

## **Yayalaştırılan Alanlardaki Sorunların Konya-Zafer Meydanı Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi**

**Merve ÖZKAYNAK<sup>1</sup>, S. Zerrin KORKMAZ<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Arş. Gör., Mimarlık Bölümü, Mimarlık Fakültesi, Selçuk Üniversitesi, Konya/Türkiye  
E-mail: merve.ozkaynak@hotmail.com

<sup>2</sup>Doç. Dr., Mimarlık Bölümü, Mimarlık Fakültesi, Selçuk Üniversitesi, Konya/Türkiye  
E-mail: serra76@hotmail.com

### **ÖZET**

Kentlerin büyümesi ve nüfusun artması ile kentlerde taşıt kullanımı artmakta ve özellikle kent merkezlerinde trafik sorunlarına yol açmaktadır. Araçların ön planda olduğu, yayanın ise geri plana atıldığı tasarımlarda ve özellikle yoğunluğun fazla olduğu kent merkezlerinde yayalaştırma projeleri yapılarak, tamamen yayanın kullanımına sunulmaktadır. Dünya'nın pek çok yerinde yapılan bu projeler ile amaç; yaya ve araç trafiğini birbirinden ayırmak, toplanma mekanları oluşturmak, alışveriş alanları sağlamak ve ulaşımı kolaylaştırmaktır. Bu çalışmada; Konya'da ilk yayalaştırılan alan olan ve diğer yaya alanlarının oluşturulmasında Konya ölçeğinde örnek teşkil etmesi sebebiyle Zafer Meydanı yaya alanı örnek alan olarak seçilmiştir. 2005 yılında servis harici trafiğe kapatılarak yayanın kullanımına açılan Konya'nın merkezinde Zafer Meydanı'nda bulunan Kazım Karabekir Caddesi'nin yayalaştırma projesi sonucu geçirdiği değişim tespit edilmiştir. Ayrıca alandaki günümüze dair tasarım, ulaşım, peyzaj, cephe ve yapı malzemelerine ilişkin sorunlar beş başlık altında toplanarak tespit edilmiş ve fotoğraflarla belgelenmiştir. Çalışma alanının yayalaştırmadan önceki hali için arşivlerde yer alan fotoğraflardan yararlanılmıştır. Mevcut durumundaki sorunlar doğrudan inceleme ve gözlem yapılarak tespit edilmiş ve fotoğraflarla desteklenmiştir. Sonuç olarak yoğun kullanılan yaya bölgesindeki sorunlara çözüm önerileri getirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kazım Karabekir Caddesi, Konya, Uygulama Hataları, Yayalaştırma, Yaya Bölgesi, Zafer Meydanı.

### **EVALUATION OF THE PROBLEMS IN THE PEDESTRIANIZATION ON THE CASE OF KONYA-ZAFER SQUARE**

#### **ABSTRACT**

As cities grow and population increases, the use of vehicles increases in urban areas, leading to traffic problems especially in urban centers. The design of the vehicles as the front and the rear as well as the design of the urban centers where the density is especially high are made for pedestrian use. These projects, which are carried out in many parts of the world, to separate pedestrian and vehicle traffic, to create meeting places, to provide shopping areas and to facilitate transportation. In this study; because it is the first pedestrian area in Konya and the other pedestrian area is an example in the Konya scale, the pedestrian area of Zafer Square was selected as a sample area. The change in Kazım Karabekir Caddesi, which is located in the center of Konya, which was closed to traffic in 2005 and opened to the use of pedestrians, as a result of the pedestrianization project was examined. In addition, the problems related to design, transportation, landscape, facade and building materials in today's area are documented with photographs under five headings. The photographs in the archives were used to determine the status of the study area prior to project. Today's current problems are directly identified through observation and analysis and supported by photographs. As a result, a solution to the problems in the intensely used pedestrian zone has been proposed.

**Keywords:** Kazım Karabekir Street, Konya, Applications Mistakes, Pedestrianization, Pedestrian Area, Zafer Square.

## 1. GİRİŞ

20. yüzyılda teknolojik gelişmeler sonucu ulaşım aracı olarak otomobillerin kullanımı kentlerde değişimler yaşanmasına neden olmuş, araçlar için geniş yollar ve otoparklar yapılmaya başlanmıştır. Araç yolların kenti sarması sonucu yayaya ait mekanların sadece araç yolu kenarlarındaki kaldırımlar olarak düşünülmesi yaya hareketini kısıtlamıştır. Motorlu taşıtlar ile yaya trafiğini ayırarak yayaların hareketini kolaylaştırmak ve kamusal mekanlar oluşturmak amacıyla yaya bölgeleri yapılmaya başlanmıştır.

Ticari, sosyal, kültürel ve rekreasyonel gereksinimleri bir arada karşılayan kent merkezlerinde, giderek artan yaya ve taşıt trafiğinin ayrılması gerekmektedir. Araç trafiğinin alternatif yollara yönlendirilmesine imkan veren kent merkezlerinde bazı yollar tamamen veya kısmen yayalara ayrılarak rahat ve güvenli birer mekan haline getirilmektedir (Çay ve Aşılıoğlu, 2014). Bu amaçla yaya bölgesi kavramı ortaya çıkmış, hızla bu bölgeler planlamaya başlanmış ve zaman içerisinde yaya bölgeleri kentlerin önemli unsurları haline gelmiştir (Erdoğan, 2016).

Yaya bölgeleri, birden çok yaya yolu içeren, tarihi kent merkezlerinde yoğun motorlu araç ve yaya trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile insanlara rahat ve güvenli hareket olanağı sunan, sosyal ve ekonomik hayatı canlandırmak amacıyla çeşitli işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır (Erdoğan, 2016). Yayalaştırma ise; var olan bir yolun veya birden fazla yolu içeren bir kentsel alanın belli zamanlardaki servis trafiği dışında motorlu taşıt trafiği egemen kullanımdan yaya trafiği kullanımına dönüştürülmesidir (Kaplan ve Acuner, 2005). Yapıların artması ve yeşil alanların artması sonucu gereksinim duyulan yaya bölgeleri; kentsel peyzajın zenginleşmesi, ulaşım yön vermesi, trafiğin azalması, tarihi değerlerin korunması, hava kirliliğinin azalması gibi faydalar sağlamaktadır (Şişman ve Kirgizioğlu, 2002).

Birişçi Yıldırım ve ark. (2013)'a göre yaya bölgeleri tasarlanırken; uygun kalitede ve işçilikte zemin kaplaması uygulanmalı, aydınlatmanın yeterli düzeyde yapılması, uygun sayıda ve nitelikte donatı elemanlarının yerleştirilmesi, peyzaj elemanlarının tasarlanması, başlangıç ve bitiş noktalarının belirgin olması gerekmektedir. Yaya bölgesinde eğlence, kültür, sanat ve spor etkinliklerine olanak verecek mekanlar oluşturulması alanın yaşamasını sağlar.

## 2. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE YAYALAŞTIRMA FAALİYETLERİ

Günümüzde pek çok şehirde yayalar tarafından yoğun olarak kullanılan alanlar motorlu taşıtların kullanımına kapatılarak yaya bölgeleri haline getirilmektedir. Avrupa'da yayalaştırma çalışmalarına 1920'li yıllarda başlanmış olmakla birlikte, yayalaştırma alanındaki önemli gelişmeler 1940'lı yılların sonu ve 1960'lı yılların ortalarında hız kazanmıştır. 1980'li yıllarda ortaya çıkan çevre bilincine bağlı olarak, 21. yüzyılda yapılan yayalaştırma çalışmaları daha kapsamlı bir şekilde planlanmaya başlanmıştır (Postalcıoğlu, 2009). Kentlerde cazibe merkezi haline gelen bu alanlarda çeşitli sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin gerçekleşmesi sağlanmaktadır.

### 2.1. Almanya Münih Yayalaştırma Faaliyetleri

Dünya'da yayalaştırma faaliyetleri, ilk kez 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentindeki "Limbecker Strasse" ile başlamıştır (Rubenstein, 1992). Almanya'nın yayalaştırma konusunda öncü olmasının sebeplerinden biri 2. Dünya Savaşı'ndan sonra kentlerine yeni fonksiyonlar ve roller verme fırsatı vererek şehirlerin yeniden inşa edilmesi, ikincisi ise geniş yolların yapımından sonra dar sokakların motorlu araçlar için yetersiz kalmasıdır (Iranmanesh, 2008). Hajdu (1988); savaş sonrası Kiel, Kassel ve Köln şehir merkezlerinde yayalaştırma faaliyetlerine başladığını ve 1960'a gelindiğinde 35, 1966'da ise 63 Batı Almanya kent merkezlerinin yayalaştığını ifade etmektedir.

Münih'in ünlü iki yaya caddesi, Nahauser ve Kaufinger caddelerinin birleşiminden oluşmaktadır (Şekil 1). Yaya alanı 7 büyük alışveriş merkezi, 150 özelleşmiş mağaza, 20 kafe ve restorandan oluşmaktadır. Yayalaştırılan alanların çekiciliği arttıktan sonra ticarete artış yaşanmış, küçük ölçekli yerel işyerlerinin yerini büyük zincir mağazalar almaya başlamıştır (Çalışkan, 2011).



**Şekil 1.** Nahauser ve Kaufinger Caddeleri Uydu Görüntüsü ve Yayalaştırma Öncesi-Sonrası Görünümü (URL-1, URL-2)

## 2.2. Danimarka Kopenhag Yayalaştırma Faaliyetleri

Yayalaştırma uygulamalarına Dünya'daki en iyi örneklerden birisi Kopenhag kentindedir. Bu kentte 1962 yılından itibaren sistemli bir biçimde, araç yolları yaya sokaklarına dönüştürülmektedir (Döllük, 2005). 1962'de 15.800 m<sup>2</sup> olan alanlar, 1996'da 100.000 m<sup>2</sup>'yi bulmuştur. 1968'deki çalışmalar yeni yayaştırılmış alanlar yürüyüş ve alışveriş alanları haline dönüşürken, 1986 ve 1995'deki çalışmalarda yeni kafe kültürünün ortaya çıkıp geliştiğini göstermiştir (Gültiken, 2011). Stroget, Fiolstraede ve Kobmagergade Caddesi kent merkezindeki araç yoğunluğunun azaltılması, yayalar için kullanılabilir hale getirilmesi, ticari aktivitelerin artırılarak alanın canlandırılması, tarihi yapıların korunması amacıyla yayaştırılmıştır (Çakıroğlu, 2012) (Şekil 2).



**Şekil 2.** Kopenhag Yaya Alanları Uydu Görüntüsü ve Yayalaştırma Öncesi-Sonrası Görünümü (Özsel, 2009)

## 2.3. Türkiye'de Yayalaştırma Faaliyetleri

1970'lerden bu yana kentsel gelişim ve dönüşüm sürecinde fiziksel, ekonomik, kirlilik ve yaşam standartlarındaki düşüş gibi sorunları gidermek, kent merkezlerinde yeni bir yaşam tarzı oluşturmak ve yaşanabilir alanlar sağlamak amacıyla yayalaştırma politikaları birer uygulama aracı olarak kullanılmıştır (Sağ ve ark., 2010). Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de pek çok şehir merkezi aynı politikalar ışığında yayalaştırma projeleri uygulamıştır. İstanbul'da İstiklal Caddesi, Ankara'da Kızılay Meydanı'na açılan cadde ve sokaklar yayaştırılmıştır.

*İstanbul İstiklal Caddesi:* Eski ismi ile Cadde-i Kebir olan İstiklal Caddesi (Koçu, 1961), İstanbul'un Avrupa Yakası'nda, Beyoğlu İlçe'sinde yer almaktadır. Araç trafiğinin kısıtlandığı, yaya trafiğine ve güvenlik araçlarının geçişine imkan veren cadde, Taksim



Meydanı ve Tünel Meydanı arasında yaklaşık 10 m genişlikte ve 1,4 km uzunluktadır (Şekil 3).

1990 yılında Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek ve cazibe merkezi olmasını sağlamak için tüm cadde araç trafiğine kapatılmıştır (Çalışkan, 2011). Cadde; tarihi dokunun karakterini vurgulamak, yayaların yoğun olarak bulunduğu alanı tamamen yayalara tahsis ederek yaya hareketini kolaylaştırmak, Tünel-Taksim bağlantılı tramvay ile yaya hareketini desteklemek amacıyla yayalaştırılmıştır (Çol, 2004).



**Şekil 3.** Yayalaştırılan İstiklal Caddesi Konumu ve İstiklal Caddesi Görünümü, 2018

İstiklal Caddesi ve çevresinde; Taksim Meydanı ve Anıtı, Atatürk Kültür Merkezi, Ayia Trias Kilisesi, St. Antuan Kilisesi, Galata Kulesi, Çiçek Pasajı, Suriye Pasajı, Kamondo Merdivenleri, Galatasaray Lisesi, Galatasaray Hamamı, Galata Mevlevihanesi gibi pek çok tarihi yapı bulunmaktadır (Şekil 4).



**Şekil 4.** Yayalaştırmadan Önce İstiklal Caddesi, 1930'lu ve 1960'lı Yıllar (URL-3)

*Ankara Kızılay Yaya Alanları:* Kızılay Meydanı Ankara'nın Çankaya İlçesi'nde, kentin merkezi konumundadır. Kent merkezinin ani ve plansız dönüşümü, artan nüfusun ihtiyaçlarına yanıt vermek için yetersiz kalan Kızılay'da Yüksel Sokak'ta bulunan konut birimleri çeşitli ticarethanelere çevrilmiştir (Iranmanesh, 2008). Kızılay Meydanı ile bağlantılı olan pek çok cadde ve sokak ihtiyaç doğrultusunda yaya alanlarına dönüştürülmüştür. Bu yaya mekanlarından Yüksel Caddesi; Karanfil, Konur ve Selanik sokaklarıyla, Sakarya Caddesi ise Bayındır Sokak, İnkılap Sokak ve Tuna Caddesi ile bağlantılı olarak yayalaştırılmıştır (Şekil 5).

1970'lerin sonunda Kızılay Meydanı ve çevresinde yüksek katlı yapıların yoğunluğunun artmasıyla şehir merkezine gelen araç sayısı artmıştır. Araçların hareketini kolaylaştırmak için kaldırım genişliği azaltılmış, otobüs durakları yaya bölgesi içerisinde yer almış ve bu değişiklikler yayaları Hürriyet Meydanı çevresinde, İzmir, Sakarya ve Yüksel yaya bölgeleri gibi caddelere yöneltmiştir (Iranmanesh, 2008). 1979 yılında Sakarya Caddesi ve çevresindeki caddeler için bir yayalaştırma planı hazırlanmıştır. Projede yayaların ulaşım ihtiyacını karşılayacak yolların yanı sıra kentlilerin dinlenme ihtiyacını da karşılamak için oturma grupları, havuzlar, çeşmeler, sergi ve satış alanları tasarlanmıştır (Öncü Yıldız, 2017).





**Şekil 5.** Ankara Kızılay Meydanı Yaya Bölgeleri ve Karanfil Sokaktan Bir Görünüm (Seçkin, 2017)

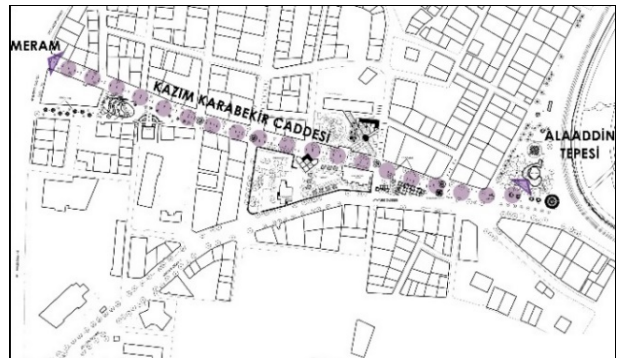
1980 yılında Sakarya Caddesi ile birlikte etrafı dükkanlarla çevrili ticaret meydanı niteliğinde olan İzmir I ve II Caddeleri yayalaştırılarak İzmir Caddesi adını almıştır. İzmir Caddesi yayalaştırılmasına rağmen büyük bir bölümünün otopark olarak kullanılması yayaların rahat hareket etmelerini engellemekte olduğundan 2003 yılında yeni bir proje ile son hali düzenlenmiştir (Yalçinkaya, 2007) (Şekil 6).



**Şekil 6.** Sakarya Caddesi, İzmir Caddesi ve Yüksel Sokak (Seçkin, 2017)

### 3. ÇALIŞMA ALANININ YAYALAŞTIRILMA SÜRECİ

Günümüzde pek çok şehirde özellikle yoğun kent merkezlerinde yaya ile taşıt trafiği birbirinden ayrılarak tamamen yayaya tahsis edilen ve hareket imkanı sağlayan alanlara dönüştürülmektedir. Aynı ihtiyaçlar doğrultusunda Konya'da da üç merkez ilçeyi birbirine bağlayan, kent merkezinde yer alan ve yaya popülasyonunun yoğun olduğu Zafer Meydanı'nda Kazım Karabekir Caddesi 2005 yılında (Sözeri, 2009) yayalaştırılarak taşıt trafiğine kapatılmıştır. Konya'nın merkezinde yer alan ve Zafer Meydanı olarak bilinen, Alaaddin Tepesi'nden Amber Reis ve Sultan Cem Caddesi'nin birleştiği noktaya kadar uzanan cadde çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Alan ulaşım araçlarının kesişim noktası ve önemli bir toplanma merkezi konumundadır (Şekil 7).

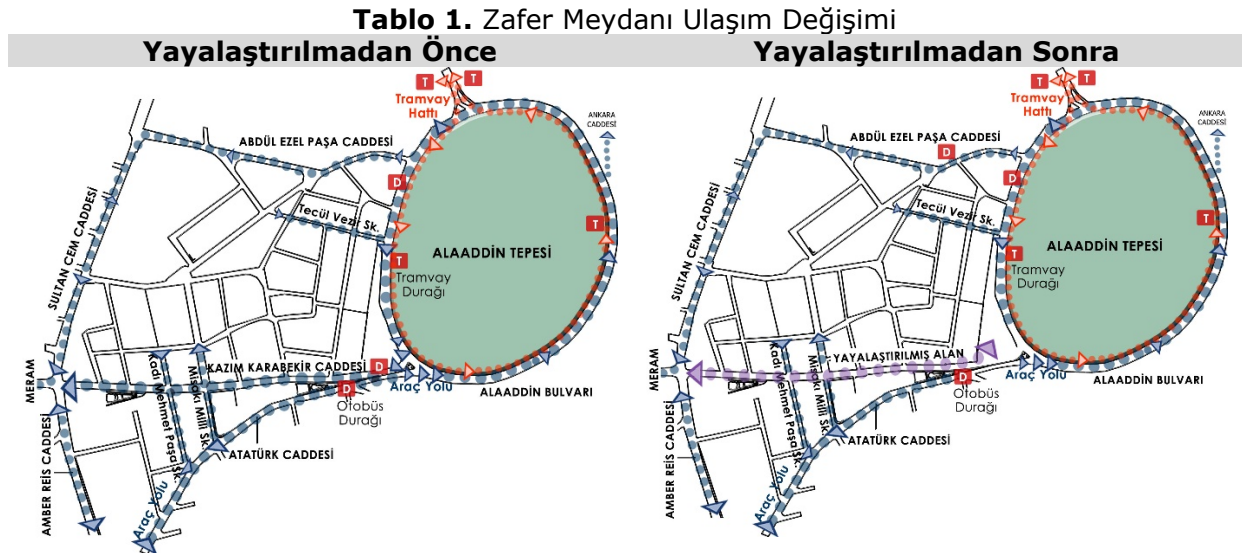


**Şekil 7.** Çalışma Alanı Uydu Görüntüsü ve Yayalaştırma Projesi

Alandaki yaya yoğunluğu dikkate alınarak Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) bölgenin araç trafiğine kapatılmasını kararlaştırılmıştır. Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin 13/11/2004 tarih ve 2004/10 sayılı kararıyla Kazım Karabekir Caddesi taşıt trafiğine kapatılmıştır (URL-4). 2005 yılında uygulamaya geçilen yayalaştırma kararı ile kamu ve özel toplu taşıma araçları güzergahları değiştirilmiştir (Topçu ve ark., 2007). Yayalaştırılan alanın yer seçimine bakıldığında; Konya'nın en yoğun bölgelerinden biri olması, yoğun yaya kullanımı ve şehrin en uzak noktasından dahi toplu taşıma araçları ile rahat ulaşım olanağı bulunması yayalaştırılma için oldukça uygundur. Zafer Meydanı'nın yayalaştırılma projesi ile pek çok değişim meydana gelmiş ve bu değişimler ulaşım, peyzaj öğeleri ve yapı türlerinin değişimi başlığı altında incelenmiştir.

### 3.1. Ulaşım Değişimi

Zafer Meydanı yayalaştırılmadan önce Kazım Karabekir Caddesi ve Atatürk Caddesi Alaaddin Bulvarı'na bağlanmaktayken; uygulanan proje ile cadde tamamen trafiğe kapatılarak yalnızca yayaların kullanımına açılmıştır. Birbiri ile zıt yönde taşıt trafiğine sahip iki araç yolundan birinin trafiğe kapatılması sonucu otobüs güzergahları ve araç yolları değiştirilerek, Abdül Ezel Paşa ve Sultan Cem Caddesi üzerinden bağlantı kurulmaya başlanmıştır. Araç trafiğinin bu yollara taşınması sonucu kentsel ulaşım ağını bozulmayarak yayaların bölgeye ulaşımını kolaylaştırmıştır (Tablo 1).



Proje sonrasında Atatürk Caddesi ile Kazım Karabekir Caddesi arasında bağlantı sağlayan ve kapatılamayan Mehmet Paşa Sokak ve Misakı Milli Sokak, mevcut durumda yaya aksını kesmektedir. Araç ve yaya yolları arasındaki ayırım dubalar ile sağlanmasına rağmen, iki aksın kesişmesi yayaların bu üç noktada kontrollü geçiş yapmasını zorunlu hale getirmekte ve dolaşımı kısıtlamaktadır. Caddenin trafiğe kapatılması ile toplu taşıma güzergahları değiştirilmiş ve bu yol üzerindeki Alaaddin Tepesi (doğu) yönüne giden otobüs durağı korunurken, Meram İlçesi (batı) yönüne giden otobüslerin durağı, Abdül Ezel Paşa Caddesi üzerinde bulunan Kültür Park durağına taşınmıştır (Şekil 8).





**Şekil 8.** Trafiğe Kapatılan Araç Yolu ve Eski Zafer Otobüs Durağı (Korkmaz, 2005)

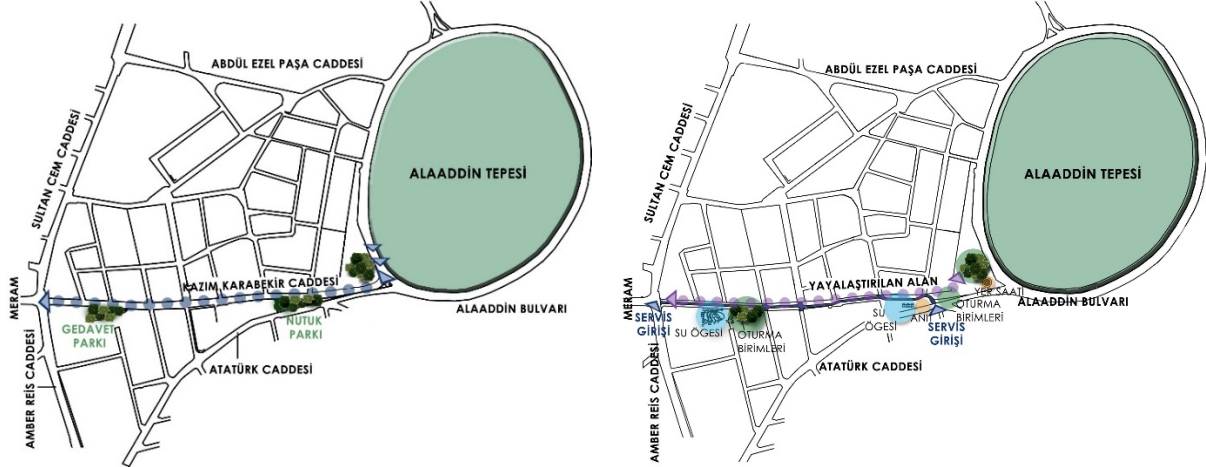
Meydana acil durumlarda ve kontrollü olarak servis girişinin sağlanması amacıyla Atatürk Caddesi üzerinden bir servis girişi verilmiş ve araç girişi engellemek amacıyla yine hareketli dubalar konulmuştur. Trafiğe kapatılan cadde üzerinden araç girişleri bulunan yapılarda da mecburi değişiklik yapılmıştır. Örneğin İl Sağlık Müdürlüğü'nün araç girişi cadde üzerinden yapılırken, yayalaştırmadan sonra arka sokak üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Alanın konumu gereği büyük bir bölümünün iş yeri olarak kullanılması ve iş yeri sahiplerinin özel araçlarının bulunması, yayaların alana ulaşımında sadece toplu ulaşımı değil özel araçları ile ulaşımı tercih etmeleri gibi sebeplerden dolayı yaya trafiği kadar araç trafiği de bulunmakta, dolayısıyla otopark ihtiyacı fazlasıyla hissedilmektedir. Otopark sorununu çözmek amacıyla Zindankale katlı otoparkı (2011) ve Konevi Otoparkı (2015) olmak üzere iki adet otopark yapılmıştır.

### 3.2. Peyzaj Alanları Değişimi

Bir alanın yaya mekanına dönüştürülmesi aşaması; alanda yeşil dokunun artırılması, alana yeterli sayıda oturma mekanları donatılarının eklenmesi, peyzaj elemanları ile alanın cezbedici hale getirilmesi, kentin kültür ve özelliğini belirten totemlerin ve görsel donatıların yerleştirilmesi, yeteri kadar aydınlatılması ve alanın bitkilendirme ile sınırlandırılması gibi pek çok unsur ile sağlanabilir.

Zafer Meydanı'nda ise bu durum yayalaştırmadan önce yeşil alanın az, sert zeminin ise fazla olması, yeşil alanların yalnızca kaldırımlarda yer alan ağaçlardan oluşması, yayalara ait alanın geniş olmayan kaldırımlarla sınırlı kalması ve Nutuk Parkı ile Gedavet Parkı'nda yer alan oturma birimlerinin sayılarının yetmemesi gibi pek çok eksiklikler bulunmaktaydı. Alanın yayalaştırılmasından sonra etrafı kolonadlarla sınırlandırılmış su ögeleri ile peyzaj desteklenmiş, Nutuk Parkı ve Hoca Hasan Camii önünde yer alan Gedavet Parkı tamamen kaldırılarak, havuz ögesi etrafında sert zemin halini almış ve kent mobilyaları olarak yalnızca ağaç altı oturma birimleri ile çözümlenmiştir (Tablo 2).

**Tablo 2. Zafer Meydanı Peyzaj Alanları Değişimi**  
**Yayalaştırılmadan Önce** **Yayalaştırılmadan Sonra**



Yayalaştırılmadan sonra kaldırımdaki yeşil alanlar aynı şekilde bırakılıp, artırılması için herhangi bir müdahalede bulunulmamış, hatta hem Nutuk Parkı hem de Gedavet Parkı kaldırılarak yeşil alan azaltılmıştır (Şekil 9).



a) Eski Nutuk Parkı (Korkmaz, 2005)



b) Yeni Su Elemanları

**Şekil 9. Nutuk Parkının Değişimi**

Alanın batı girişinde ve Gedavet Parkı'nda bulunan banklar kaldırılmış, açık alanda oturma birimlerinin sayısı azaltılmıştır. Meydana simgesel olarak yer saati ve anıt, yaya alanı boyunca saksılar ve çöp kutuları eklenmiştir. Caddenin trafiğe kapatılması ile alanda kaldırımlara ihtiyaç kalmamış ve zemin döşemesi kotları aynı hizaya getirilmiştir (Şekil 10).



a) Eski Gedavet Parkı (Korkmaz, 2005)



b) Gedavet Parkı Yeni Su Elemanları



c) Gedavet Parkı Yeni Oturma Birimleri

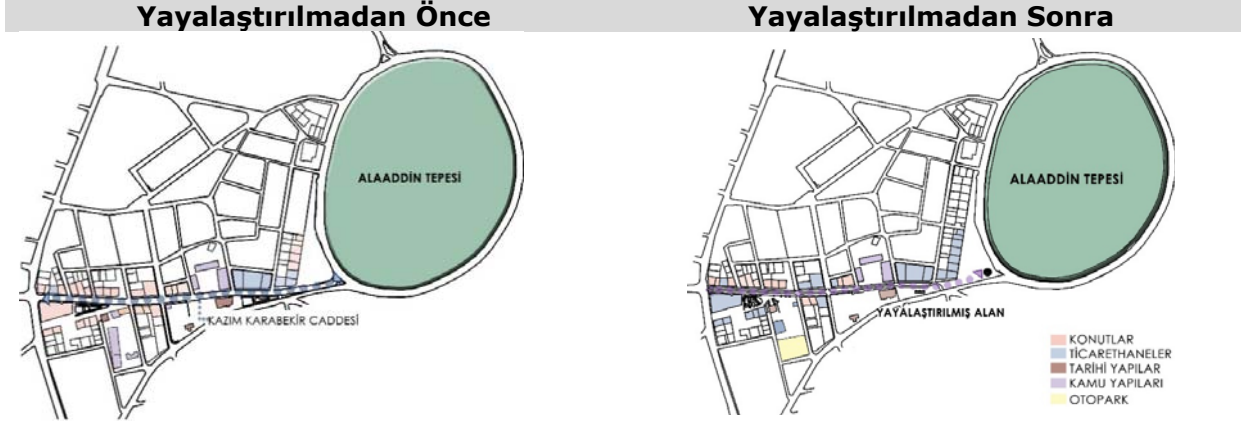
**Şekil 10. Gedavet Parkının Değişimi**



### 3.3. Yapı Türlerinin Değişimi

Alanın yayalaştırılma projesiyle birlikte yayaların rahat dolaşabileceği, zaman geçirip alışveriş yapabilecekleri bir alan haline dönüşmüştür. Yayalaştırma projesinden önce alanda tarihi yapılar, kamu binaları, alt katları ticari ve üst katları konut olan yapılar bulunmaktaydı. Alanda yaya yoğunluğunun artması ve yeni ihtiyaçlar ile yapıların işlevlerinde değişikliklerden dolayı yayalaştırma projesine ihtiyaç duyulmuştur. Restoran, kafe, bankalar giyim mağazaları ile diğer satış mağazaları talep görmüş, konut yapılarının yerini bu birimler almaya başlamıştır (Tablo 3).

**Tablo 3.** Zafer Meydanı Yapı Türü Değişimi



İşlev değişikliği yapılan binalar gibi, tadilat projeleri yapılması yerine yıkılıp yeniden yapılan binalarda bulunmaktadır. Alandaki önemli değişikliklerden biri Hoca Hasan Camii yanındaki çok katlı Sosyal Hizmetler Müdürlüğü ve arkasındaki Çocuk Esirgeme Kurumu yıkılmıştır. Yerine açık ve kapalı otoparkın yer aldığı Konevi Otoparkı, kafe ve oturma birimleri yerleştirilmiştir (Şekil 11).



a) Sosyal Hizmetler  
Müdürlüğü (Korkmaz, 2005)



b) Kafe ve Oturma Birimleri



c) Konevi Otoparkı

**Şekil 11.** Yapı Türlerinin Değişimi

### 4. ÇALIŞMA ALANININ DEĞERLENDİRİLMESİ

2005 yılında yayalaştırılan ve şuanda Zafer Meydanı olarak bilinen alanın 2017 yılındaki durumu yerinde gözlemlerle incelenerek, fotoğraflarla belgelenmiştir. Günümüzde yoğun bir şekilde kullanılan alanın mevcut durumunu tespit etmek amacıyla, karşılaşılan sorunlar belirli kriterler doğrultusunda değerlendirilmiştir. Bu kriterler ulaşım, malzeme, cephe, peyzaj ve tasarım sorunları olmak üzere beş başlık altında toplanmıştır.

#### 4.1. Mevcut Yapılar ile İlgili Problemler

Meydandaki mevcut yapıları incelendiğimizde; konutlar, ticari alanlar, kamu binaları, iş hanları, camiler, müzeler, tarihi yapılar, banka ve atmler, ulaşım kartı dolum bayileri, telefon kulüpleri, heykeller, tuvaletler, oturma alanları ve kent mobilyaları gibi pek çok yapı türü karşımıza çıkmaktadır. Ticari alanların sektörleri ise; yeme-içme mekanları,

giyim, gsm ve elektronik eşya, ev eşyası satış mağazaları, kuaförler ve eczaneler olarak sayılabilir (Şekil 12).



a) Restoranlar



b) Ferah İşhanı ve Kırmızı Çarşı



c) Atm'ler

**Şekil 12.** Zafer Meydanı Yapı Türleri

İnce Minareli Medrese, Karatay Medresesi, Alaaddin Camii, Sadreddin Konevi Camii ve Türbesi gibi Selçuklu Dönemi eserlerinin bulunması, alana gelen turist sayısını artırmaktadır. Hoca Hasan Camii, Olgunlaşma Enstitüsü (Eski Kız Orta Okulu) ve Atatürk Müzesi gibi tarihi binaların alana cephelerinin olması ve algılanabilirliğinin yüksek olması alanı güçlü kılmakta ve sınırlandırmaktadır (Şekil 13).



a) İnce Minareli Medrese



b) Eski Kız Orta Okulu



c) Hoca Hasan Camii

**Şekil 13.** Zafer Meydanı Tarihi Yapılar (2018)

Alanda bulunan konutlar halihazırda kullanılırken; yoğunluğunun fazla olması ile ticarethanelere artan talep ve konut kullanıcılarının merkezden ulaşması ile çoğu konutlarda işlev değişikliği meydana gelmiştir. İç mekanında değişiklikler yapılan pek çok konut yerini satış mağazaları, büro, kafe ve restoranlara bırakmışlardır (Şekil 14).



a) Konutlar



b) Kafe Olarak Kullanılan Konutlar



c) Büro Olarak Kullanılan Konutlar

**Şekil 14.** Zafer Meydanını Sınırlayan Konutlar

#### 4.2. Ulaşım Problemi

Zafer Meydanı'nın kent merkezinde yer alması nedeni ile tramvay, otobüs ve minibüs toplu taşıma araçları kullanılarak ulaşım kolaylıkla sağlanabilmektedir. Fakat alanın geçiş görevi işlevi hem araç popülasyonunu hem de durakların çevresindeki yaya yoğunluğunu artırmaktadır. Duraklar yol kenarına park eden araçlar tarafından kapatıldığından toplu



taşıma araçlarının trafik akışı esnasında araç yolunda yolcu indirip bindirmek zorunda kalması çeşitli trafik sorunlarına yol açmaktadır (Şekil 15).



a) Zafer Tramvay Durağı



b) Zafer Otobüs Durağı



c) Zafer Minibüs Durağı

**Şekil 15.** Zafer Meydanı'nda Bulunan Ulaşım Araçlarına Ait Duraklar

Alan ve çevresinde Zindankale Otoparkı ve Konevi Otoparkı olmak üzere iki katlı otopark bulunmaktadır. Fakat bu otoparkların yerleri uygun seçilmemiş olup, giriş ve çıkışlarda yoğunluk olmaktadır. Özellikle Konevi Otoparkı'nda ters olarak iki ayrı yönden girişinin bulunması girişlerde karmaşaya yol açmaktadır. Atatürk Caddesi'ne bağlanan tali yol üzerinden verilen girişin caddeye yakın olması cadde üzerinde trafik sorunu oluşturmaktadır. Buna ek olarak yol kenarları ve alan arasında bulunan sokakların otopark olarak kullanılması park yerlerinin sayıca yetersiz kaldığını göstermektedir. Ayrıca iki tekerlekli araçlara ayrılmış herhangi bir alan bulunmadığından yol kenarlarına, ağaç ve çiçek kasalarına park edilmiş bisiklet ve motosikletlere rastlanmaktadır (Şekil 16).



a) Yol Kenarına Park Eden Araçlar



b) Meydanda Park Eden Motosikletler



c) Konevi Otoparkı Girişi

**Şekil 16.** Zafer Meydanı Otopark Problemleri

Yayalaştırılma projesinde yaya ve araç aksı tamamen birbirinden ayrılamamış ve iki aksın birbiri ile kesiştiği dört nokta olduğu belirlenmiştir. Araç yolunun yayalaştırılan alanı bu noktalarda kesintiye uğratması yaya aksının sürekliliğini bozmaktadır. Meydandaki erişilebilirlik incelendiğinde ise; zemin katta bulunan ticarethanelerin ürünlerinin yola taşması ile restoran ve kafelere ait masaların meydana konumlandırılmasıyla yaya akışını kesintiye uğrattığı görülmektedir. Meydana giriş ve çıkışlarda engelliler için uygun rampalar tasarlanmasına rağmen, işyerleri girişlerinde rampa ile yerine basamaklar tercih edilmesi, bu iş yerlerinin engelliler için erişilemeyen mekanlar haline getirmektedir. Meydanda görme engelliler için ise sarı bordürler bulunmamaktadır (Şekil 17).



a) Yaya Sürekliliğinin Bozulması



b) Yaya Aksını Kesen Araç Yolu



c) Rampasız girişler

**Şekil 17.** Zafer Meydanı'nın Erişilebilirliği

Atatürk Caddesi'nden ulaşılan ve gerekli durumlarda kullanılması amacı ile kontrollü girişi bulunan bir servis yolu bulunmaktadır. Alandaki iş yerlerine malzeme gelişi, çöp tahliye gibi servis araçlarının ve acil durum araçların girişi servis yolundan sağlanmaktadır. İş yeri mal girişleri ve çöp tahliye araçlarının sabah ve akşam yaya yoğunluğunun az olduğu saatlerde yapıldığı gözlenmiştir. Fakat ihtiyaç durumunda diğer saatlerde de girişlerinin yapılması alanda düzensizliğe yol açmaktadır. Alanın ilk olarak bir yaya mekanı olarak düşünülmesi ve sonradan dönüştürülmesi sonucu, iş yerlerinin arka sokaklarından girişinin bulunmaması ve servis girişi ile müşteri girişinin ayrılamaması gibi pek çok soruna neden olmaktadır (Şekil 18).



a) İşyeri Malzeme Girişi



b) Çöp Tahliye Sistemi



c) Çöp Tahliye Sistemi

**Şekil 18.** Zafer Meydanı Servis Problemleri

#### 4.3. Cephe Problemleri

Alandaki yapılar genel olarak dört, beş veya altı katlıdır. Zemin katta bulunan ticarethanelerin farklı büyüklük ve renkteki cephe tasarımları ile yapıların dış cepheleri değiştirmiştir. Büyük tabelalar bütünlük oluşturmamakta, görsel kirliliğe sebep olmaktadır (Şekil 19).



a) Yayalaştırılmadan Önce Cephe Durumu  
(Korkmaz, 2005)



b) Yayalaştırılmadan Sonra Cephe Durumu

**Şekil 19.** Kibrit Apartmanı ile Bitişindeki Yapıların Yayalaştırılmadan Önce ve Sonraki Durumu

Alandaki konut yapıları ihtiyaç doğrultusunda günümüzde yeniden işlevlendirilerek ticarethane olarak kullanılmaya başlanmış ve konutlar bu esnada büyük değişimler geçirmişlerdir. Alanı sınırlayan apartmanların tamamının büyük iş yerleri tarafından kullanılması durumunda giydirme cephe sistemleri ile yapılar yeniden kaplanmıştır. Mağazalara olan talebin fazla olması ve konutların iç mekanları değiştirilse dahi yeni işlevlere çok fazla karşılık verememesi sonucu bu binalar yıkılarak yerine yeni çok katlı binalar yapılmıştır. Alanda bulunan konut, iş hanları ve ticarethanelerin farklı dönemlerde yapılmış olmasından dolayı üslup birliği sağlanamamıştır (Şekil 20).





a) Alanı Sınırlayan Yapıların  
Cepheleeri



b) Yıkılıp Yeniden Yapılan  
Binalar



c) İşyeri Tabelaları

**Şekil 20.** Zafer Meydanı Cephe Problemleri

#### 4.4. Peyzaj Problemi

Zafer Meydanı bir tarafının Alaaddin Bulvarı, Atatürk Caddesi ve diğer tarafının yapılar tarafından sınırlandırılan bir yaya aksından oluşmaktadır. Yaya aksı tamamen üzeri açık bir alandan oluşmakta, aks boyunca yarı açık yürüyüş alanı veya oturma alanları bulunmamaktadır. Yazın güneşten, kışın yağmur ve kardan korunabilecek alan olmaması bu havalarda alanın kullanımını azaltmaktadır. Alanda üç noktada banklar ve ağaç altı oturma birimleri konumlandırılmıştır. Fakat kent mobilyalarının azlığı sebebi ile kullanıcılar duvar etrafında ya da peyzaj elemanları olarak yerleştirilen saksıları oturma elemanı olarak kullanmaktadır (Şekil 21).



a) Kent Mobilyaları



b) Ağaç Altı Oturma Birimleri



c) Oturma Birimleri

**Şekil 21.** Zafer Meydanı Peyzaj Elemanları

Peyzaj ögesi olarak su ögesine iki yerde rastlanmakta ve etrafı kolonadlarla sınırlandırılmıştır. Sert zeminde kalmış ağaçlar bir bütünlük oluşturmamakla birlikte yeşil alanları oluşturmaktadır. Alanda yeşil alan oldukça az olup, sert zemin ağırlıktadır. Yaya aksı boyunca yer yer çiçek saksıları yerleştirilmiş ve servis yolu belirgin hale getirilmiştir. Mevcutta bulunan ağaçlar, kışın yapraklarını döken ve her daim yeşil kalan ağaçlar olmaması sebebi ile kış mevsiminde yeşil doku kaybolmaktadır (Şekil 22).



a) Alandaki Su Ögesi



a) Hoca Hasan Camii Çevresi  
Yeşil Alanlar



a) Çiçek Saksıları

**Şekil 22.** Zafer Meydanı Peyzaj Ögeleri

Alanda bulunan anıt ve yer saatinden başka, kenti simgeleyen herhangi bir totem bulunmamaktadır. Üzerinde Selçuklu Dönemi eserlerinden alınan motifler bulunan anıt, Selçuklu Devleti kurucuları ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu Kutalmış oğlu Süleyman Şah için yaptırılmıştır. Yer saatinin ise herhangi bir işlevi olmamakla birlikte,

yağmurlu havalarda su ile dolmaktadır. Alanın gece aydınlatmasına bakıldığında ise; aydınlatma elemanları yerleştirilmiş fakat alan bu elemanların işlemediği gözlenmiştir. Alan işyerlerinin tabelaları ve cadde ışıklandırmaları ile aydınlatılmakta fakat yetersiz kalmaktadır (Şekil 23).



a) Zafer Anıtı



b) Yer Saati



c) Alanın Gece Görüntüsü

**Şekil 23.** Zafer Meydanı Peyzaj Elemanları

#### 4.5. Malzeme Problemi

Yayalaştırılmış alanda zemin kaplaması zamanla pek çok tadilat geçirerek günümüzdeki haline almıştır. Projeden önceki durumda yol kotundan yüksek kaldırımlar sökülmüştür. Mevcutta servis yolu ve yaya aksı olmak üzere iki farklı yer döşemesi kullanılmıştır. Yaya aksı yer döşemesi olarak kaymaz yer malzemesi uygulanmıştır. Servis araçlarının kullanabileceği yol küp granit taş ile döşenmiş ve alanın zemin kaplaması ile birbirinden ayrılmıştır. Belirli bir zemin kaplaması uygulanmış olmasına rağmen, iş yerleri girişinde ve mekan içerisinde farklı malzemeler kullanmışlardır. Özellikle girişlerde kaygan malzeme olan mermerin kullanılması kış mevsiminde kullanım zorlukları oluşturmaktadır (Şekil 24).



a) Meydan ve Servis Alanı  
Zemin Kaplaması



b) İşyeri Girişi Mermer Zemin  
Kaplama



c) Rögar Kapakları

**Şekil 24.** Zafer Meydanı Mevcut Malzemeler

İklim şartları düşünüldüğünde, özellikle sonbahar, kış ve ilkbahar aylarında yağış alan bölgede su tahliye sistemi için yer yer mazgal kapakları yerleştirilmiştir. Yağmurlu havalarda meydana drenaj sisteminin yetersiz olması ve çeşitli işçilik problemleri su birikintilerine sebep olmaktadır. Yaya popülasyonunun yoğunluğu sebebi ile zemin malzemeleri sıklıkla yıpranmasına rağmen, bakım ve onarımının sürekli yapılamaması zemin kaplamasının zarar görmesine sebep olmaktadır. Örneğin zemin malzemesi olarak kullanılan kaymaz malzemenin 30\*60 cm ölçülerinde seçilmesi sonucu, 60 cm'lik kısımlarında kırılmalar meydana gelmektedir. Yerinden sökülen Arnavut kaldırımlarının tamir edilmemesi yürüme zorluklarına yol açmaktadır (Şekil 25).





a) Sökülen Taşlar



b) Altyapı Çalışmaları



c) Su Tahliye Sistemi

**Şekil 25.** Zafer Meydanı Malzeme Problemleri

## 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünya’da ve Türkiye’de özellikle tarihi kent merkezlerinde ve yaya yoğunluğunun fazla olduğu caddeler, hareketi kolaylaştırmak, alışveriş imkanı tanımak, toplanma alanı oluşturmak ve tarihi yapıları ön plana çıkarmak amacı ile araç trafiğine kapatılmaktadır. Pek çok yerde yayalaştırma uygulamaları yapılmış ve başarılı örnekleri mevcuttur. Bu çalışmada; kent merkezinde yaya ile araç trafiği ayırmak amacıyla yayalaştırılan, kentlilerin sıklıkla kullandığı, en önemli ulaşım aksında olması, tarihi yapıları içinde barındırması ve bu yapılara yakınlık durumu, diğer ulaşım noktaları ile dağılma ve toplanma noktası halinde olan Zafer Meydanı yayalaştırma projesi incelenmiştir. Kazım Karabekir Caddesi’nde uygulanan proje ile alanda meydana gelen değişiklikler tasarım, ulaşım, peyzaj, yapı türleri, cephe ve malzeme bağlamında incelenerek, yine bu olgular temelinde meydana mevcutta yaşanan sorunların tespiti hedeflenmiştir.

Yayalaştırılan alanın konumunun kent merkezinde yer alması ve yoğun yaya popülasyonuna sahip olması yer seçimini doğru kılmıştır. Ayrıca ulaşımın kolay sağlanması ve toplu taşıma olanaklarının bulunması alanın yayalaştırılmasında önemli girdiler olmuştur. Alanın yayalaştırılması sonucu yeni ulaşım aksları belirlenerek kentsel ulaşım aksından koparılmamıştır. Araştırmanın sonucunda şu veriler ortaya konmuştur:

- Yayalaştırılma projesi ile kentliye rahat dolaşım imkanı sağlanmıştır. Fakat bu dolaşım alanı yalnızca açık mekandan oluşmakta olup, yarı açık alanlar düşünülmemiştir. İklim şartlarına uygun yarı açık alanların bulunmaması, kış mevsiminde yağışlı ve yaz mevsiminde sıcak havalarda alanın kullanımını azaltmaktadır. Yürüyüş alanlarında yarı açık mekanların ilavesi ile hem alanın kullanımı artırılabilir hem de yaya aksı boyunca görsel bütünlük kazandırılabilir.
- Yeni yapılan düzenleme ile Olgunlaşma Enstitüsü, Hoca Hasan Camii gibi tarihi yapılar; silüetini etkileyen büfe ve sosyal hizmetler binasının kaldırılması ile ön plana çıkarılmıştır. Bu uygulama ile tarihi yapıların algılabirliği artırılmıştır.
- Kafe ve restoranların yer alması ve sayıca çokluğu alan ile ticari birimlerin iç içe olması sağlamıştır. Fakat alana masaların bulunması ve gelişigüzel kullanımı hem yaya aksını kesmekte hem de komşu işyerlerini kapatmaktadır. Yeme-içme mekanlarının alan ile ilişkisine hem sınır getirmek hem de görsel bütünlük oluşturmak amacıyla, yeşil alanlarla desteklenen yeni tasarımlar eklenebilir.
- Alandaki kent mobilyaları sayıca ihtiyacı karşılayamamaktadır. Ayrıca oturma birimleri yarı açık olarak tasarlanmamış, yalnızca ağaç altı açık oturma birimleri ve banklar yerleştirilmiştir. Oluşturulacak yarı açık oturma birimleri ile alanın her mevsim kullanımına imkan verecektir.
- Yayalaştırılmasıyla birlikte Gedavet Parkı ve Nutuk Parkı yeşil alanlar yok edilmiş ve bu alanlara su öğeleri yerleştirilmiştir. Su öğelerin meydan içerisindeki tasarıma eklenmesi olumlu olmasına rağmen, yeşil alanlar oldukça azaltılmıştır. Var olan yeşil alanları sert zeminde bulunan ağaçlar oluşturmaktadır. Yaya aksı boyunca bu ağaçları da içine alan yeşil bantlar tasarlanarak hem yönlendirme sağlanabilir hem de sert zemin azaltılarak yeşil alana dönüştürülebilir. Su etrafı oturma birimleri ve bu birimlerin yeşil alanlar ile entegre edilmesi gerekmektedir.

- Ticari birimlerin her birinin ayrı renk ve büyüklükte tabelalarının olması, görsel kirlilik oluşturmaktadır. Tabelalarda bir dil birliğinin oluşturulması ile görsel kirliliği ortadan kaldırılarak bütünlük sağlanabilir.
- Servis yolunun iki yanında bulunan çiçek saksıları, servis yolu zemin kaplaması ve yolun iki tarafında yer alan ağaçlar ile yönlendirme belirli ölçülerde sağlanabilmektedir.
- Aydınlatması sokak lambaları ve iş yerlerinin tabela ışıkları ile sağlanmaktadır. Alanda mevcutta var olan aydınlatma elemanlarının bakımları sıklıkla yapılmadığından çalışmamakta, hem de aydınlatma derecesi yetersiz kalmaktadır. Alana özgü aydınlatma birimlerinin olması ve bu aydınlatma elemanları ile yönlendirmeler sağlanması olumlu iken, bakımlarının yapılması ve işlevlerini yerine getirememeleri olumsuzdur.

## KAYNAKÇA

- Birişçi Yıldırım, T., Özel, A. E., & Oktay, P. (2013). *Yaya Bölgeleri Planlama ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde*. Paper presented at the Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi.  
<http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/C2L75.pdf>
- Çakıroğlu, İ. (2012). *Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Bahçeşehir Üniversitesi.
- Çalışkan, M. (2011). *Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobbar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Çay, R. D., & Aşlıoğlu, F. (2014). Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya-Tasarım Etkileşimi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 11(3), 91-99.
- Çol, D. (2004). *Kentsel Ulaştırma Yaya Alanları, İstanbul Avcılar- Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Döllük, G. (2005). *Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Enstitüsü.
- Erdoğan, A. (2016). Kayseri Cumhuriyet Mahallesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi ve Kullanıcı Tercihlerinin Belirlenmesi. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 16(1), 44-53.
- Gültiken, T. (2011). *Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul-Beyoğlu/İstiklal Caddesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Hajdu, J. C. (1988). Pedestrian Malls in West Germany: Perceptions of their Role and Stages in their Development. *Journal of the American Planning Association*, 54(3), 325-335.
- Iranmanesh, N. (2008). *Pedestrianisation a great necessity in urban designing to create a sustainable city in developing countries*. Paper presented at the 44th ISOCARP Congress, Çin.
- Kaplan, H., & Acuner, A. (2005). Ankara'da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. *Planlama Dergisi*, 4, 112-123.
- Koçu, R. E. (1961). İstanbul Ansiklopedisi (Vol. 5). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat.
- Korkmaz, H. H. (2005). Kişisel Arşiv.
- Öncü Yıldız, A. M. (2017). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 108-122.
- Özsel, B. (2009). *Bina-Kentsel Mekan Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekanlarına Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Enstitüsü.
- Postalcioglu, O. (2009). *Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi.
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*. New York: John Wiley ve Sons Inc.



- Sağ, M. A., Erdem, R., & Sağ, N. S. (2010). *The Effect of Pedestrianisation in Urban Transportation on Commercial Activity: The Case Study of Konya City Centre*. Paper presented at the World Academy of Science Engineering and Technology, Paris, Fransa.
- Seçkin, D. (2017, 17.01.2018). Kızılay'da Görmeniz Gereken 4 Cadde. 2018, from <http://web2.bilkent.edu.tr/bilkentpost/2017/06/13/kizilayda-gormeniz-gereken-4-cadde>
- Sözeri, S. (2009). *Zafer Meydanı'nın Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Tasarım Kriterleri Açısından İrdelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi.
- Şişman, E. E., & Kırızıoğlu, I. (2002). Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. *Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 3(2), 127-139.
- Topçu, M., Topçu, K. D., & Kubat, A. S. (2007). *Movement Economy Dependent On Urban Design*. Paper presented at the 6th International Space Syntax Symposium, İstanbul.
- URL-1. <http://wildmosers.de/>. Erişim Tarihi: 16.05.2018
- URL-2. [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de). Erişim Tarihi: 09.01.2018
- URL-3. [www.listelist.com/istiklal-caddesi](http://www.listelist.com/istiklal-caddesi). (2017). Erişim Tarihi: 08.01.2018
- URL-4. <http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=835>. (2005). Zafer Meydanı Trafiğe Kapatılıyor. Otobüs Güzergahları Değişti. Erişim Tarihi: 03.01.2018
- Yalçınkaya, F. (2007). *Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7.Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi.