 399-411.
- Fadda, N. A. (2017). Promoting Pedestrianization Schemes İn Al-Shawarbi Commercial Street - Downtown Cairo. *The 1st International Conference: Towards A Better Quality Of Life*, (pp 1-12).

- Gbadamosi, K. T., Omole, F. K., Akanmu, A. A. (2021). Pedestrianization And Cycling In Lagos Metropolis, Nigeria: Reality Or Fiction?. *CELTRAS International Journal Of Logistics And Transport*, 1&2 (1), 17-28.
- Hass-Klau, C. (1993). Impact Of Pedestrianization And Traffic Calming On Retailing. *Transport Policy*, 1993 (1), 21-31.
- Iranmanesh, N. (2008) Pedestrianisation A Great Necessity In Urban Designing To Create A Sustainable City In Developing Countries. *44th Isocarp Congress*, (pp 1-6).
- Karasu, D. B. (2019). “Mekânsal Kalite Ve Yer Oluşturma Özellikleri Açısından Kentsel Kamusal Kıyı Düzenlemeleri İzmir Ve Bodrum Örnekleri”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Keleş, R. (1980). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, 251s, Ankara.
- Khaleghi, N. (2018). Assessing The Impacts Of Pedestrianisation On Historic Urban Landscape Of Tehran. *International Journal of Architectural Engineering & Urban Planning*, 28 (1), 91-104.
- Kırmızı, M. (2021). The Mobility of Paris Residents and Retailers: Their Viewpoints on the Effects of the City's Pedestrianization. *HAL Open Science*, 21-04.
- Kırşan, Kaya, B. (2024). Kişisel Arşiv, Antalya.
- La Laguna Belediyesi. (2024). <https://www.aytolalaguna.es/ayuntamiento/el-municipio/>
- Lorenzo, N. H. (2014). Pedestrianization And Commercial Dynamism: The Case Of The Historic Centre Of The City Of La Laguna (Canary Islands–Spain). *Coloquios de Historia Canario Americana*, (pp 107-117).
- Lynch, K. (1960). The Image Of The City, MIT press, Cambridge.
- Majid, Mofidi, S., Khashayar, Kashani, J. (2010). Emergence Of Pedestrianisation In Tehran: Obstacles And Opportunities. *International Journal of Urban Sustainable Development*. 2 (1-2), 121-134.
- Malhotra, C. (2017). Pedestrianisation Of Commercial Area: A Case Study Of Aminabad, Lucknow. *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*, 4 (8), 930 - 936.
- Mehanna, W. A. E. H., Mehanna, W. A. E. H. (2019). Urban Renewal For Traditional Commercial Streets At The Historical Centers Of Cities. *Alexandria Engineering Journal*, 58 (4), 1127-1143.
- Özer, M. N. (2023). Kentsel Morfolojinin Oluşmasında Tasarım Yarışmalarının Etkisi: Antalya Örneği. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı*, 124-141.
- Özbil, Torun, A. (2019). Pedestrianised Commercial Areas: From The Perspective Of The Pedestrian And The Vehicle. *12th International Space Syntax Symposium*, (pp 1-17).
- Postalcıoğlu, O. (2009). “Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Ekonomik, Fiziksel Ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği”. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Promim Çevre Düzenleme Kentsel Tasarım. (2017).
- Selçuk, İ. (2014). “Socio-economic and outcomes of transformations in city centres: The pedestrianisation of Kadıköy Historic Centre”. Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sertbakan, Aksoy, B., Tahmaz, H., Ünsev, B., Abatay, G. (2020). Evaluation of the Effects of Urban Planning Decisions on Commercial Function and Site Selection Decisions: Ümraniye-Alemdağ Street Pedestrianization Project. *International Journal of Architectural, Civil and Construction Sciences*, 14 (3), 1 - 12.
- Shahmoradi, S., Abtahi, S. M., Guimarães, P. (2023). Pedestrian Street And Its Effect On Economic Sustainability Of A Historical Middle Eastern City: The Case Of Chaharbagh Abbasi In Isfahan, Iran. *Geography and Sustainability*, 4 (3), 188 - 199.
- Singh, H., Sohi, R. S. (2018). Socio - Economic effect of Pedestrianisation of Commercial Street into Ambit – Case study of Pedestrian Path from Car Parking up to Golden Temple Amritsar, Punjab. *IJRAR- International Journal of Research and Analytical Reviews*, 5 (4), 16 – 21.
- Soni, N., Soni, N. (2016). Benefits Of Pedestrianization And Warrants To Pedestrianize An Area. *Land Use Policy*, 57 (2016), 139 - 150.
- T.C. Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2024). <http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/>
- TDK. Türk Dil Kurumu, (2015). *Genel Açıklamalı Sözlük*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- TMMOB M. O. A. Ş., Ş. P. O. A. (2004). Kızılay’da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler. *Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu*
- Uzunoğlu, K., Uzunoğlu, S. S. (2020). The Importance of Pedestrianization in Cities- Assessment of Pedestrianized Streets in Nicosia Walled City. *European Journal of Sustainable Development*, 9 (2), 589 - 614.
- Verstaavel, N., Barthélemy, J., Forehead, H., Arshad, B., Perez, P. (2020). Assessing The Effects Of Mobility On Air Quality: The Liverpool Smart Pedestrian Project. *Transportation Research Procedia*, 48 (2020), 2197 - 2206.
- Wahba, S., Kamel, B., Kandil, A., Fadda, N. (2020). Pedestrian Mall As An Enabler To Enhance Street Life And Promote Walkability In Downtown Cairo. *Journal of Engineering and Applied Science*, 67 (3), 565 - 584.
- Yassin, Hend, H. (2019). Pedestrianization through Tactic. *ARCHive-SR*, 3 (2), 1 - 13.

8. EKLER

Ek-1: Anket Formu

Firma Adı	
İletişim	

ABDİ İPEKÇİ – ŞARAMPOL CADDESİ İŞYERİ ANKET ÇALIŞMASI

1. Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?

.....

2. İşyeriniz kaç yılında açıldı?

.....

3. Neden Abdi İpekçi / Şarampol Caddesinde iş yeri açtınız?

.....

4. Dükkânı kullanım durumunuz nedir?

Mülk sahibi	Kiracı
-------------	--------

5. Yayalaştırma projesi sonrasında mülk veya kira ücretlerinde ani artış yaşadınız mı?

Ani artış oldu	Ani düşüş oldu	Değişmedi
----------------	----------------	-----------

6. Yayalaştırma sebebiyle ürün boşaltım – yükleme - depolama gibi servis hizmetlerinin alımında sorun yaşıyor musunuz?

Evet	Hayır
------	-------

Evetse nasıl sorunlar yaşıyorsunuz?

.....
.....

7. Otopark ile ilgili sorun yaşıyor musunuz?

Evet	Hayır
------	-------

Evetse nasıl sorunlar yaşıyorsunuz?

.....

8. Caddeden taşınan dükkân sahiplerinin neden gittikleri konusunda bilginiz var mı?

.....

9. Dükkân açılış ve kapanış saatleriniz nedir?

.....

10. Müşterilerin en yoğun geldiği günler?

.....

11. Müşterilerin en yoğun olduğu zaman aralığı?

.....

12. Yayalaştırma sonrasında müşteri sayısının yoğun olduğu gün ve saatlerde değişiklik oldu mu?

Değişti	Değişmedi
---------	-----------

Değişti ise nasıl?

.....

13. Yayalaştırma sonrasında müşteri sayınızda değişiklik oldu mu?

Arttı	Azaldı	Değişmedi
-------	--------	-----------

14. Yayalaştırma sonrasında satışlarınızda değişiklik oldu mu?

Arttı	Azaldı	Değişmedi
-------	--------	-----------

15. Yayalaştırma sonrasında alanın mekânsal olarak güvenli olma durumu değişti mi? Nasıl değişti?

.....

16. Yayalaştırma sonrasında alanda kendinizi güvende hissediyor musunuz? Nasıl ?

.....
.....

17. Caddenin yayalaştırılmasından memnun musunuz?

Evet	Hayır
------	-------

18. İşletme açısından caddenin yaya olmasından kaynaklı avantajlar /dezavantajları nelerdir?

.....
.....

19. Caddeye nasıl daha çok kullanıcı / müşteri gelir?

.....

ÖZGEÇMİŞ

BAHAR KİRŞAN KAYA

ÖĞRENİM BİLGİLERİ

Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi
2021-2024	Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilimdalı, Antalya
Lisans	Dokuz Eylül Üniversitesi
2013-2017	Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir

MESLEKİ VE İDARİ GÖREVLER

Şehir Plancısı	TMMOB Şehir Plancıları Odası Antalya Şubesi
2019-2024	