
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
Gazi
1926

ALIŞVERİŞ CADDELERİNİN TASARIMI VE KULLANICI MEMNUNİYETİ: ANTALYA ATATÜRK CADDESİ ÖRNEĞİ

Başak GÜNEŞ TOK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANA BİLİM DALI

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

EYLÜL 2019

Başak GÜNEŞ TOK tarafından hazırlanan "ALIŞVERİŞ CADDELERİNİN TASARIMI VE KULLANICI MEMNUNİYETİ: ANTALYA ATATÜRK CADDESİ ÖRNEĞİ" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Öğr. Gör. Dr. Zeynep Aslı GÜREL ÜÇER
Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Başkan: Prof. Dr. Özge YALÇINER ERCOŞKUN
Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye: Doç. Dr. H. Burcu ÖZÜDURU
Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Seher ÖZKAZANÇ
Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Necmettin Erbakan Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Neslihan SERDAROĞLU SAĞ
Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Konya Teknik Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

Tez Savunma Tarihi: 17/09/2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Sena YAŞYERLİ
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Başak GÜNEŞ TOK
17/09/2019

ALIŞVERİŞ CADDELERİNİN TASARIMI VE KULLANICI MEMNUNİYETİ: ANTALYA ATATÜRK CADDESİ ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Başak GÜNEŞ TOK

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Eylül 2019

ÖZET

Birçok kentli için kamusal dış mekânı, caddeler temsil etmektedir. Kent kimliğini ve kent karakterini yansıtan caddeler, tez çalışmasında alışveriş caddesi özelinde ele alınmıştır. Günümüzde, alışveriş kavramının boyutlarındaki değişim, basit bir alışveriş eyleminin çok ötesinde uzmanlık dalları içeren sosyal eylemlerle (boş zamanları değerlendirme) ortaya çıkmaktadır. Alışveriş caddeleri de bu gereksinimlerin karşılandığı başlıca mekânlardır. Ancak uygun kriterler doğrultusunda tasarlanmamış alışveriş caddeleri, kullanıcılara gerekli konfor, güvenlik, erişilebilirlik, işlevsellik vb. unsurlar ile kullanıcı memnuniyetini sağlayamadığından kaybolmaktadır. Bu nedenle, kentsel yaşamın kalitesinin artmasına da katkı sağlayacak şekilde alışveriş caddelerinin uygun tasarım kriterleri ve kullanıcı memnuniyeti çerçevesinde bütüncül olarak ele alınması gerekmektedir. Çalışma kapsamında, alışveriş caddelerindeki tasarım kriterlerinin kullanıcı memnuniyetine etkisi, Antalya kentinin karakterini ve kimliğini yansıtan ve sürekli değişime ayak uydurmaya çalışan Atatürk Caddesi özelinde sorgulanmıştır. Bu kapsamda, literatür araştırmaları yapılmış ve kamusal bir mekan olan caddeyi etkileyen, tasarım kriterleri ve kullanıcı memnuniyetini etkileyen, unsurlar ortaya konmuştur. Alan araştırması ve arazi anket çalışması ile mevcut durum, anket çalışması ile kullanıcı memnuniyet durumu analiz edilmiştir. Bir alışveriş caddesi olan Atatürk Caddesi'ni kamusal mekân olarak geliştirmek için tasarım rehberi önerisi oluşturulmuştur. Anket analizi, çalışma konusu ile ilgili daha önce yapılmış literatür çalışmaları, haritalar, fotoğraflar, arazi çalışmalarından elde edilen analiz sonuçları ile birlikte değerlendirilerek alışveriş caddelerine ilişkin öneriler sunulmuştur.

Bilim Kodu : 80208
Anahtar Kelimeler : Alışveriş caddesi, Antalya, Atatürk Caddesi, tasarım, kullanıcı memnuniyeti
Sayfa Adedi : 213
Danışman : Öğr. Gör. Dr. Zeynep Aslı GÜREL ÜÇER

DESIGN AND USER SATISFACTION OF SHOPPING STREETS:
CASE STUDY OF ANTALYA ATATÜRK STREET
(M. Sc. Thesis)

Başak GÜNEŞ TOK

GAZİ UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

September 2019

ABSTRACT

For many urban people, public spaces represent the streets. The streets reflecting the identity of the city and the character of the city are handled in the thesis of shopping streets. Nowadays, the change in the dimensions of the concept of shopping arises from social activities (evaluation of leisure time), which include specialties far beyond simple shopping. However, shopping streets can design our appropriate criteria, users are required comfort, safety, functionality and so on. Elements that we can not provide user satisfaction is lost. For this reason, shopping streets should be handled holistically within the framework of appropriate design criteria and user satisfaction in order to contribute to the increase of the quality of urban life. Within the scope of the study, the effect of design criteria on shopping streets on user satisfaction was questioned in the case of Atatürk Street which reflects the character and identity of the city of Antalya and tries to keep up with the constant change. In this context, literature researches have been made and the elements that affect the public space street, design criteria and user satisfaction have been revealed. The current situation was analyzed by field survey and field survey and the user satisfaction was analyzed with the survey study. A design guide was proposed to develop Atatürk Street, a shopping street, as a public space. Survey analysis was evaluated with previous literature studies, maps, photographs, analysis results obtained from field studies and suggestions for shopping streets were presented.

Science Code : 80208
Key Words : Antalya, Atatürk Street, desing, shopping street, user satisfaction
Page Number : 213
Supervisor : Assist. Prof. Dr. Zeynep Aslı GÜREL ÜÇER

TEŞEKKÜR

Tez çalışmasının gelişimi sırasında görüşlerini benden esirgemeyen ve katkı sağlayan danışman hocam Zeynep Aslı GÜREL ÜÇER'e, her zaman beni destekleyen yalnız bırakmayan aileme, her zaman yanımda olan ve önemli katkıları olan eşim Hüseyin Kamil TOK'a, teknik destekleri için arkadaşım Seda Özlem YAMAN'a ve tez çalışmamda emeği geçen tüm arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET iv

ABSTRACT v

TEŞEKKÜR vi

İÇİNDEKİLER vii

ÇİZELGELERİN LİSTESİ x

ŞEKİLLERİN LİSTESİ xii

RESİMLERİN LİSTESİ xvi

HARİTALARIN LİSTESİ xviii

SİMGELER VE KISALTMALAR xix

1. GİRİŞ 1

2. ALIŞVERİŞ CADDELERİ VE TASARIM KRİTERLERİ 9

2.1. Kamusal Mekân Olarak Cadde 9

2.2. Cadde Tasarım Kriterleri 19

2.2.1. Ulaşım ve erişilebilirlik 20

2.2.2. Yeşil alan ve peyzaj öğeleri 26

2.2.3. Çevresel kalite 29

2.3. Alışveriş Caddesi ve Alışveriş Mekânı 39

2.3.1. Alışveriş caddelerinin değişim süreci 42

2.3.2. Alışveriş caddelerinin özellikleri 43

2.3.3. Alışveriş caddeleri konusunda yapılan çalışmalar 45

2.3.4. Alışveriş caddelerinin tasarım kriterleri 48

3. ALIŞVERİŞ CADDESİ ÖRNEKLERİ 59

3.1. Yurtdışı Alışveriş Caddesi Örnekleri 59

Sayfa

3.1.1. New York 5. Cadde, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 59

3.1.2. Londra, Oxford Caddesi, İngiltere..... 61

3.1.3. Tokyo, Ginza Caddesi, Japonya 63

3.1.4. Barselona, LasRamblas Caddesi, İspanya (Katalunya) 65

3.2. Yurtiçi Alışveriş Caddesi Örnekleri..... 67

3.2.1. Beyoğlu, İstiklal Caddesi, İstanbul..... 67

3.2.2. Şişli, Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul 69

3.2.3. Çankaya, Bahçelievler 7. Cadde (Aşkaabat) Caddesi, Ankara..... 71

3.3. Örnek Alışveriş Caddelerinin Değerlendirilmesi..... 73

4. ALAN ÇALIŞMASI: ANTALYA ATATÜRK ALIŞVERİŞ CADDESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ..... 77

4.1. Alan Çalışmasının Yöntemi 77

4.2. Antalya Kenti ve Gelişimi..... 77

4.2.1. Antalya kent merkezinde yer alan alışveriş caddeleri 82

4.3. Atatürk Caddesi..... 86

4.3.1. Atatürk Caddesi'nin tarihsel gelişimi 87

4.3.2. Atatürk Caddesi'nin konumu ve önemi..... 91

4.3.3. Atatürk Caddesi'ne ilişkin yasal ve yönetsel düzenlemeler 93

4.3.4. Atatürk Caddesi projeleri..... 101

4.4. Atatürk Caddesi Mevcut Kullanımı 106

4.4.1. İşlev analizi..... 106

4.4.2. Yapı analizleri..... 111

4.5. Atatürk Caddesinin Tasarım Kriterleri Açısından Analizi..... 121

4.5.1. Ulaşım ve erişilebilirlik 124

4.5.2. Yeşil alan ve peyzaj öğeleri..... 137

Sayfa

4.5.3. Kaldırım 141

4.5.4. Sokak mobilyaları 146

4.5.5. Sosyal doku 154

4.5.6. Değerlendirme 154

4.6. Atatürk Caddesi'nin Kullanıcı Memnuniyeti Açısından Analizi: Anket Çalışması 158

4.6.1. Kullanıcı profiline ilişkin bulgular 159

4.6.2. Atatürk Caddesi ziyaretçilerine ilişkin anket değerlendirmesi 162

4.6.3. Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcılara ilişkin anket değerlendirmesi 167

4.6.4. Atatürk Caddesi'nde yaşayan konut kullanıcılarına ilişkin anket değerlendirmesi 169

4.6.5. Atatürk Caddesi kullanıcılarının memnuniyet düzeyine ilişkin anket değerlendirmesi 172

4.6.6. Değerlendirme 180

4.7. Atatürk Caddesi İçin Tasarım Rehberi Önerileri 182

5. SONUÇ 195

KAYNAKLAR 201

EKLER 209

EK - 1. Ziyaretçilere uygulanan anket örneği 210

EK - 2. Atatürk Caddesinde çalışan kullanıcılara uygulanan anket örneği 211

EK - 3. Bölge de yaşayan kullanıcılara uygulanan anket örneği 212

ÖZGEÇMİŞ 213

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge **Sayfa**

Çizelge 2.1. Rahman ve diğerlerine (2016) göre alışveriş caddesi kriterleri 50

Çizelge 3.1. Örnek alışveriş caddelerinin özellikleri 74

Çizelge 4.1. Atatürk Caddesi'nde yer alan dükkân türleri ve sayıları 112

Çizelge 4.2. Atatürk Caddesi bölgeleme kriterleri..... 124

Çizelge 4.3. Tasarım kriterlerine göre Atatürk Caddesi mevcut durum analizi 156

Çizelge 4.4. GZFT analizi..... 157

Çizelge 4.5. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cazibe merkezleri..... 162

Çizelge 4.6. Ziyaretçilerin yaşa göre Atatürk Caddesi'ne gelme sıklığı 163

Çizelge 4.7. Yaş aralıklarına göre Atatürk Caddesi'ne geliş nedenleri 164

Çizelge 4.8. Yaş aralıklarına göre Atatürk Caddesi'nde vakit geçirme süreleri..... 165

Çizelge 4.9. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'nde tercih ettikleri otopark alanları..... 167

Çizelge 4.10. Ankete katılan kullanıcıların Atatürk Caddesi'nde çalışma süreleri 167

Çizelge 4.11. Atatürk Caddesi'nde yer alan dükkânların lojistik hizmet zamanları 168

Çizelge 4.12. Caddede çalışanlara göre Atatürk Caddesi'nin en yoğun kullanıldığı zamanlar..... 169

Çizelge 4.13. Caddede çalışan kullanıcıların Atatürk Caddesi'nde tercih ettikleri otopark alanları 169

Çizelge 4.14. Ankete katılan konut kullanıcılarının Atatürk Caddesi'nde yaşama süreleri 170

Çizelge 4.15. Konut kullanıcılarına göre Atatürk Caddesi'nin en yoğun kullanıldığı zamanlar..... 170

Çizelge 4.16. Atatürk Caddesinde tercih edilen otopark alanları 171

Çizelge **Sayfa**

Çizelge 4.17. Atatürk Caddesindeki yaya geçitlerinin güvenlik ve yeterlilik oranı 172

Çizelge 4.18. Atatürk Caddesindeki yaya rampalarının güvenlik ve yeterlilik oranı 174

Çizelge 4.19. Atatürk Caddesi'ndeki engellilere yönelik düzenlemelerin güvenlik ve yeterlilik oranı 174

Çizelge 4.20. Atatürk Caddesindeki yer döşemelerine ilişkin memnuniyet oranı 175

Çizelge 4.21. Atatürk Caddesi'ndeki sokak mobilyalarına ilişkin memnuniyet oranı ... 175

Çizelge 4.22. Atatürk Caddesi üzerindeki yeşil alan kullanımına ilişkin memnuniyet oranı 175

Çizelge 4.23. Atatürk Caddesi kullanıcılarının kaldırım genişliklerinden memnuniyet oranları 176

Çizelge 4.24. Atatürk Caddesi kullanıcılarının türlerine göre kaldırım genişliklerinden memnuniyet oranları 176

Çizelge 4. 25. Atatürk Caddesi kaldırımları üzerindeki kafe ve tezgâhlara ilişkin memnuniyet oranı 177

Çizelge 4.26. Atatürk Caddesi kaldırımları üzerindeki kafe ve tezgâhlara ilişkin yaş aralıklarına göre memnuniyet oranı 177

Çizelge 4.27. Tramvay yoluna ilişkin memnuniyet oranı 178

Çizelge 4.28. Bina cepheleri ve levhalarına ilişkin memnuniyet oranı 178

Çizelge 4.29. Atatürk Caddesi'nde güvenlik açısından memnuniyet oranı 179

Çizelge 4.30. Atatürk Caddesi'ne ilişkin genel memnuniyet oranı 179

Çizelge 4.31. Atatürk Caddesi'ne ilişkin kullanıcı türlerine göre genel memnuniyet oranı 179

Çizelge 4.32. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cinsiyete göre genel memnuniyet oranı 180

Çizelge 4.33. Atatürk Caddesi'ne ilişkin yaşa göre genel memnuniyet oranı 180

Çizelge 4.34. Atatürk Caddesi'ne ilişkin öneriler 193

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil **Sayfa**

Şekil 1.1. Tez çalışması yöntem şeması 5

Şekil 2.1. Cadde tasarım kriterleri 20

Şekil 2.2. Tekerlekli sandalye için ölçümler 24

Şekil 2.3. Yaya kaldırımında ızgaraların konumlandırılması 24

Şekil 2.4. Yaya geçitlerinde rampa örnekleri 25

Şekil 2.5. Algılanabilir yüzey örnekleri 26

Şekil 2.6. Ağaçların kent sağlığı yönünden işlevleri 27

Şekil 2.7. Yaya kaldırımında ağaçlandırma 28

Şekil 2.8. Kaldırım kesiti 31

Şekil 2.9. Yürüme hızları 33

Şekil 2.10. Aydınlatma elamanlarının yer seçim aralıkları 36

Şekil 2.11. Aydınlatma elamanlarının yükseklik kriterleri 37

Şekil 2.12. Cadde/sokak aydınlatması uygulama örnekleri 37

Şekil 2.13. Levha ve pano örnekleri 39

Şekil 2.14. Alışveriş caddelerindeki tabela ve dükkânlarda dikkat edilmesi gereken ölçütler 54

Şekil 2.15. Kaldırım kafeleri için ayrılmış alan genişliği 55

Şekil 3.1. 5.Cadde-New York 60

Şekil 3.2. Oxford Caddesi - Londra 62

Şekil **Sayfa**

Şekil 3.3. Ginza Caddesi- Tokyo 64

Şekil 3.4. Las Ramblas- Barselona 66

Şekil 3.5. İstiklal Caddesi - Beyoğlu 68

Şekil 3.6. Abdi İpekçi Caddesi-Şişli 70

Şekil 3.7. Aşkaabat Caddesi (7. Cadde)-Bahçelievler 72

Şekil 4.1. Osmanlı Dönemi Antalya Kenti (a), Günümüz Antalya Kent Merkezi (b) .. 79

Şekil 4.2. Kent merkezindeki alışveriş caddesi statüsüne sahip en önemli caddeler..... 83

Şekil 4.3. Çalışma alanı 92

Şekil 4.4. Şehir duvarı niteliğindeki yeni yerleşim alanı 93

Şekil 4.5. Antalya Kent Merkezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi 94

Şekil 4.6. 1/25.000 ölçekli nazım imar planı (09.10.2017/844 BMK) 95

Şekil 4.7. Kaleiçi Kentsel ve III. Derece arkeolojik sit alanına ilişkin koruma amaçlı 1/5000 ölçekli NİP..... 96

Şekil 4.8. Kaleiçi Kentsel ve III. Derece arkeolojik sit alanına ilişkin koruma amaçlı 1/1000 UİP 97

Şekil 4.9. Haşimişcan Mahallesi Kentsel Sit Alanı ve çevresi koruma amaçlı 1/5000 ölçekli NİP..... 98

Şekil 4.10. Haşimişcan Mahallesi Kentsel Sit Alanı ve çevresi koruma amaçlı 1/1000 ölçekli UİP..... 99

Şekil 4.11. Atatürk Caddesi bina kullanım tipi..... 107

Şekil 4.12. Atatürk Caddesi üst kat ticaret analizi..... 108

Şekil 4.13. Atatürk Caddesi ticari envanter analizi..... 110

Şekil 4.14. Atatürk Caddesi'nde yer alan ticari birimler-1..... 114

Şekil **Sayfa**

Şekil 4.15. Atatürk Caddesi'nde yer alan ticari birimler-2 115

Şekil 4.16. Atatürk Caddesi'nde yer alan pasaj ve işhanları 117

Şekil 4.18. Atatürk Caddesi bina kat adetleri 120

Şekil 4.19. Atatürk Caddesi analiz bölgeleri 123

Şekil 4.20. Taşıt yoluna yapılacak bisiklet yolları gösterimi 130

Şekil 4.21. Atatürk Caddesi ve yakın çevresi otopark alanları 131

Şekil 4.22. Atatürk Caddesi'nde yer alan yaya geçitleri 135

Şekil 4.23. Atatürk Caddesinde açık ve yeşil alan kullanımı 139

Şekil 4.24. Su kanalı 140

Şekil 4. 25. Atatürk Caddesi kaldırım genişlikleri 144

Şekil 4.26. Atatürk Caddesi mevcut yol durumu 145

Şekil 4.27. Atatürk Caddesi mevcut durum yol kesiti 145

Şekil 4.28. Atatürk Caddesi üzerinde yer alan oturma elemanları konumları 148

Şekil 4.29. Atatürk Caddesi üzerindeki aydınlatma elemanları konumları 151

Şekil 4.30. Ankete katılanların cinsiyet durumu 159

Şekil 4.31. Ankete katılanların yaş dağılımı 159

Şekil 4.32. Ankete katılanların eğitim durumu 160

Şekil 4.33. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cazibe merkezleri 161

Şekil 4.34. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ne gelme sıklığı 163

Şekil 4.35. Cinsiyete göre Atatürk Caddesi'ne geliş nedenleri 164

Şekil **Sayfa**

Şekil 4.36. Cinsiyete göre Atatürk Caddesinde vakit geçirme süreleri 165

Şekil 4.37. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ne geliş şekli 166

Şekil 4.38. Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcıların caddeye geliş şekli 168

Şekil 4.39. Atatürk Caddesi'nde yaşayan kullanıcılarının otopark sorunu..... 171

Şekil 4.40. Atatürk Caddesi'nde yer alan yaya geçiş alanları..... 173

Şekil 4.41. Zemin altı otoparkı uygulaması örneği..... 183

Şekil 4.42. Atatürk Caddesinde düzenlenmesi gereken yeşil alan bölgeleri 185

Şekil 4.43. Öneri kaldırım zemin kaplaması..... 186

Şekil 4.44. Uygulanması önerilen armatür örnekleri..... 187

Şekil 4.45. Kaldırım kafelerine ilişkin düzenleme önerisi..... 188

Şekil 4.46. Atatürk Caddesi için uygulanması önerilen yaya geçit örnekleri..... 189

Şekil 4.47. Öneri araç yolu zemin kaplaması 190

Şekil 4.48. Nostaljik tramvay yolu zemin kaplaması ve bariyer uygulaması örneği..... 191

Şekil 4.49. Atatürk Caddesi'ne ilişkin tasarım örneği 192

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim **Sayfa**

Resim 2.1. Milano kaldırım kafeleri 56

Resim 3.1. 5. Cadde - New York, ABD..... 61

Resim 3.2. Oxford Caddesi - Londra, İngiltere 63

Resim 3.3. Ginza Caddesi - Tokyo, Japonya 65

Resim 3.4. LasRamblas - Barselona, İspanya..... 66

Resim 3.5. İstiklal Caddesi - Beyoğlu, İstanbul..... 69

Resim 3.6. Abdi İpekçi Caddesi - İstanbul 71

Resim 3.7. Aşkaabat (7. Cadde) Caddesi - Bahçelievler, Ankara 72

Resim 4.1. Ali Çetinkaya Caddesi 84

Resim 4.2. Şarampol Caddesi düzenleme sonrası 86

Resim 4.3. Gazi Bulvarı (1931) 88

Resim 4.4. Tarihi su kanalı (1939)..... 88

Resim 4.5. Atatürk Caddesi'nin palmiyeler ile düzenlenmesi (1943) 89

Resim 4.6. Atatürk Caddesi'nin yıllar içinde kullanımı 90

Resim 4.7. Sur önü açık alan 103

Resim 4.8. Atatürk Caddesi düzenleme öncesi (2011) ve sonrası (2018) 104

Resim 4.9. Su kanalı (1944)..... 104

Resim 4.10. Su kanalı (1956)..... 105

Resim 4.11. Su kanalı düzenleme öncesi (2011) ve sonrası (2018) 105

Resim **Sayfa**

Resim 4.12. Atatürk Caddesi üzerinde bulunan pasaj ve işhanlarından birkaçı 118

Resim 4.13. Atatürk Caddesi'ndeki otobüs durağı 127

Resim 4.14. Tramvay yolu kullanımı 127

Resim 4.15. Atatürk Caddesi bisiklet yolu 129

Resim 4.16. Ara sokaklardaki parklanma 132

Resim 4.17. Atatürk Caddesi (B bölgesi) kaldırım 133

Resim 4.18. Atatürk Caddesi (A bölgesi) kaldırım 133

Resim 4.19. Atatürk Caddesi A bölgesinde yer alan kaldırım rampaları 134

Resim 4.20. A Bölgesinde yer alan merdivenli köprü 136

Resim 4.21. Atatürk Caddesi hemzemin yaya geçidi örneği 137

Resim 4.22. Atatürk Caddesi kamusal alan kullanımı 138

Resim 4.23. Atatürk Caddesi çeşme örnekleri 141

Resim 4.24. A bölgesi kaldırım örneği 142

Resim 4.25. Atatürk Caddesi oturma elemanları örnekleri (A bölgesi - B bölgesi) 147

Resim 4.26. Atatürk Caddesi dükkân ve kaldırım kullanımları 149

Resim 4.27. Atatürk Caddesi aydınlatma elemanları 150

Resim 4.28. Atatürk Caddesi yapı cepheleri ve reklam panoları örnekleri 152

Resim 4.29. Atatürk Caddesi çöp elemanları örneği 153

Resim 4.30. Atatürk Caddesinde yer alan heykeller 153

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita **Sayfa**

Harita 4.1. Atatürk Caddesi'nin konumu 92

Harita 4.2. Sur önü düzenleme projesi 102

Harita 4.3. Atatürk Caddesi ve çevresi trafik yön haritası 125

Harita 4.4. Nostaljik tramvay hattı 126

Harita 4.5. Atatürk Caddesi ulaşım haritası 128

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler	**Açıklamalar**
dk	Dakika
m	Metre
m²	Metrekare
km	Kilometre

Kısaltmalar	**Açıklamalar**
ABD	Amerika Birleşik Devleti
ANT-UAP	Antalya Ulaşım Ana Planı
ARCGIS	Geographic Information System
ETV	Eyilik TV
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
TKGM	Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü
TS	Türk Standardı
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
TS 7249	Şehiriçi Yolları-Boyutlandırma ve Tasarım Esasları
TS 9826	Şehiriçi Yollar- Bisiklet Yolları İçin Tasarım Kuralları
TS 10839	Şehir İçi Yollar - Kavşaklarda Bisiklet Yolu Geçişleri Tasarım Kuralları
TS 12576	Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları

1. GİRİŞ

Kentlerin nasıl bir kimliğe sahip olduğu gösteren özellikler kentleri öne çıkarıp onları diğer kentlerden ayıran özelliklerdir. Caddeler de kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen önemli unsurlardır (Cullen, 1961). Kentlere karşı ilk izlenimlerimiz kamusal bir dış mekân olan caddelerin kalitesinden kaynaklanmaktadır. Özel mekânın bittiği noktada başladığından insanların sosyalleşme sürecinin önemli elemanlarını oluşturan caddeler, kent içinde taşıt ve yaya hareketini belirleyen bütünün bir parçası ve kent formunun hayati bir bileşeni olmanın yanı sıra bir kentte günlük yaşamın geçtiği, toplumun birlikteliğinin ön plana çıktığı ve bu birlikteliğin yoğun olarak yaşandığı, kenti oluşturan en önemli öğelerdendir.

Caddeler, yayalar, bisikletliler, transit kullanıcılar, özel araç sahipleri, sokak satıcıları, ticari mağaza/işyeri sahipleri vb. tarafından kullanılsa da alışveriş caddelerinin en önemli kullanıcıları yayalardır. Cadde kullanımında yayaların güvenliği, konforu, erişilebilirliği gibi kriterlerle birlikte yayanın caddeyi etkin kullanması sosyal etkileşimi de artırmaktadır. Başarılı bir kentsel tasarım için, iyi bir yaya ortamı oluşturarak ve iyi işleyen bir kamu alanı sağlanarak daha fazla insanı yürümeye, daha uzun süre kalmaya ve çeşitli çekici aktiviteler sunmaya davet edilmelidir (Gehl, 2004).

Alışveriş kültürünün ve mekânlarının değişimi, teknolojiye, alışverişin sosyal yaşamımızdaki yerine ve günümüz koşullarıyla şekillenen insan gereksinimlerine bağlı olarak değişim göstermektedir. Kentte yaşayan insanların kültürel özellikleri, yaşam şekilleri (Lynch, 2010) ve ihtiyaçları bu caddelerin şekillenmesinde, sürekliliklerinin sağlanmasında, yaşanabilir ve canlı olmalarında etkili olmaktadır. Kent merkezinde yer alan fonksiyonların, insanlar tarafından amaçları doğrultusunda kullanılmasını ve insan ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak amacıyla alışveriş caddeleri oluşturulmakta ve buna bağlı olarak yürüme eylemi ve beraberinde gerektirdikleri, alışveriş caddelerinin tasarımlarında ağırlığını ortaya koymaktadır.

Literatürde ana cadde olarak da tanımlanan alışveriş caddelerinin de ulusal/uluslararası düzeyde kabul edilen cadde tasarım kriterlerine uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Ancak kente canlılık ve hareketlilik katan, gezerken eğlenme ihtiyacını karşılamaya çalışan, boş zamanları değerlendirmeye yönelik aktiviteleri içeren, insanların yoğun bir şekilde etkileşim içinde bulunduğu alışveriş caddelerinin tasarlanmasında fiziki unsurların yanı sıra,

fonksiyon çeşitliliği (Jacobs, 1993), erişilebilirlik, konfor, güvenlik (Jacobs, 1961), yapılan aktivitelerin türü (Gehl, 2008) gibi unsurlar ön plana çıkmaktadır. Ancak uygun kriterler doğrultusunda tasarlanmamış alışveriş caddeleri, kullanıcılara gerekli konfor, güvenlik, erişilebilirlik vb. unsurları sağlayamamakta, böylelikle kullanıcıların beklentilerini karşılayamayan, kullanıcıların memnuniyetini sağlayamayan alışveriş caddeleri de kullanıcılar tarafından tercih edilmemektedir.

Jacobs'a (1961) göre bir kamusal alanın mekânsal kalitesini ve başarısını ölçmek için analiz edilmesi gereken konulardan biri de alanın kim tarafından, ne amaçla, ne sıklıkla kullandığı ve kullanıcının alanda nasıl hissettiği olmalıdır. Bu nedenle, kentsel yaşamın kalitesinin artmasına da katkı sağlayacak şekilde alışveriş caddelerinin uygun tasarım kriterleri, kamusal mekân kalitesi ve kullanıcı memnuniyeti çerçevesinde ele alınması gerekmektedir.

Alışveriş caddeleri konusunda yapılan birçok çalışmada alışveriş caddeleri için uygun tasarım kriterleri araştırılmış ancak kullanıcı memnuniyeti ile birlikte ele alınmamıştır. Bu kapsamda kamusal dış mekân olarak tanımlanan alışveriş caddeleri, bu tez çalışmasında tasarım kriterleri ve kullanıcı memnuniyeti kavramları çerçevesinde bütüncül olarak ele alınmıştır.

Çalışmanın amacı

Çalışmanın amacı, alışveriş caddesi tasarım kriterlerinin belirlenmesi ve Antalya Atatürk Caddesi'nin belirlenen kriterler ve kullanıcı memnuniyeti açısından ele alınmasıdır. Bu çalışma ile önemini/canlılığını yitirmekte olan alışveriş caddelerinin Antalya Atatürk Caddesi örneği kapsamında tasarım kriterlerine ve kullanıcı memnuniyetine göre değerlendirilmesi ve alışveriş caddelerinin gelişmesine katkıda bulunacak önerilerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu amaç doğrultusunda kentin refahına katkı sağlayacak bir alışveriş caddesi olan Atatürk Caddesi'ni kamusal mekân olarak geliştirmek ve daha çok kullanıcıya hitap etmesini sağlamak için tasarım kriterleri ile kullanıcı talepleri ve memnuniyeti göz önüne alınarak alışveriş caddesi tasarım rehberine yönelik öneriler oluşturmak öngörülmektedir.

Çalışmanın Hipotezi

Tez çalışması bütününde aşağıdaki hipotez sorgulanmıştır:

- Alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerine göre düzenlenmesi kullanıcı memnuniyetini pozitif yönde etkilemektedir.

Alışveriş Caddesine yönelik çalışma alanı özelinde hipotezlerin sorgulanabilmesi amacıyla ele alınan sorular aşağıda verilmiştir:

- Alışveriş caddeleri için tasarım kriterleri nelerdir?
- Cadde kullanımını etkileyen temel mekânsal unsurlar nelerdir?
- Cadde kullanımını etkileyen diğer önemli unsurlar nelerdir?
- Alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerine uygun tasarlanmasının cadde canlılığına etkisi nedir?
- Alışveriş Caddelerindeki tasarım kriterlerinin cadde kullanıcılarının memnuniyet düzeyine etkisi nedir?
- Kullanıcı türlerine (çalışan, yaşayan, ziyaretçi) göre kullanıcıların memnuniyetleri farklılaşıyor mu?
- Kullanıcıların demografik özelliklerine göre kullanıcıların memnuniyetleri farklılaşıyor mu?

Sınırlılık

Çalışmanın iki temel sınırlılığı bulunmaktadır. İlki çalışma alanı olarak yalnızca bir alışveriş caddesinin ele alınmasıdır. Seçilen alışveriş caddesi kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen tarihi yapısı, erişilebilirliği, sosyal yaşamın varlığı, üm kenti etkileyen fonksiyonları ve donatıları içermesi gibi özellikleri ile Antalya'daki diğer alışveriş caddelerinden farklı ve özgündür.

Çalışma alanı olarak; Antalya kenti, Muratpaşa İlçesi sınırları içerisinde yer alan Atatürk Caddesi seçilmiştir. Antalya kentinde alışveriş caddesi olarak değerlendirilebilecek farklı özelliklere sahip birçok cadde bulunmaktadır. Ancak bu caddeler arasından;

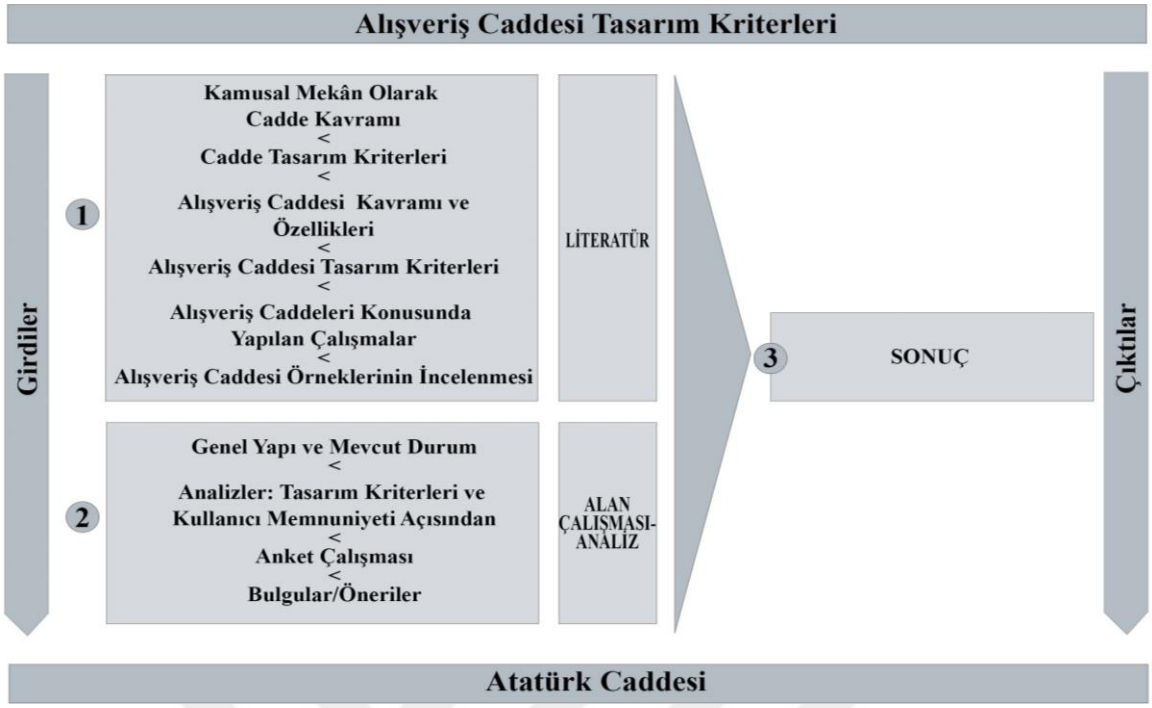
- Kentin kimliğini belirleyen en eski alışveriş caddesi olması,
- Tarihi su kanalı ve beraberinde caddeye kimlik katan palmiye ağaçları gibi karakteristik özelliklerinin bulunması
- Tarihi Kaleiçi'ne ulaşan neredeyse tüm kapıların bu caddeye açılması,
- Eski ve yeni kent dokusunun bir arada görülebilmesi
- Resmi ve önemli günlerde kortej yürüyüşleri gibi etkinliklere ev sahipliği yapması,
- Kentin en önemli ve en büyük parkına açılması,
- Deniz ile kent arasındaki ulaşımı sağlaması vb.

nedenlerle ile Atatürk Alışveriş Caddesi örneği ele alınmıştır.

Diğer sınırlılık ise kullanıcı memnuniyetini değerlendirmek için uygulanan anket çalışmasının süre sınırlılığı nedeniyle % 10 örneklem ile sınırlanmasıdır. Ancak çalışmada farklı kullanıcı türlerini içerecek şekilde anket uygulanmasına özen gösterilmiş ve farklı kullanıcı türlerinin memnuniyetine ilişkin değerlendirmeler yapılarak, bu sınırlılığın etkisi azaltılmaya çalışılmıştır.

Yöntem

Çalışma temel olarak 3 ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm konu ile ilgili literatürün değerlendirilerek, konuya ilişkin kavramsal ve kuramsal açıklamaların verildiği ve örneklerin değerlendirildiği teorik bölümdür. İkinci bölüm alan çalışmasını içermektedir. Teorik bölümde ortaya konan bilgiler ışığında seçilen alan analiz edilmiş ve alana ilişkin öneriler getirilmiştir. Üçüncü bölüm ise literatür ve alan çalışmasının bir arada ele alınarak değerlendirildiği ve tasarım kriterleri ile kullanıcı talepleri ve memnuniyetinin ışığında alışveriş caddelerinin gelişmesine katkıda bulunacak değerlendirmeleri içeren sonuç bölümüdür (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Tez çalışması yöntem şeması

Tez çalışmasının ilk adımı olarak çalışmanın amacı, hipotezi, kapsamı ve yöntemi belirlenmiştir. Bu belirlemelerden hareketle, tez çalışmasının literatür kısmının ortaya konulabilmesi amacıyla konu ile ilgili hazırlanmış kitap, makale, rapor vb. yazılı kaynaklara ulaşılmıştır. Bu amaçla üniversite kütüphaneleri ile ilgili kurum ve kuruluşlardan yararlanılmıştır. Doğrudan ya da dolaylı olarak alışveriş caddelerine ilişkin yapılan akademik ve kurumsal çalışmalar incelenmiş, uygulama örnekleri araştırılmış mevcut literatür taraması yapılarak, tez kapsamında konunun temelini oluşturmak amaçlanmıştır.

Araştırma alanının alışveriş caddesi tasarım kriterleri ve kullanıcı memnuniyeti açısından irdelenebilmesi amacıyla öncelikle temel kavramların açıklanmasına "kamusal mekân, cadde, tasarım kriterleri, alışveriş caddesi, sosyal boyut ve alışveriş caddesi tasarım kriterleri" kavramlarından başlanıp, ardından alışveriş caddelerindeki ticaret kavramının tarihsel gelişimi, alış veriş caddelerinin özellikleri ve alışveriş caddeleri üzerine yapılan çalışmalar ile sonuçları değerlendirilmiştir.

Çalışmada literatür araştırmaları ile temel kavramların ve ilişkilerin tanımlanmasından sonra araştırma alanı ve konusuna yönelik veri toplama çalışmaları yapılmıştır. Bu bağlamda, çalışma alanının tanımı yapılarak bu alana ilişkin daha önce yapılan projeler incelenip sonuçları değerlendirilmiş ve belirlenen tasarım kriterlerine göre caddenin yapısal ve

mekânsal özellikleri incelenerek analiz edilmiştir. Atatürk Caddesi'nin zemin katlarındaki ticaret birimlerinin tür (giyim, ayakkabı, aksesuar, gıda vb.) ve markalarını belirlemek üzere bir arazi kullanım çalışması yapılmıştır. Bu çalışma ile Atatürk Caddesi özelinde bina ve işyeri envanteri oluşturulmuş ve işletme kategorileri sınıflandırılmıştır.

Yapılan arazi kullanım çalışmasında zemin kattaki tüm ticaret birimlerinin isimleri ile markaları ve ticaret tipleri belirlenmiştir. Oluşturulan bu ticaret envanteri coğrafi bilgi sistemleri programında (argcis) mevcut binalar ile eşleştirilerek kodlanmıştır. Bu sayede tüm binalardaki ticaret türlerini ve kullanımlarını ticaret birimlerinin marka ve tiplerine sınıflanmasına göre haritalamak mümkün olmuştur.

Veri toplama çalışmalarının bir diğer bölümünü anket çalışması oluşturmaktadır. Anket formu; çalışma alanı olarak seçilen Atatürk Alışveriş Caddesi kullanıcı tüketici profilini (yaş, meslek, eğitim vb.), kullanım çeşitliliğini ve kullanıcı memnuniyetini ortaya koymak, sosyal boyutunu değerlendirmeye yönelik nitelikte hazırlanmıştır.

Antalya Atatürk Caddesi'nde üzerinde yapılan arazi çalışması sonucunda mevcutta 219 işyeri (dükkân) ve Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü (TKGM) verilerine göre 397 konut birimi bulunduğu tespit edilmiştir. Akdeniz Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Kentsel Kamusal Mekân dersi kapsamında Atatürk Caddesi'nde yapılan kullanıcı sayımında ise günlük (hafta içi / hafta sonu) ortalama 1800 kişinin caddeyi kullandığı tespit edilmiştir.

Alanda, konut sakinleri (yaşayan), işyeri sahipleri ve çalışanları (çalışan) ve alanı kullanan diğerleri (ziyaretçi) olmak üzere 3 farklı grup kullanıcı tespit edilmiştir. Farklı kullanıcı gruplarına yönelik özgün anketler hazırlanmıştır.

Hazırlanan anketler 14-24 Mayıs 2019 tarihleri arasında hafta içi 12:30-13:30 ve 17:30-22:00, hafta sonu 13:00-17:00 saatleri arasında Atatürk Alışveriş Caddesindeki kullanıcılara uygulanmıştır. Anket çalışmasında rastgele örneklem seçimi yöntemi kullanılmış ve araştırmacı tarafından yüz yüze uygulanmıştır. Belirtilen süre içinde 180 adet ziyaretçi, 22 adet caddede çalışan kullanıcı ve 40 adet bölgede yaşayan kullanıcı olmak üzere 242 kullanıcı ile anket yapılmıştır. Anket çalışması ile % 10 örnekleme ulaşılmıştır. Ankete

katılım gönüllülük esasına dayalı olması nedeniyle katılımcıların kimlik bilgileri alınmamıştır.

Anketler, kullanıcı profilini ortaya koymaya yönelik soruları içeren birinci bölüm, cadde kullanımına yönelik soruları içeren ikinci bölüm ve memnuniyete yönelik soruları içeren üçüncü bölüm olmak üzere toplam 3 bölümden oluşmuştur. Ziyaretçi ve caddede çalışan kullanıcı anketlerinde 22 soru, bölgede yaşayan kullanıcı anketlerinde ise 20 soru bulunmaktadır. Anket ile alanda çalışanların ve alanda yaşayanların alanı kullanım şekilleri ile memnuniyet düzeylerini belirlemek, ziyaretçilerin ise alanı tercih etme nedenlerini ve memnuniyet düzeylerini belirlemek hedeflenmiştir.

Yapılan anketler SPSS programı kullanılarak tiplerine, kullanım şekillerine, tercih etme nedenlerine, katılımcıların demografik özelliklerine ve memnuniyet durumlarına göre analiz edilmiştir.

Çalışma alanına ilişkin analizler tamamlandıktan sonra, Atatürk Alışveriş Caddesi özelinde tasarım kriterlerinin etkisi tartışılarak değerlendirme ve tasarım rehberine yönelik öneriler hazırlanmıştır.

2. ALIŞVERİŞ CADDELERİ VE TASARIM KRİTERLERİ

Kentsel alanlar, özellikle kent merkezleri ve bu merkezlerde yer alan alışveriş caddeleri sahip oldukları fonksiyonların çeşitliliklerine, ihtiyaçların ve gereksinimlerin karşılanabilirliklerine, ulaşılabilirliklerine, algılanabilirliklerine, hareketliliklerine, canlılıklarına, geçirgenliklerine, yoğunluklarına ve konforlarına bağlı olarak bir çekim noktası özelliği taşımaktadırlar. Kentsel alanların sürdürülebilirliği ise alışveriş caddelerinin dayanıklılığı ve kent merkezlerinin canlılığına bağlıdır (Brearley, 2014).

Taşıt ve yaya, caddelerin iki önemli kullanıcısıdır. Özellikle yayaların en çok etkileşim içinde oldukları kentsel mekânlardan biri alışveriş caddeleridir. Caddelerin ve sokakların gerek taşıtlar gerekse de yayalar tarafından kullanımını etkileyen unsurlardan biri mekâna yönelik düzenlemeleri içeren tasarım boyutudur. Diğer önemli bir unsur ise sosyal boyuttur. Bu açıdan bakıldığında sosyal boyut ile mekân boyutunu birbirinden ayırmak mümkün değildir. İki boyut birbirini tamamlayarak, alışveriş caddelerinin dayanıklılığına ve canlılığına katkıda bulunmaktadır.

Bu kapsamda bu bölümde alışveriş caddesi ve tasarım kriterlerine ilişkin kavramsal açıklamalar yer alacaktır. Kamusal bir mekân olan cadde kavramı; yaşam, kullanıcı, aktivite, sınıflandırma yönleri ile değerlendirilecektir.

2.1. Kamusal Mekân Olarak Cadde

Yerleşimleri ve bu yerleşimlerde yaşayan toplulukları etkileyen mekân; en geniş anlatımı ile "insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerin sürdürülmesine elverişli olan boşluk" olarak tanımlanmaktadır (Pacheco, 2017).

Mekân kademelenme açısından ele alındığında ise; kamusal mekân, özel mekân ve yarı özel-yarı kamusal mekân olarak üç grupta sınıflandırılabilmektedir. Tez çalışmasına da konu olan kamusal mekânlar, bir mahallenin ya da kent merkezinin bir bölümü olabileceği gibi, sosyal etkileşimi ve toplumsal bağlılığı artırmaya yardım edecek bir cadde de olabilmektedir. Açık yeşil alanlar, parklar, en azından gündüz saatlerinde halkın kullanımına açık kamu ya da özel mülkiyet alanları, caddeler, sokaklar, meydanlar, yaya yolları, ulaşım terminalleri vb. yerler kamusal alanlardır (Carmona ve diğerleri, 2010, Baki, 2014).

Kentsel kamusal alan önemlidir. Kentlere karşı izlenimler temel olarak kamusal alanların kalitesinden kaynaklanmaktadır. İlk defa ziyaret edilen bir kentin izlenimleri öncelikle o kentin sokakları, meydanları ve parkları ile şekillenmektedir. Bir kentin sokaklarına ve diğer kamusal alanlarına atıfta bulunduğumuzda, aslında kentin kendi kimliği hakkında konuşulmaktadır. Eğer bu alanlar kullanıcılara estetik gelmez ve güvensizlik hissi iletirlerse geri dönerler. Bu nedenle kamusal alanların iyi bir şekilde planlanması bir istisna değil kural olmalıdır (Pacheco, 2017).

Ortak alanlar, mahallelerdeki topluluk bağlarını şekillendirmektedir. Kentsel çevrenin kalitesini etkileyen etkileşim ve fikir alışverişi için ortam oluşturmaktadır. "Kamusal alanlar" olarak değerlendirilmese de üçüncü mekânlarda (kafeler, kitapçılar, barlar vb. yerler) benzer etkilere sahiptirler. Kamusal alanlar ayrıca hem fiziksel hem de zihinsel olarak insanlara iyi gelmekte ve çekici kamusal alanlar insanların daha aktif olmalarını sağlamaktadırlar (Pacheco, 2017).

İyi bir kamusal alan, çeşitliliği yansıtan ve insanları zahmetsizce birlikte yaşamaya teşvik eden, kalıcılık için gerekli koşulları yaratan ve insanları sokakta olmaya davet eden iyi bir kamusal alandır. İnsanları çeken alanların canlılığıdır. Bu canlılığı garanti eden şey, kentsel mekânların çeşitli şekillerde keyfini çıkarma imkânıdır. Halka Açık Alanlar Yaratma Projesi kapsamında yapılan bir çalışmada iyi bir kamusal alanda olması gereken özellikler on başlık altında değerlendirilmiştir. Bu özellikleri içermeyen kamusal alanların sadece geçiş güzergâhı olacağı sonucuna varılmıştır (Rogers, 2017).

Kamusal alanlarda olması gereken özellikler;

- Kullanım çeşitliliği: Barlar, restoranlar, kafeler ve yerel ticaret gibi konut, ofis ve ticari alanların harmanlanması insanları çeker ve çevreyi daha güvenli hale getirir. Kullanım çeşitliliği, alanların güvenliğine katkıda bulunan dış faaliyetler ortaya çıkarmakta, sokaklarda daha fazla insan suçun engellenmesine yardımcı olmaktadır. Bununla birlikte, bu çeşitliliğin günün her zamanını kapsaması gerekir. Bu aktiviteler sadece gün içinde geçerli ise geceleri hala güvenli olmayan yerler olacaktır. Kamusal alanları birlikte yaşamayı ve insanların kalıcılığını teşvik edecek şekilde planlamak, aynı zamanda güvenliğe yatırım yapmanın bir yoludur.

- Aktif cepheler: Binaların zemin seviyesi, kaldırım ve sokak arasındaki bağlantı, güvenliğe ve kentsel tasarımın çekiciliğine katkıda bulunur. Görsel olarak daha ilginç caddeler insanlar tarafından daha sık kullanılır. Bu ilişki insanların kent algısını ve nasıl kullanacaklarını etkilemektedir. Jacobs'a (1963) göre, kamusal alanın nasıl algılandığını ve kullanıldığını belirten sokak/cadde ve kaldırımlardır.
- Toplumsal boyut ve kentsel canlılık: İnsanların bir toplayıcısı olarak, kamusal alan sosyal boyut üzerinde etkilidir. Geniş, erişilebilir caddeler, meydanlar, parklar, kaldırımlar, bisiklet yolları ve sokak mobilyaları, insanlar ve çevre arasındaki etkileşimi teşvik eder, alanın olumlu bir şekilde kullanılmasını sağlar ve kentsel canlılığı arttırır.
- İnsan ölçeği: Büyük ölçekli yüksek katlı yapı, insanların sağlığını olumsuz yönde etkileyebilir. Gehl (2008), canlı ve hareketli ortamlarda daha yavaş yürüme hızının aksine, insanların boş veya etkin olmayan alanlardan geçerken daha hızlı yürüme eğiliminde olduklarını belirtmiştir (Gehl, 2008; Rogers, 2017). İnsan ölçekli yapılar, insanların kamusal alan algıları üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir.
- Aydınlatma: Verimli ve insan odaklı aydınlatma gece boyunca kamusal alanların kullanılmasını kolaylaştırmakta ve güvenliği arttırmaktadır. Yaya ve bisikletli ölçeğine indirgendiğinde, genel aydınlatma, doğal ışık olmadığında daha güvenli hareket etmek için gerekli koşulları sağlar.
- Yerel ekonomiyi canlandırma: Kaliteli kamusal alanlar insanlara yalnızca eğlence ve yaşam alanları sunarak fayda sağlamakla kalmaz, aynı zamanda yerel ekonomiyi artırma potansiyeline sahiptir. Güvenli ve çekici koşullar, yürüyüşe çıkmayı ve bisiklete binmeyi destekleyerek yerel ticarete kolay erişimi sağlar.
- Yerel kimlik: Mahalleyi karakterize eden küçük işletmeler için kamusal alanlar planlanmalıdır. Büyük işletmeler (süpermarketler, zincir şirketler vb.) ekonomiye katkıda bulunabilir, ancak mahalle ölçeğinde çok az katılımları vardır. Küçük işletmeler ve girişimler, yerin kişiliğine ve kimliğine ek olarak, uzun vadeli önemli etkilere de sahiptir. Kamusal bir alan planlarken, insanlar ve yer arasında güçlü bir ilişki oluşturmak için, bölgenin sosyal dinamiklerini ve kültürel özelliklerini dikkate almak gerekir.
- Komple caddeler: Komple Caddeler konsepti, tüm kullanıcıların (yayaların, bisikletlilerin, sürücülerin vb.) güvenli bir şekilde dolaşımını sağlamak için tasarlanmış sokakları tanımlar. İyi durumda olan kaldırımlar, bisiklet altyapısı, sokak mobilyaları ve tüm kullanıcılar için tabelalar, eksiksiz bir cadde oluşturabilecek unsurlar arasındadır.

- Yeşil alanlar: Bitki örtüsü, hava kalitesine katkıda bulunmaya ve yaz aylarında sıcaklıkları hafifletmeye yardımcı olmaya ek olarak, , insanları dış mekân etkinliklerine çekerek kentleri hümanize etme gücüne sahiptir. Kentler yoğunlaştıkça, yeşil kamusal alanlara erişim daha da önem kazanacaktır çünkü kent ağaçlandırması insanların stres düzeylerini azaltabilir ve kentlerde refahı arttırabilir. Ek olarak, ağaçlar ve bitkiler kentsel drenaj ve biyolojik çeşitliliğin korunması için vazgeçilmezdir.
- Sosyal katılım: Kentsel kamusal alanların veya yaşadıkları mahallelerin tasarım, planlama ve yönetimine sakinleri dâhil etmek bu alanların kalitesini korumak için esastır. Kamusal alanların her mahallede ve toplulukta farklı kullanımları ve anlamları vardır. Katılım, kamusal alanın doğası ve kullanımının toplumun farklı ihtiyaçlarını karşılamasını sağlar. Bir alan yerel halkın talep ve isteklerini yansıtmıyorsa, kullanılmayacak veya korunmayacaktır. Sosyal katılım, daha güvenli ve adil kamuya açık alanların inşası için merkezi bir unsurdur (Rogers, 2017).

Özetle, bu on madde, insan ölçeğinde kurgulanmış, tasarım açısından daha ilgi çekici, güvenliği yüksek, herkes için erişilebilir, yeşil alanların var olduğu, cadde kullanımının aktif olduğu, yerel kimliğin oluştuğu ve yerel ekonominin desteklendiği kamusal alanların başarılı olduğunu vurgulamaktadır.

Genellikle iç ve dış mekân olarak düzenlenen ve bu düzenlemeler gereği kullanım biçimleri de farklılaşabilen kamusal mekânlar, kullanıcılarına sundukları sosyalleşme imkânları ile yerleşim dokularında önemli alanlar olarak öne çıkmaktadırlar (Özer, 2017).

Kentsel kamusal dış mekânlar; kentsel doku içerisinde yer alan kentte yaşayan tüm farklı kullanıcı gruplarının kullanımına açık olan ve toplu yaşamın tüm etkinliklerinin yer alabildiği açık mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Bu mekânlar kişilerin çevre ile olan ilişkisinde etkin rol oynamaktadır. Caddeler, sokaklar, meydanlar, parklar, gezi alanları, pazar yerleri, yeşil alanlar, toplanma alanları kentsel kamusal dış mekân örnekleri olarak sıralanabilir (Özer, 2017).

Kentsel kamusal dış mekânlar, tarihsel süreç içinde çoğu zaman doğal olarak oluşan veya kamusal otoriteler tarafından oluşturulan, asgari toplumsal kuralların geçerli olduğu herkesin kullanımına açık mekânlardır. Kentlerde yaşayan farklı gelir ve eğitim seviyelerine, farklı yaşam biçimlerine ve farklı niteliklere sahip kişilerce kullanılan, daha genel bir tanımlama

ile farklı sosyal gruplara hizmet eden bu mekânların herkesçe rahat ve özgür olarak kullanılabilecek şekilde tasarlanması kent planlamanın temel konularından birisidir (Uzgören ve Erdönmez, 2017).

Birçok kentli için kamusal dış mekânı, caddeler temsil etmektedir. (Jacobs 1993). Tez çalışması kapsamında bir kentsel kamusal dış mekân olarak tanımlanan "caddeler", alışveriş caddesi özelinde ele alınmaktadır.

Birçok kentli için kamusal dış mekânı, caddeler temsil etmektedir. (Jacobs 1993). Kamusal alanlar arasında yer alan caddeler, toplum için düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, insanların birlikte yaşadığı, paylaşım, ulaşım ve hareketliliğin ortaya çıktığı alanlardır. Bu nedenle konutlarla, ticari binalarla ve her iki tarafındaki diğer yapılarla kamusal alan olarak tanımlanan cadde, kentsel hayata entegre olan sosyal ve ekonomik işlevlere sahiptir (UN Habitat, 2013; Ahmed ve diğerleri, 2017). Caddeler, insanlar için kamusal alanların yanı sıra hareket için koridorlardır; yalnızca trafiği hareket ettirme ve araçlara erişim sağlama yeteneklerine göre sınıflandırılmış, fonksiyonel bir sınıflandırmadan uzaklaşmaya işaret etmektedir (Ahmed ve diğerleri, 2017).

Cadde yaşamı, özel mekânın bittiği noktada başladığından insanların sosyalleşme sürecinin önemli elemanlarını oluşturur. İnsanlara zengin deneyimler sunan cadde ve sokaklar, kent içinde taşıt ve yaya hareketini belirleyen bütünün bir parçası ve kent formunun hayati bir bileşenidir.

Caddedeki kullanıcı türleri ve genel insan hacmi, caddenin kent içerisindeki yerine ve içeriğine, gün içerisindeki saatlere, caddenin büyüklüğüne, hava durumu gibi etkenlere bağlı olarak değişmektedir (GDCI, 2016).

Kentsel tasarım ve kamusal alan ile ilgilenen her araştırmacı tarafından cadde kavramı ve iyi bir caddede olması gereken unsurlar farklı şekillerde tanımlanmıştır. Montgomery (1998), başarılı mekânları, yaya hareketi için sayısız hareket alanları, okunabilirlik, hayal gücü, karmaşıklık, temel kullanımların farklılığı, ekonomik, aktif bir sokak/cadde hayatı, açılma saatlerinde farklılıklar ve insanların ilgisini çeken elemanların varlığı olarak ele almıştır. Gehl, Jacobs ve Lynch gibi araştırmacılar ise, başarılı yerlerin "mekân", "etkinlik" ve

“kullanıcı” olarak tanımlanan üç elemanın güçlü kombinasyonundan oluştuğunu vurgulamıştır (Yavuz, 2009).

Gehl (1987), caddeleri, sadece hareket için bir kanaldan ziyade bir sosyal alan olarak nitelendirmiş ve insanların göreceği yerler, hareket edeceği yerler veya buluşacağı ya da alışveriş yapacağı yerler olarak tanımlamıştır (Gehl 1987; aktaran Montgomery,1995).

Yayalaştırmanın güçlü bir savunucusu olan Gehl’e (2008) göre şehirde yürüyen çok sayıda yayanın olması mutlaka yüksek kaliteli bir yürüyüş deneyimi olduğunu göstermemektedir. Başarılı bir kentsel tasarım ile, iyi bir yaya ortamı oluşturarak ve iyi işleyen bir kamu alanı sağlanarak daha fazla insanı yürümeye, daha uzun süre kalmaya ve çeşitli çekici halka açık aktivitelere davet etmelidir (Gehl, 2004). Bu kavram, insanları kent içinde yürümeye teşvik edebilecek faktörlerden biri olan kullanıcı dostu caddeler olarak daha geniş yürünebilir çevre kavramıyla ilgilidir. Yürünebilirlik kavramı, en temel olan emniyet, güvenlik, ekonomi ve yaya seyahatinde rahatlığı dikkate alır (Borst, 2008). Yürünebilirliği nasıl tanımladığımız, kentsel ulaşım ağları ve kamusal alanların anlaşılması ve tasarlanması için çok büyük etkilere sahiptir. Yürünebilirlik, daha fazla erişilebilirlik ve daha fazla ulaşım seçeneği sunar. Dolayısıyla, bu, yürünebilirliğin sürdürülebilir çevreyi destekleme ve yaşanabilir bir yer yaratmada yaşanabilirlik bileşeninin bir parçası olduğunu göstermektedir (Shamsuddin, Bilyamin ve Ilani, 2012).

Gehl’e (2004) göre, iyi bir yaya ortamı insanları kamusal alanlarda daha fazla sosyalleşmeye teşvik edecektir. Bununla birlikte, eğer çok sayıda insan gönüllü faaliyetlerde bulunmayı tercih ederse (dışarıda bir öğle yemeği yemek, oyun oynamak vb.), o zaman büyük olasılıkla mükemmel bir kamusal alan oluşmuş demektir (Gehl, 2008).

Kamusal mekânlarda, kentsel mekân aktiviteleri ile fiziksel mekânın kalitesi arasındaki ilişkiyi, genel bir sınıflandırma ile gerekli, seçmeli ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç grupta değerlendiren Gehl (2008), bu üç kentsel mekân aktivite türünün her birinin fiziksel çevreye farklı bağımlılıklar gösterdiğini savunmaktadır.

Gerekli aktiviteler; az ya da çok zorunlu olan aktiviteleri içerir. Okula, işe, bankaya, market alışverişine gitmek gibi günlük gereklilikleri kapsayan aktivitelerdir ve fiziksel çevre ile en az ilişkili olan aktivite türüdür. Katılımcıların seçme şansı yoktur. Seçmeli aktiviteler; zaman

ve mekân uygun olduğunda isteğe bağlı olarak yapılan aktivitelerdir. Oturmak, temiz hava almak için yürüyüş yapmak, spor yapmak, dolaşmak gibi isteğe bağlı yapılan etkinlikleri içerir. Her biri iyi çözümlenmiş ve tasarlanmış, konforlu, rahat, kullanışlı alanlara ihtiyaç duyar. Fiziksel çevre ile önemli bir ilişkiyi yansıtan bu aktiviteler dış çevre koşullarına bağlıdır. Sosyal aktiviteler ise; kamusal alanlarda bulunan diğer aktivitelerin varlığına bağlı olarak gerçekleşirler. Bir mekânda bulunan diğer insanlara göre oluşan etkinlikler; oynayan çocuklar, konuşan komşular, selamlaşmak ve diğer insanları görmek gibi (Gehl, 1987).

Bunun yanında, sosyal aktiviteler ve seçmeli aktiviteler arasında da bir ilişki bulunmaktadır. Seçmeli aktiviteler daha uzun süreli aktiviteler olduğundan dolayı, zaman faktörünün bu uzunluğu aynı zamanda daha fazla insanın da bir araya gelmesine, dolayısıyla sosyal aktivitelerin de daha çok gerçekleşmesine neden olur. Kamusal alanlardaki etkinlik alanlarının kalitesi düşük olduğunda gerekli aktiviteler, iyi olduğunda seçmeli aktivitelerin artması beklenmektedir. Seçmeli aktivitelerin düzeyleri arttıkça da sosyal aktivitelerin sayısı da artacaktır.

Rapoport (1987) ise Gehl'den farklı olarak yaya faaliyetini dinamik ve statik olmak üzere iki ana türe ayırmaktadır. Dinamik faaliyetler; yürüme, dolaşma ve koşmaktır. Statik faaliyetler ise ayakta durma, oturma, bekleme, çalışma ve konuşmaktır. Rapoport'a (1987) göre yaya, cadde hayatı ve faaliyetleri sadece fiziksel değişkenlerden değil algısal ve kültürel değişkenlerden de etkilenir.

Kamusal alanlar olarak değerlendirilmese de Gehl'e (2008) göre gönüllü faaliyetlere imkân sağlayan ve Rapoport'un (1987) algısal ve kültürel değişkenlerine ortam oluşturan üçüncü mekânlar (kafeler, kitapçılar, barlar vb. yerler), hem fiziksel hem de zihinsel olarak insanlara iyi gelmekte, insanların daha aktif olmalarını (Rogers, 2017) sağlamaktadır.

İlk kez kent sosyoloğu Ray Oldenburg (1999) tarafından kullanılmış ve daha sonra pek çok alanda üzerinde tartışılan, farklı bakış açılarına konu olan bir kavram olarak yaygınlık kazan üçüncü mekân kavramı, ev, iş ve okul yaşamının dışında farklı gereksinimlerin, rahatlamanın, arkadaşlık ve dostlukların, hobilerin gerçekleştirildiği, günlük yaşamın rutinlerinden soluk alınan, sade, rahat ortamları işaret etmektedir. Oldenburg'un (1999) üçüncü mekân olarak nitelendirdiği kamusal alanlar doğası gereği, sosyal sınıflar arasındaki hiyerarşiyi ortadan kaldıran; eşitlikçi ve kapsayıcı yerlerdir. Üçüncü mekânlar, herkese açık

olmaları ve toplumdaki mevcut sosyal statü ayrımı ile sınırlı olmayan nitelikleri ile öne çıkmaları nedeniyle bireylerin tercih ve zevklerine ilişkin kısıtlamalara karşı koyan özelliktedirler (Oldenburg,1999; Demir, 2017). Üçüncü mekânın, Oldenburg'a (1999) göre, bir diğer önemli yanı "evden uzaktaki evler" diye adlandırdığı özelliğidir. Bu özelliği ile üçüncü mekânlar; özel bir mekân olan evden radikal biçimde ayrılsalar da hissettirdikleri özgürlük, kendini ifade etme, keyif, rahatlama ile ruhsal rahatlık ve destek sağlarlar (Oldenburg,1999; Demir, 2017). Bu alanların varlığı kamusal alanların kullanılma oranını etkilemektedir.

Cadde ve sokaklar konusunda uzun süreli çalışmalar yapan Jacobs (1961) ise; "Bir şehir düşünün, akla ne geliyor? Caddeleri ve sokakları. Bir şehrin sokakları ilginç görünüyorsa, şehir ilginç görünüyor; donuk görünüyorlarsa şehir donuk görünüyor." diyerek cadde ve sokakların kentin bütününe etkisini vurgulamıştır. Şehirlerdeki caddeler, araç taşımanın yanı sıra birçok amaca hizmet ettiği gibi ve cadde kaldırımları da, yaya taşımanın yanı sıra birçok amaca hizmet etmektedir. Caddeler ve kaldırımları, kentin en kamusal alanları ve en hayati organlarıdır (Jacobs, 1961).

Jacobs, gözlem yöntemi ile yaya aktivitelerini ve davranışlarını tanımlayarak, yayalar için uygun cadde ve sokaklar yapılmasına katkıda bulunacak fiziksel özellikleri araştırmıştır. Bu özelliklerden en önemlilerini 'tanım', 'karmaşıklık', 'saydamlık' ve 'tamamlayıcı olma' olarak sınıflandırmıştır. Tanımı, sokağın cephelerinin sınır oluşturması ile; karmaşıklığı, etkinlikler ile birlikte dikkati çekecek detaylar ve farklılıklar ile; saydamlığı, insanların bulundukları sokakta yer alan yapıların içerisini görebilmeleri ile; tamamlayıcı olmayı ise sokak üzerindeki binaların uyumlu düzeni olarak açıklanmaktadır (Jacobs, 1993, Yavuz, 2009). Caddenin her iki tarafında bir sınır olmalı ve binaların ön cephelerinde bir süreklilik olmalıdır (Jacobs, 1993; Rahman ve diğerleri, 2016).

Caddenin fiziksel özelliklerini araştıran Jacobs'a (1961) göre işlevsel çeşitlilik de, ekonomik ve sosyal açıdan caddeler için önem taşır. İnsanlar işlevsel, sosyal ve boş zaman etkinlikleri, seyahat, alışveriş, oyun, toplantı ve diğer insanlarla etkileşim ve hatta rahatlamak için sokaklara çıkar(Jacobs, 1961). Karma kullanımlar, yani çeşitlilik içeren yerler, o mekânların canlılığının korunmasında en önemli etkenlerden biridir. Çeşitlilik içeren mekânlar, o yere yeni gelen insanlar için özellikle de yalnız gelen kişiler için tek bir özellik içeren yerlere göre daha nitelikli mekânlardır (Castrillo, 2000). Jacobs (1961), karma kullanımlarla

oluşturulmuş caddelerde sosyal etkileşimin, yaşanabilirliği desteklediğini belirtmiştir. İşlevsel çeşitlilik caddelere daha fazla kullanıcı çekerek hem ekonomik canlılığa, hem de cadde yaşamında hareketliliğe sebep olur. Ayrıca günün farklı zaman dilimlerinde güvenliğe yardımcı olur.

Bir kentin sokakları ne kadar güvenli ise kent de o kadar güvenli olur görüşünü savunan (Jacobs 1961); güvenliği, insanların takılma veya düşme, çarpılma veya saldırıya uğrama korkusu olmadan dış çevreyi kullanmalarını, eğlenmelerini ve hareket etmelerini sağlayan caddeler olarak tanımlamıştır (Jacobs, 1961). Kişi kendini güvende hissettiği ortamda huzurlu yaşar, huzurlu yaşadığı sürece de o mekânı sahiplenir. Bu durum etkisini doğrudan veya dolaylı yollardan kişi hayatına ve davranışlarına yansıtır. Kişilerin mekânları benimseyip kullanması, o mekânların güvenilir ve ihtiyaca uygun biçimlerde yapılmasıyla ilişkilidir (Yavuz, 2009).

Kamusal mekânları kavramsal olarak merkezlerin (işaretler, düğümler), çizgiler (yollar, kenarlar) ve bölgelerin (bölgelerin) bir karışımı olarak tanımlayan Lynch (2010), kentsel tasarımın konusu içinde yer alan kamusal mekânda olması gereken temel özellikleri (Lynch, 1981); canlılık, algı, uygunluk, ulaşım/ erişim, kontrol olarak sıralarken, Jacobs, (1987) de benzer ifadelerle; yaşanabilirlik, kimlik ve kontrol, ulaşım, toplum yaşamı, kentsel güvence ve çevre olarak belirtmiştir (Jacobs, 1987).

Lynch (2010), insanların birlikte yaşamaya başladığı paylaşım, ulaşım ve hareketliliğin ortaya çıktığı kamusal mekânlar olan caddeleri, insanların üzerinde hareket ettiği kentsel izler olarak ve diğer yolların buluştuğu, hareketlerin yoğunlaştığı bir dizi düğüm tarafından canlandırılan bir yol olarak tanımlamıştır. Lynch'e (2010) göre cadde ya da sokak, her kullanıcı tarafından cinsiyet, yaş, kültür ve alışkanlıklara bağlı olarak farklı şekillerde algılanır. Kullanıcılarının rastgele alışkanlıklarına bağlı olarak rastlantısal veya imkânlarına bağlı olarak potansiyel hareketleri için bir alan oluşturur. Caddenin fiziksel ve sosyal niteliği birbirlerine bağımlı olup, toplumsal yaşamı güçlendirici rol oynar ve caddeye anlam kazandırır. Cadde, kullanıcısı için bir kullanım nedeni sunarken, kullanıcıların orada bulunma nedeni ise anlam oluşturur (Lynch, 2010).

Castells'e (1997) göre kimlik, insanların anlam ve deneyim kaynağıdır. Kimlik, sahip olduğu

özellikler sayesinde bir nesne ya da bireyin diğer nesne ya da bireylerle arasındaki fark edilebilir nitelikleri ifade etmektedir ve bu durumda kimlik eşitlik anlamında değil, teklik ya da tekillik anlamında kullanılmaktadır (Lynch, 2010). Bireyin ya da bir nesnenin nasıl bir kimliği var ise kentlerin de kimliği vardır (Demirsoy, 2006; Topçu, 2011). Kentlerin nasıl bir kimliğe sahip olduğu gösteren özellikleri bulunmaktadır ve bu özellikler kentleri öne çıkarıp onları diğer kentlerden ayıran özelliklerdir. Caddeler de kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen önemli unsurlardır (Cullen, 1961). Cullen, bir yerin canlı ve ilginç olmasının, o alanın, kentin ve bulunduğu çevrenin bütünü içindeki yeri ile ilişkili olduğunu vurgulayarak, cadde, yol veya sokakların birbirleri ile ilişkili olarak sıralanmasının sanatsal değer taşıdığı ve kent imajına katkısı olduğunu belirtmiştir (Cullen,1961; Carmona ve Tiesdell, 2007).

Bir kamusal alanın mekânsal kalitesini ve başarısını ölçmek için analiz edilmesi gereken konulardan biri de alanın kim tarafından, ne amaçla, ne sıklıkla kullandığı ve kullanıcının alanda nasıl hissettiği olmalıdır (Jacobs, 1961). Bir başka deyişle kentsel kullanıcı profili ihtiyaçlarının anlaşılması önemlidir. Herkes için tasarlanmış bir cadde, tüm kullanıcıları kapsayan, tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayan, toplumun bütün üyeleri için kullanılabilir, erişilebilir ve güvenli, fonksiyonel, duygu, fiziksel ve sosyo-kültürel özellikler ve iklim ile güçlü bir şekilde şekillendirilen bir cadde ile ilişkilidir (Burton ve Mitchell, 2006; Shamsuddin ve diğerleri, 2004).

Kentsel kullanıcıların gerçek ihtiyaçları ve tercihlerine göre zaman içinde mekânın kalitesini ve tasarımını yeniden değerlendirmek ve başarılı bir kentsel mekân oluşturmak için ihtiyaç ve tercihlere daha fazla dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, caddedeki kullanıcıların ihtiyaçları caddedeki faaliyetlerine bağlıdır ve faaliyetler açık alanın niteliğinden ve karakterinden etkilenir (Gehl, 1987). Bu nedenle tasarım kriterlerinin anlaşılması, tüm kullanıcılar için bir iyi bir cadde alanı belirlemek için önemlidir.

Genellikle her yaştan ve yetenekten insanlar, caddeleri ulaşımın yanı sıra oturma, yürüme, bisiklet sürme, boş zaman veya çalışma vb. şekillerde deneyimlemekte ve birçok farklı ihtiyaç için kullanmaktadırlar. Caddelerin, bu ihtiyaçlara imkan sağlayacak şekilde ve aynı zamanda erişim, güvenlik, rahatlık ve konfor vb. kriterleri de göz önünde bulundurularak tasarlanması gerekmektedir (GDCI, 2016).

Özetlemek gerekirse, kamusal mekânlar ve cadde üzerine çalışmalar yapan araştırmacıların çalışmalarından yola çıkarak, başarılı bir kamusal mekân olan caddeler oluşturulmak istendiğinde kent karakterini yansıtan, fiziksel ve işlevsel çeşitliliğe sahip, seçmeli ve sosyal aktivitelere hizmet verebilen, fiziksel ihtiyaçlarına cevap vermesi kadar psikolojik ihtiyaçlarına da cevap verebilen, her kullanıcı tarafından algılanabilen, erişilebilir, konforlu ve güvenli caddeler tasarlanması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda cadde tasarım kriterlerinin belirlenmesi gerekmektedir.

2.2. Cadde Tasarım Kriterleri

Kentler hızla büyümekte cadde ve sokaklar değişmektedir. Dünyada birçok insan kentlerde yaşamakta ve büyük çoğunluk yürüyerek, bisikletle, otomobille veya toplu taşıma ile hareket etmektedir. Caddeler daha fazla insanın ihtiyaçlarını daha iyi dengelemek için tasarlanmalıdır. Bu kapsamda cadde tasarımı, kentlerin ekonomik canlılığı, yaşanabilirliği, fiziksel ve sosyal hareketlilik konularında büyük sorunların çözüm anahtarıdır (GDCI, 2016).

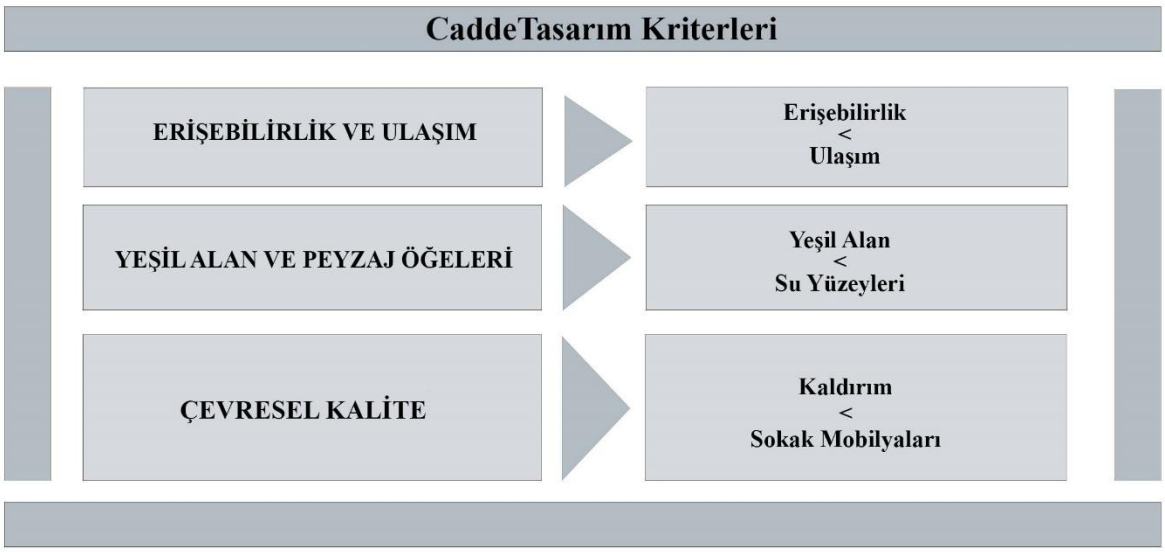
Türkiye'de cadde ve sokak tasarımına yönelik olarak Türk Standartları'na (TS) göre özel kodlarla belirlenen tasarım kuralları ve yapım esasları (2012), Başbakanlık Özel İdaresi Başkanlığı'nca hazırlanan, Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı (2010) ve bazı belediyelerce kendi şehirleri için hazırlanılmış kentsel tasarım rehberleri bulunmaktadır.

Uluslararası düzeyde ise caddeleri ve sokakları tasarlamak için yeni bir küresel temel oluşturan ve kentlerin insanlar için birer yer olduğunu kabul eden, yöneticileri teşvik etmek, uygulamacıları bilgilendirmek ve toplulukları, insanları ilk önce sokaklara sokmaya, yetkilendirmek üzere 42 ülkedeki 72 küresel kentten katılan uzmanların girişimiyle oluşturulan, dünya çapında çeşitli bağlamlarda bulunan çeşitli sokak tipolojilerine ve tasarım öğelerine değinilerek Küresel Cadde/Sokak Tasarım Rehberi (2016) hazırlanmıştır (GDCI, 2016).

Rehber, tipik otomobil hareketi bakış açısından kentsel cadde ve sokakları tasarlama parametrelerini tüm kullanıcılar için erişim, güvenlik ve mobilite, çevre kalitesi, ekonomik

fayda, yerin geliştirilmesi, halk sağlığı ve genel yaşam kalitesi gibi unsurlara kaydırmayı amaçlamaktadır (GDCI, 2016).

Bu kapsamda, Türkiye'de yer alan tasarım rehberleri, kuralları, el kitapları, uluslararası düzeyde hazırlanan Küresel Cadde/Sokak Tasarım Rehberi ve araştırmacıların cadde ve sokaklara ilişkin çalışmaları bir arada değerlendirilerek cadde tasarım kriterleri "Erişilebilirlik ve Ulaşım, Yeşil Alan ve Peyzaj, Çevresel Kalite" ana başlıkları altında toplanmıştır (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Cadde tasarım kriterleri

2.2.1. Ulaşım ve erişilebilirlik

İyi bir kamusal oluşturmanın gerekliliklerinden görülen komple caddeler, tüm kullanıcıların güvenli bir şekilde dolaşımını sağlamak için tasarlanmış cadde ve sokakları tanımlamaktadır. Gehl (2004), bu tezi destekleyerek iyi işleyen bir kamu alanı oluşturmak için iyi bir yaya ortamı oluşturulması gerektiğini savunmaktadır. Jacobs (1961) ise kentlerdeki caddelerin, araç taşımanın yanı sıra birçok amaca hizmet ettiğini ve bu amaçlara uygun olarak tasarlanması gerektiğini belirtmiştir.

Bu ölçütler göz önünde bulundurularak, bu başlık altında iyi bir kamusal mekân (cadde) oluşturmak için tüm cadde kullanıcıları açısından ele alınan ulaşım ve erişilebilirlik tasarım kriterleri açıklanmıştır.

Ulaşım

Yerel sokak ağları, zaman içindeki hareket akışlarını ve faaliyetleri şekillendirir. Çevredeki sokaklarla iyi bağlanmış cadde ağı, alışveriş caddesinin hayatta kalmasını sağlamak için önemli bir anahtardır. Bu nedenle planlama politikalarının geliştirilmesinde yol ağlarının dikkate alınması gerekmektedir (Vaughan, 2014).

Yapılan araştırmalar taşıt trafiğinin yoğun olduğu yollarda, yolun her iki yakasında sosyal ilişkilerin son derece zayıf olduğunu, taşıt yoğunluğu azaldıkça ilişkilerin önemli ölçüde arttığını göstermektedir (Appleyard ve Lintell, 1972). Çok amaçlı cadde ve sokak tasarımı konusunda yapılan önemli çalışmalarda cadde ve sokakların toplumsal yaşamı, görsel ve işlevsel elemanların bu yaşamı desteklemesi üzerine yoğunlaştığını göstermektedir (Appleyard ve Lintell, 1972).

Alışveriş caddeleri, tüm toplum tarafından erişilebilen cazip bir yürüyüş ve sokak alanı ortamı sağlamak üzere tasarlanmalıdır. Yürünebilir, erişilebilir bir merkez, kullanıcıları birden fazla etkinliğe katılmaya ve harcamaları artırmaya teşvik eder. Toplumun farklı bir kalbi olarak düşünülmeli ve artık sadece perakende merkezli olmamalıdır.

Alışveriş caddelerinin geleceğini dolaşım ve erişilebilirlik olarak nitelendiren Vaughan (2014), alışveriş caddelerinin uzun vadede hayatta kalmasını sağlamaya yardımcı olacak ulaşıma dair faktörleri şöyle sıralamıştır;

- Sokak ağı ne kadar çok ve iyi bağlanırsa, başarılı bir cadde olma ihtimali artar.
- Sadece "cazibe merkezi" olarak değil, aynı zamanda karmaşık hareket ağlarında önemli düğüm noktaları olarak görülmelidir.
- Yaya yollarının devamlılığı ana aks ve çevre bağlantılarında oldukça önemlidir. Dış bağlantı noktalarından merkeze kadar düzenli ve sürekli bir yaya dolaşımı oluşturulmalı, keyifli bir yürüyüş ortamı sağlanmalıdır. Yürüyüş yollarını kesen ya da yolu daraltan park alanları olmamalı ve yol karşıdan karşıya geçişi zorlaştıracak araç yolları tarafından kesilmemelidir.
- Otoparklar caddede baskın olmamalı, fakat ana etkinliklere yakın yerlerde yer almalıdır (Vaughan, 2014)

Caddeler yaya öncelikli tasarlanmalı ve yaya ile taşıt trafiğinin kesişim noktalarında yayaya uygun geçiş olanakları sağlanmalıdır. Bu olanakların en başında da yaya geçitleri gelmektedir.

Yaya geçitleri

Güvenli ve sık yaya geçitleri, kullanılabilen canlı bir ortamı destekler. Yayalar, özellikle kalite ve geometride ufak değişimlere, gezinim yollarına ve kaldırım malzemelerinin ve aydınlatmanın kalitesine duyarlıdır. Yaya geçit tasarımı, insanlara olası en güvenli yoldan rehberlik ederken yaya davranışını şekillendirme potansiyeline sahiptir. Sık kullanılan yaya geçit uygulamaları, otobüs durakları, metro istasyonları, parklar, anıtlar veya kamu binaları girişlerinde yer alır (GDCI, 2016).

Uygulanacak yaya geçidinin türünü belirlerken taşıt odaklı değil insanın enerji kaybı açısından düşünülmeli, mümkün olduğunca hemzemin geçişler yapılmalıdır. Minimum enerji kaybı, tüm kullanıcı profilinin rahatlıkla kullanabileceği hemzemin yaya geçitlerde gerçekleşmektedir (TS 12576, 2012). Yaya geçidine doğru yürümek üç dakikadan fazla sürerse, insanı daha doğrudan, ancak güvensiz bir rotadan geçmeye karar verebilir.

Yayaların geçitleri kullanırken engelle karşılaşmamaları ve tüm kullanıcıların (tekerlekli sandalyeliler, bebek arabası kullananlar, bastonla ya da destekle yürüyen kişiler ve çocuklar vb.) rahatlıkla yaya geçidini kullanabilmesi sağlanmalıdır (TS 12576, 2012).

Yaya geçit aralığı kriterleri, yaya ağına, yapılı çevreye göre belirlenmelidir. Tasarımcılar mevcut ve öngörülen geçiş talebini hesaba katmalıdır. Bir yaya geçidi en azından bağlandığı kaldırımlar kadar geniş olmalı ve 3 m'den daha geniş olmamalıdır (GDCI, 2016). Araç hızı 30 km/saat' in üstünde, yaya hacimleri ve geçiş talepleri orta ile yüksek düzeyde olduğunda, güvenli bir yürüyüş ortamını desteklemek için sinyal geçişleri sağlanmalıdır (GDCI, 2016). Kaldırım desenini veya malzemesini dikkate almaksızın, daima yaya geçitleri işaretlenmelidir. Yüksek görünürlüğe sahip renkler ve zebra işaretlerinin tercih edilmesinin yaklaşan araçlarca görünürlüğünü arttırdığı ve sürücü davranışlarının verimini iyileştirdiği belirlenmiştir (GDCI, 2016).

Erişilebilirlik

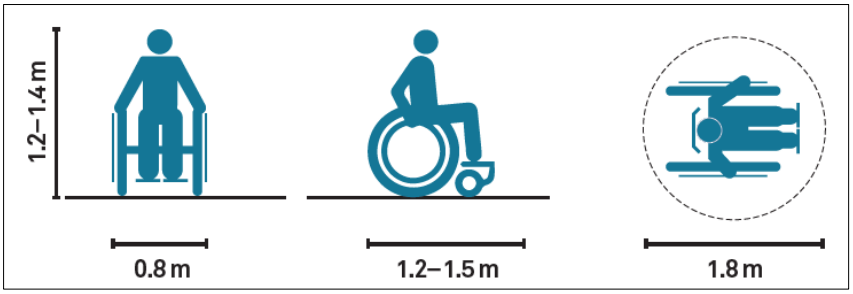
Erişilebilirlik, engellilerin toplumdaki diğer bireyler gibi bağımsız yaşayabilmelerini ve yaşamın tüm alanlarına tam ve etkin katılımını sağlamak; fiziki çevreye, ulaşıma, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerine eşit koşullarda sahip olmasını ifade etmektedir (Öz, 2013: 75).

Toplumsal yaşamın tüm alanlarının herkes için tasarlanması gerekmektedir. Herkes için tasarım yaklaşımı, engelli ve hareket kısıtlaması olan bireyler de dahil olmak üzere, tüm kullanıcı gruplarının mekânsal, sosyal ve bireysel ihtiyaçlarına cevap verecek mekânlar oluşturmayı hedeflemektedir (Mishchenko, 2014).

Erişilebilirlik, kullanıcının ulaşmasını, cadde kullanıma katılmasını ve gitmek istediği yerlerin etrafında yürümesini sağlayan caddeler anlamına gelir (Rahman ve diğerleri, 2016). Kentsel tasarım ilkelerinden "erişilebilirlik" alanın kullanım kapasitesini belirlemektedir ve her kamusal alan herkes için açık ve erişilebilir değildir (Baki, 2014).

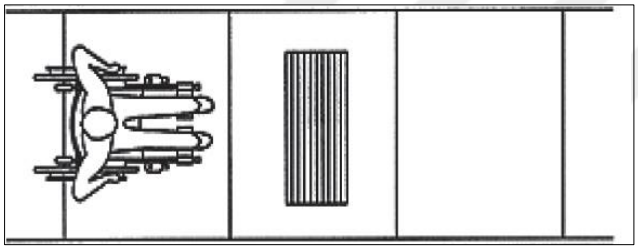
Toplumun hiç de azımsanmayacak bir bölümünü oluşturan engelliler, yaşlı-çocuk gibi hareket kısıtlılığı yaşayan bireyler, planlama ve tasarımdan kaynaklanan sorunlarla karşılaşabilmektedirler. Bu sorunların çözümünün temelinde ise açık alanların ergonomik ve ayrıntıları düşünülmüş olarak tasarımı yatmaktadır (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2010). Görme ya da işitme bozukluğu olan kişilerin, tekerlekli sandalyedeki insanların ve baston veya yürüme eğitmenleriyle yürüyenlerin ihtiyaçlarının dikkate alınması gerekmektedir.

Kaldırımlar, tekerlekli sandalyede iki kişinin geçmesini sağlayacak kadar geniş olmalı, düşük hacimli caddelerde net yollar 2 metreden daha büyük ve asla 1,8 metreden daha az olmamalıdır (Şekil 2.2). Yaya yolları engellenmemeli, düz ve pürüzsüz bir yüzey olmalıdır. Tüm geçişlerde tercihen % 8 erişilebilir rampaları ve meydan, yaya sığınma adaları ve köşe adalarında kesme yollar tasarlanmalıdır (GDCI, 2016).



Şekil 2.2. Tekerlekli sandalye için ölçümler (GDCI, 2016)

Yayaların ve engelli vatandaşların onlara ayrılan yollarda, engellenmeden ve durmadan dolaşabilmeleri, yaya kaldırımını kullanabilmeleri için kaldırım yüzeyinde engeller bulunmamalıdır. Tehlike oluşturacak her türlü unsurdan kaçınılmalıdır. Kaldırım üzerinde, görme engelliler açısından tehlike ve sorun teşkil edeceğinden mümkün olduğunca yer ızgarası konulmamalı; konulması gerektiğinde ise yürüyüş güzergâhına dik olacak şekilde konumlandırılmalıdır (Şekil 2.3) (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2010).



Şekil 2.3. Yaya kaldırımında ızgaraların konumlandırılması (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2010)

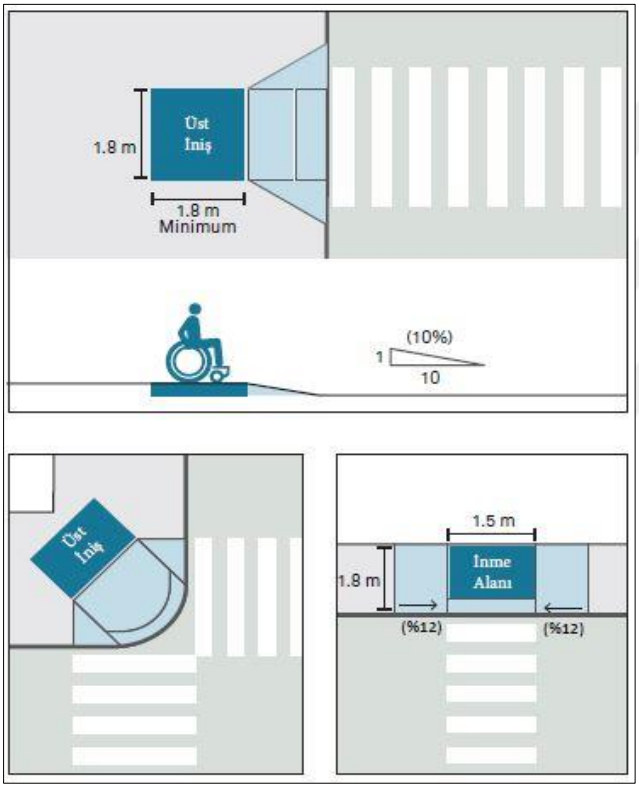
Yaya rampaları

Yaya rampaları tekerlekli sandalyeler ve diğer kişisel hareket kabiliyetleri kullanan insanlar için kaldırımların erişilmesini kolaylaştıran ve aynı zamanda bebek arabası gibi tekerlekli araçlar için kullanılan alanlardır. Genellikle eğim, üst kalkış ve yan parmaklıklar olmak üzere üç unsurdan oluşurlar (GDCI, 2016).

Engellilerin yaya kaldırımında bulunan yükseklik farklılıklarını aşmasında zorlanmamaları için, bu yollara, engellilerin hareketlerini rahat ve yorulmadan yapabilecekleri eğimler verilmelidir. Rampa yüzeylerinin sert, stabil, kaymaz ve çok az pürüzlü malzeme ile kaplanması yüzeydeki pürüzlülük yüksekliklerinde 20 mm'den büyük farklılık olmaması gerekmektedir (Şekil 2.3) (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2010). Eğim kaymaz

malzemeden yapılmalı ve maksimum eğim %10 - ideal olarak %8 olmalıdır. Rampanın genişliği açık yol kadar geniş olmalıdır: en az 1,8 m genişlik, 2,4 m tavsiye edilir. Üst iniş, rampanın üst kısmında bulunur ve yan parmaklıklar arasında rampa erişimine izin verir. İniş, yaya yolu kadar geniş veya en az 1,8 m genişliğinde olmalıdır (GDCI, 2016).

Yan parmaklıkları, kayma tehlikelerini önlemeye yöneliktir. Yan parmaklık eğimleri % 10'u geçemez. Alt rampa yönüne dik olmalı. En az 1,8 m uzunluğunda bir seviyeye iniş, tekerlekli bir sandalyenin manevrasını barındırır (GDCI, 2016) (Şekil 2.4).



Şekil 2.4. Yaya geçitlerinde rampa örnekleri (GDCI, 2016)

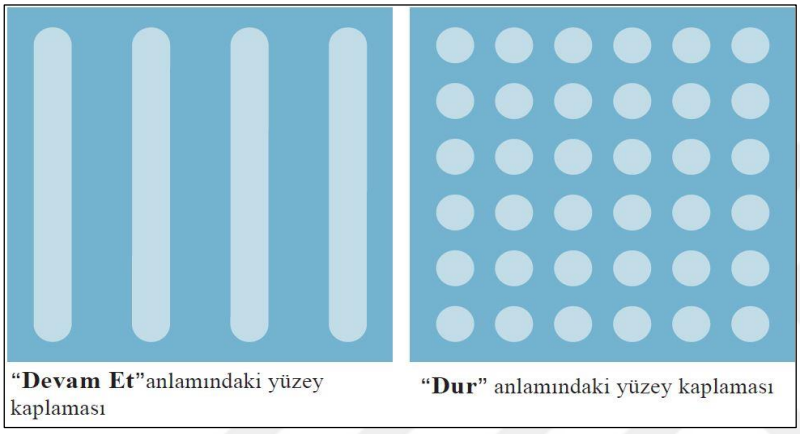
Algılanabilir yüzeyler

Kaldırım rampaları ve yaya, araç veya ortak alanlar arasındaki diğer geçişlerde algılanabilir kaplama veya tespit edilebilir uyarı şeritleri sağlanmalıdır. Algılanabilir yüzeyler, insanları uyuşmazlık bölgelerine yaklaştıklarında uyarıda bulunmak üzere tek tip bir anlam ifade etmesi için ayırt edici bir doku sağlamalıdır (GDCI, 2016). Bu kapsamda;

- Kılavuz izler basit ve mantıklı şekilde yerleştirilmeli,
- Ana yaya hareketine paralel doğrultuda olmalı,

- Kılavuz iz 0.60 m genişliğinde olmalı
- Görme engellilerin karıştırmasını engellemek ve tehlike yaratmamak için rögarlara ya da drenaj kanallarına uzak olmalı,
- Renkleri çevrelerindeki yüzeylerin renkleri ile kontrast oluşturacak şekilde seçilmeli,

Kılavuz iz'de kullanılan malzemenin yüksekliği tekerlekli sandalye kullananlar için engel yaratmamalıdır (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2010).



Şekil 2.5. Algılanabilir yüzey örnekleri (GDCI, 2016)

2.2.2. Yeşil alan ve peyzaj öğeleri

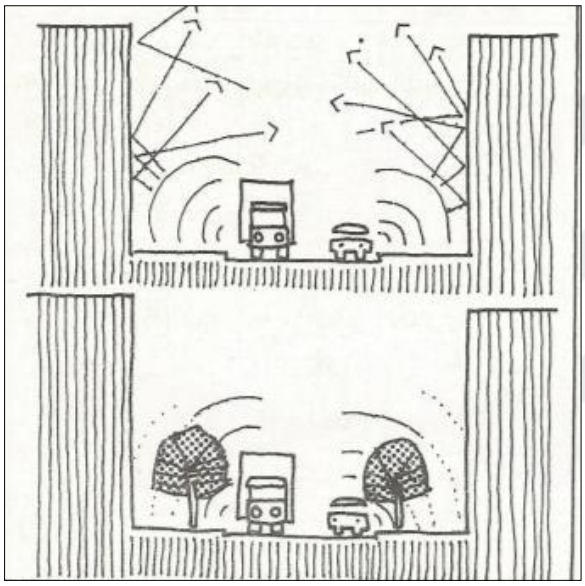
Yeşil alan ve peyzaj öğeleri, yön bulma, mekân tanımlama, kent iklimini iyileştirme gibi etkilere sahiptirler. Kentsel alanda betonlaşmış zemin ve yapı yüzeylerinde doğal, yumuşak ve renkli bir doku yaratarak yapısal sertliğin kırılmasına, insanların doğanın işleyişini izlemesine ve yakınlık kurmasına olanak sağlarlar.

Kentteki kamusal açık alan olarak yeşil alanların kullanımı, söz konusu yeşil alanların işlevini yerine getirmesi açısından en kritik noktadır. Jacobs (1961)'a göre yeşil alanları (parkları) başarılı kılan, insanların onları kullanmasıdır. İnsanlar onları kullanmazsa yeşil alanlar atıl kalır ve başarısızlığa mahkûm olur (Jacobs, 1961). Bu kapsamda yeşil alanların doğru tasarlanması ve aktif kullanımı işlevini yerine getirebilmesi için önemlidir.

Bu başlık altında cadde kullanıcısının konforunu etkileyen unsurlardan olan yeşil alan kullanımının faydaları ve tasarım kriterleri açıklanmıştır.

Yeşil alan

Peyzaj elemanları yayalara rahatlık sağlar. Bu rahatlık, iklimsel etkilere veya çevre koşullarına karşı kullanıcıların tercihlerini ortaya koyar (TS 12576, 2012). Yeşil alanlar, çevrelerindeki havanın nemini yükseltmeleri, çevre sıcaklığını etkilemeleri, rüzgâr gücünü azaltmaları sayesinde kentsel ısı adasının olumsuz etkilerini azaltmanın önemli bileşenler olarak görülmektedirler (Baki, 2014). Ayrıca ağaçların toz, duman gibi etkileri bertaraf ederek hava kirliliğini, ses ve yankıları emerek gürültü kirliliğini azalttığı bilinmektedir (Şekil 2.6).



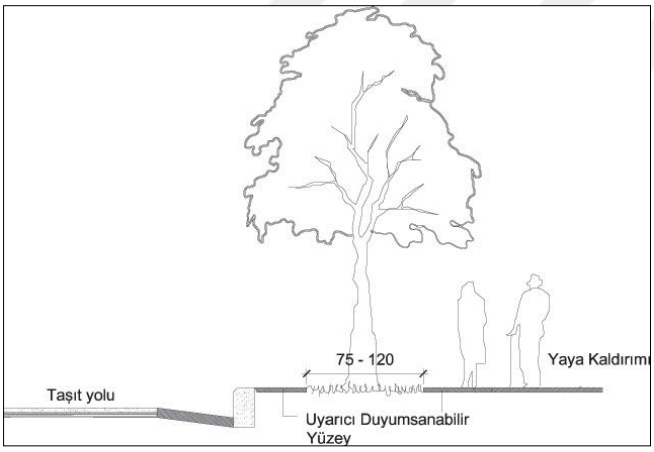
Şekil 2.6. Ağaçların kent sağlığı yönünden işlevleri (Baki, 2014)

Kent sokaklarındaki yeşil altyapı, drenaj sistemlerini tamamlamaktadır. Yeşil altyapı, yağmursuyu emerek ve filtreleyerek sel ve su kirliliğinin azaltılmasına yardımcı olabilir. Aynı zamanda yapılı çevrenin doğal bir rahatlamasını sağlar, sokak estetiğini geliştirir ve topluluğa fayda sağlar.

Ağaçların/yeşilliklerin varlığının, mikroklimanın etkisini değiştirmek, güneşten gölge sağlamak ve yaya geçidi ile trafik akışı arasında bir bölücü görevi yapmak gibi çevre üzerinde olumlu bir etkiye sahip olduğu bilinmektedir (Rahman ve diğerleri, 2017). Cadde üzerinde yer alan ağaçlar ve yeşil altyapı kentsel sıcaklıklarda önemli düşüşler sağlar. İyi toprak nemi olan büyük ağaçlar, gölgeleme ve buhar soğurumu yoluyla yerel sıcaklıkları düşürebilir. Ağaçlar, parklardaki ve yeşil alanlardaki hava sıcaklıklarını 2-8° C kadar

düşürebilmekte ve gölge sağlayarak caddeyi kullanan insanlara konfor sağlamaktadırlar. Rahman ve diğerleri (2017) tarafından yapılan çalışmalarda gölgeli ağaçların ekildiği bölgelerde daha fazla aktivite olduğu görülmüştür. Gölgeli ağaçların altında yer alan oturma yerleri ayrıca sokak kullanıcıları tarafından sokaktaki çıplak alanda bulunan oturma yerlerine kıyasla daha fazla kullanım göstermektedir (Rahman ve diğerleri, 2017). Tasarım yaparken, sokaklarda bitki ve ağaçlar için zor, geçirimsiz yüzey miktarını azaltmak için alanlar oluşturulmalıdır (TS 12576, 2012).

Yaya kaldırımının genişliğine bağlı olarak, taşıt yolu ile kaldırım kenarına dikilecek olan ağaçlar uygun genişlikte olmalı, trafik işaretleri direkleri, süs bitkileri, çiçeklikler, saksılar ve yaya korkulukları gibi öğeler yaya kaldırımı boyunca en az 75 cm en çok 120 cm genişliğinde bir şerit içinde bir hizada düzgün olarak yerleştirilmelidir. Yaya kaldırımında ağaç, çiçek vb. engellemelerin çevresi duyumsanabilir yüzey öğelerinden uyarıcı öğe ile çevrelenmelidir (Şekil 2.7) (TS 12576, 2012).



Şekil 2.7. Yaya kaldırımında ağaçlandırma (TS 12576, 2012)

- Yeşil şeritler, park alanları ve ağaçlar caddeler için büyük öneme sahiptirler.
- Peyzaj tasarımı bir kentin karakterine ve kimliğine katkıda bulunur.
- Yeşil örtü; yürüyüş, bisiklet sürmek ve diğer rekreasyon da dahil olmak üzere açık hava etkinliğini teşvik eder.
- Yeşil alanlar caddenin ekonomik değerini % 30 oranında arttırır (GDCI, 2016).

Aşırı güneşten koruyan bir gölge elemanının bulunması, soğuk günlerde güneş ışınlarını çekebilen yüzeylerin olması, gürültüyü önleyici perde elemanların olması, her mevsim

kullanımında dolaşım kolaylığı sağlayan uygun döşeme kaplamasının seçilmiş olması gibi işlevlerle peyzaj elemanlarının alışveriş caddeleri üzerindeki etkileri artırılabilir.

Ağaçlar, bitkiler, malzeme cinsi ve dokusu, su elemanları da mekânsal hissin oluşmasında önemli rol üstlenirler. İklim de caddelerinin kullanımını etkilemektir. Dört mevsim rahatlıkla kullanılabilen, yağmurdan rüzgârdan güneşten veya diğer iklimsel etkilerden koruyabilen caddeler daha çok tercih edilmektedir (Yavuz, 2009).

Alışveriş caddeleri gibi yoğun kullanılan kent yollarında yol ağaçları, yaya ve taşıt trafiğine ayırma işlevine sahiptir. Cadde üzerinde yer yer dikim aralığı sıklaştırılarak sürücülerin yola odaklanması sağlanmakta, aralık genişletilerek de kavşak noktalarında sürücünün yola ve trafiğe hâkimiyeti sağlanmaktadır (Baki, 2014).

Su yüzeyleri

Su öğesi, açık-koyu, durgun-hareketli, sade-dekoratif gibi görsel etkiler yaratarak dış mekânın çekiciliğini arttıran önemli bir peyzaj elemanıdır. Su yüzeyleri çoğu zaman, sesi, serinlik etkisi ve yansıtma etkisi ile alanın çekiciliğini arttıran kent merkezleri ve ticaret alanları için önemli bir tasarım elemanlarıdır. Ancak suyun hareketli olarak kullanıldığı alanlarda rüzgâr yönü ve hızı mutlak düşünülmeli, su damlalarının kullanıcıları rahatsız etmeleri engellenmelidir (Baki, 2014).

2.2.3. Çevresel kalite

Kaldırım

Jacobs (1961), caddeler ve kaldırımları, kentin en kamusal alanları ve en hayati organları olarak görmekte ve kaldırımlar ile caddeleri birbirinden ayırmamaktadır. Şehir hayatında büyük bir rol oynayan kaldırımların temel görevi farklı yapıları, aktiviteleri ve mekânları birbirine bağlamaktır. Kaldırımlar, yaya geçişi ve erişim yolları açısından bağlantıyı geliştirmekte ve yürüyüşü teşvik etmekte, kamusal alanlar olarak caddeleri sosyal ve ekonomik olarak harekete geçirmektedir.

Shamsuddin, Bilyamin ve Ilani (2012), yaya performansı ve tercihleri ile ilgili farklı alanlarda yapılan literatür araştırmalarından yola çıkarak yürünebilirlik ölçümlerini "sürekli

ve bakımlı kaldırımların varlığı, yaya ayrımı veya trafikten tamponlama, geçiş güvenliği, evrensel erişim özellikleri, yol yönlendirmesi ve sokak ağı, peyzaj, güvenlik, arazi kullanım yoğunluğu" olarak belirtmişlerdir. Llewelyn-Davies ise yürünebilirliği, yaya önceliğinin ve yüksek kalitede yaya yollarının varlığı, yayaların konforu ve güvenliği ile açıklamaktadır (Shamsuddin, Bilyamin, ve Ilani, 2012).

Güvenli, erişilebilir ve bakımlı kaldırımlar şehirler için temel ve gerekli bir yatırımdır (GDCI, 2016). Kentsel alanlarda caddelerin her iki yakasında da erişilebilir kaldırımlar sağlanmalıdır. Bu nedenle kaldırımların tasarımı ve uygulaması, toplumdaki tüm bireylerin bu aktivitelerden faydalanmaları, günlük yaşamlarını hiçbir engelle karşılaşmadan sürdürebilmelerinin sağlanabilmesi ve yürünebilirlik açısından oldukça önemlidir.

Kaldırımlar güvenli, rahat bir yaya bölgesinin önemli bir parçasıdır ve kaldırım bölgesinin kendi içinde bölümlere ayrılarak tasarlanması gerekmektedir. Bu bölümler; cephe bölgesi, yaya yolu, sokak mobilya bölgesi ve tampon bölgesidir (GDCI, 2016).

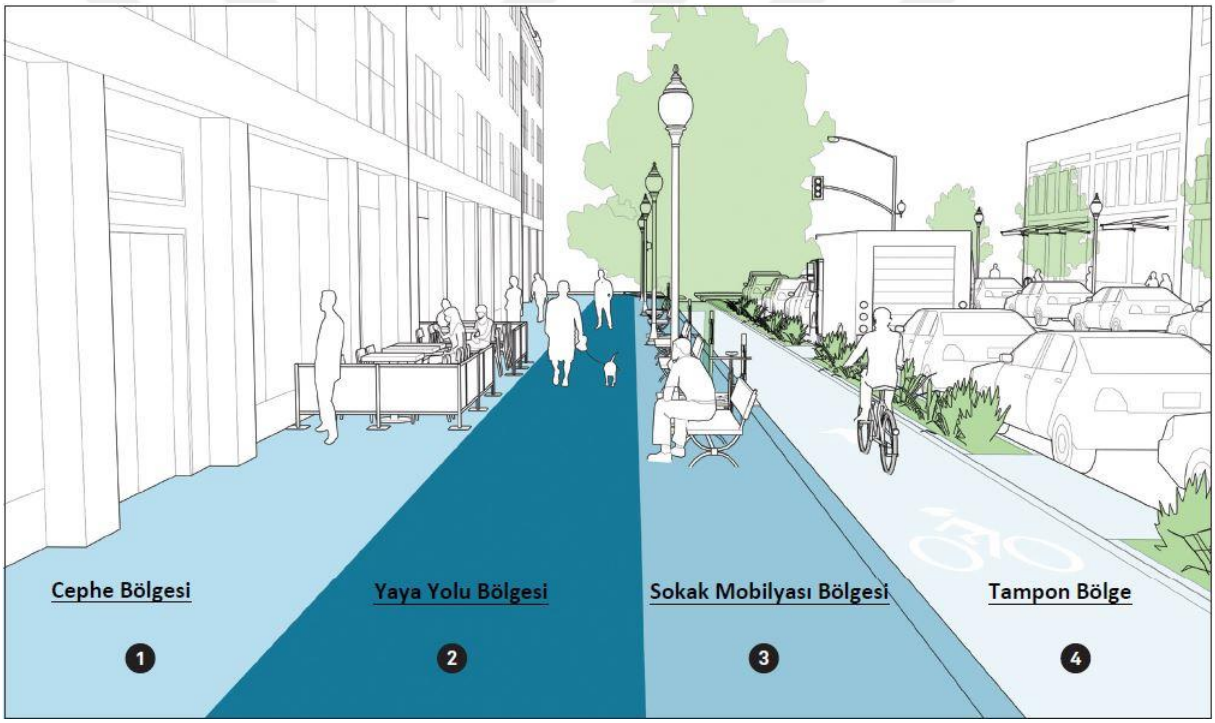
Kaldırım bölgesi

Küresel Cadde/Sokak Tasarım Rehberine göre yürürlükteki tasarım kılavuzlarında, yan yana yürüyen iki kişi için yeterince büyük olan, 5 metrelik asgari bir kaldırım kesitini önerilmektedir. Bu boyut minimum erişilebilirlik standartlarını karşılarken, birçok şehir daha geniş standartlar benimsemeyi seçmektedir (GDCI, 2016).

Türkiye de ise TS 12576' ya göre yaya kaldırımlarının genişliği kullanma yoğunluğu ile yol sınıfına ve grubuna göre boyutlandırılmalı ve tüm yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için yaya kaldırımı en az net genişlik 1,5 m (en ideal 2,0 m) olmalıdır. Kaldırım genişliği, otobüs duraklarında minimum 3,0 m ve dükkân önlerinde minimum 3,5 m olmalıdır. Yaya kaldırımı net ölçüsüne ilâveten mülkiyet yanında en az 25 cm, bordür taşı tarafında bordür taşı dâhil 50 cm emniyet şeridi olmalıdır (TS 12576, 2012).
Dünyanın dört bir yanında çalışmalar yapan Gehl'e (2008) göre, rahat yaya hareketi için maksimum hacmin kaldırım genişliğinin alan başına dakikada 12 kişidir ve bu seviyeye ulaştığında insanların alternatif yollar bulmaya başlamaktadır. Bu nedenle etkili genişlik bazen kaldırımların % 50'si olmalıdır (Gehl, 2008).

Kaldırım standartları, daha fazla beklenen yaya hacmini karşılamalı ve geniş bir cephe bölgesi, çöp kutuları, otobüs durakları, tabela bisiklet paylaşım istasyonları gibi diğer sokak mobilyaları için geniş alan sağlamalıdır. Kaldırım tasarımı hem genişlik hem de olanaklar açısından minimumdan fazla olmalıdır. Yaya kaldırımlarının uygun bir ölçekte, yeterli aydınlatma, gölge ve sokak düzeyinde etkinlikle tasarlandığı yerlerde, yayalar ve işletmeler anlamında daha başarılı olur (GDCI, 2016).

Kaldırımlar, yayalara güvenlik hissi sağlamak için hareketli trafikten dikey veya yatay bir ayrım ile tanımlanmalıdır. Bu ayrım Küresel Cadde/Sokak Tasarım Rehberinde kaldırım bölgesini kendi içerisinde 4 bölgeye ayırarak oluşturulmaya çalışılmıştır (Şekil 2.8).



Şekil 2.8. Kaldırım kesiti (GDCI, 2016)

Cephe bölgesi

Cephe bölgesi, kaldırımın, bina girişlerinden veya kaldırım kafelerinden geçerek binanın bir uzantısı olarak işlev gören bölümünü tanımlar. Cephe bölgesi, caddenin önündeki binanın cephesi ile binanın hemen bitişiğindeki alanı içermektedir. Kaldırımların birinci bölgesini oluşturan bina ve mağaza cepheleri, her bir binanın kaldırımla nasıl örtüştüğüne odaklanarak, yaya göz seviyesine cevap verebilecek şekilde tasarlanmalıdır. Bu bölgede aydınlatmalar, işaretlemeler, tenteler caddenin dokusuna katkıda bulunan diğer unsurları

sağlamak veya teşvik etmek gerekir. Yayalar için duraklamayı teşvik eden, kamusal ve özel alanı birbirine bağlayan açık ve parlak bir cephe sağlanmalıdır. Aynı zamanda kaldırım kafeleri ile cadde hayatını teşvik edip bir koridor boyunca iş potansiyeline olumlu katkılar sağlayacak yaya yolları sağlamalıdır (GDCI, 2016).

Yaya yolu bölgesi

Yaya yolu, cadde boyunca paralel uzanan özel, ulaşılabilir yolu tanımlar ve yayaların yürümek için güvenli ve yeterli bir yere sahip olmalarını sağlar. Yerleşim yerlerinde 1,8 - 2,4 m genişlikte, şehir merkezlerinde veya yaya yoğunluğunun çok olduğu ticari alanlarda 2,4 - 4,5 m genişliğinde olmalıdır. En az 1,8 – 2 m genişliği sağlanmalı, böylece tekerlekli sandalyeyi kullanan iki kişi rahatça geçebilmelidir. Yaya yolları engellerden arındırılmış, sürekli ve kademesiz olmalıdır (GDCI, 2016).

Sokak mobilya bölgesi

Sokak mobilyası bölgesi, kaldırım, tezgahlar, oturma birimleri, gazete büfeleri, elektrik direkleri, ağaç çukurları ve bisiklet park yeri vb. sokak mobilyalarının ve olanaklarının sağlandığı açık yol ile tampon bölge arasındaki kaldırım bölümü olarak tanımlanmaktadır. Sokak mobilyası bölgesi ayrıca ağaçlar gibi yeşil elemanlarını içermektedir (GDCI, 2016).

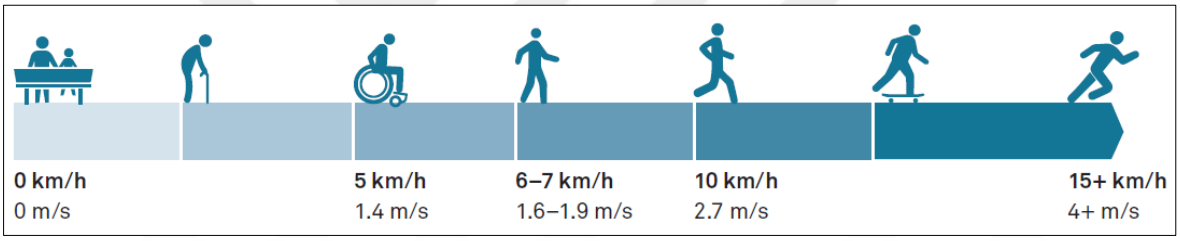
Tampon bölge

Tampon alanı, kaldırımın hemen yanında, kaldırım ile araç yolu arasında yer alan bölge olarak tanımlanır. Bunlar arasında kaldırım uzantıları, yağmursuyu drenaj hatları, park yeri, bisiklet istasyonları ve bisiklet yolları bulunmaktadır (GDCI, 2016). Ağaçlar, sokak mobilyaları ve araç park yerleri veya yükleme noktaları, yaya ve araç bölgesi arasında önemli bir tampon sağlayabilmektedir. Yaya alanları üzerinde çalışmalar yapan Bentley ve diğerleri (1985), transit yaya trafiği içeren hat ile araç yolu arasında oluşturulan tampon bölgeyi; yol ağaçları, oturma birimleri, otobüs durakları, reklam-ilan panoları, bisiklet parkları gibi donatılara mekân oluşturan alan olarak tanımlamaktadır. Bentley ve diğerleri (1985)'ne göre tüm donatılar kullanılmamış olsa bile gelecek yıllarda eklenebilmesi düşüncesiyle yeterli alanlar bırakılmalıdır (Bentley ve diğerleri, 1985;aktaran Baki, 2014).

Kendi içinde cephe bölgesi, yaya yolu, sokak mobilya bölgesi ve tampon bölgeye ayrılan kaldırımların tüm unsurlarını etkileyen, tasarlanırken dikkate alınması gereken bir diğer faktörde yürüme hızıdır.

Yürüme hızı

Yürüme hızı, yaşın ve kabiliyetin yanı sıra, yolculuğun amacı ve uzunluğuna bağlıdır. Kaldırım kalitesi, topografyadan, caddenin büyüklüğünden, binaların yüksekliği ve iklimden etkilenir. Yürüme hızları 0,3 m/s – 1,75 m/s veya 1 km/s – 6 km/s aralığında değişirken, baston, yürüyen veya diğer cihaz yardımı ile yürüyen kişiler 0,3 m/s – 0,5 m/s, motorlu tekerlekli sandalyeli ve diğer kişisel hareket kabiliyetine sahip kişiler daha hızlı olabilmektedir (Şekil 2.9) (GDCI, 2016).



Şekil 2.9. Yürüme hızları (GDCI, 2016)

Cadde tasarımlarında, hızlı yürüyen, yavaş yürüyen, dinlenmek için duraklayan, seyyar satıcılar ve alıcılar gibi cadde kullanıcıların çeşitli hızlarına izin verilmesi sağlanmalıdır. Şerit yapılandırmasını, sinyal zamanlamasını ve kaldırım genişliğini belirlerken bu değişkenleri göz önünde bulundurulmalıdır (GDCI, 2016).

Sokak mobilyaları

Hareketli açık alanlara ulaşmak için, yaya kullanımı bir zorunluluktur. Yaya katılımı için, gerekli olan şey ise yürüme isteğini uyandırmaktır. Böyle bir istek, yüksek düzeyde ilginin sürdürülmesi ile uyandırılabilir. Oturması, yemesi, izlenmesi gibi "dinamik yaya davranışları" nın yanı sıra insanları çekmek için bu ilgi desteklenmelidir (Rapoport, 1987). Bunları üstlenmek için, sokak mobilyaları, kamusal alanın dikey ve yatay özelliklerini barındıran, uzunlukları, malzemesi, formu ve kullanımında tekdüzelik sergileyen nesnelerin,

formların ve malzemelerin tekrarlanması ve sürekliliğinin uzatılması ile olacaktır (Saydam, 2006).

Yerleşik formun ve caddenin alan kullanımını etkileyen birçok değişken vardır. Bunlardan biri sokak mobilyaları ile açık kamusal alanın yapılandırılmasıdır. Sokak mobilyaları erişim hissi uyandırmalı ve yaya üzerinde net bir yön bulunmalı, bu sokak mobilyalarının yapılandırması tarafından tekrar belirlenmelidir (Saydam, 2006).

Kent, şehir, sokak olarak nitelendirilen kamusal alan mobilyaları; oturma bankları, aydınlatma lambaları, telefon kulübeleri, çöp kutuları, otobüs durakları, işaret/bilgilendirme levhaları vb. kapsamaktadır.

Sokak mobilyalarından; telefon kabinleri, satış büfeleri, bilet satış, gazete, tütün, çiçek satış kulübeleri, yangın musluğu, çöp ve posta kutuları, oturma bankları vb. mobilyalar ile yaya yoluna çıkıntı yapan lokanta, pastane vb. dükkânların güneşlikleri, şemsiyelikler, oturma yerleri veya alanları ile yapıtlar ve sanat eserleri yaya yolunda hareket yönünde engel teşkil etmeyecek şekilde yerleştirilmeli ve işaretlenmelidir (TS 12576, 2012). Sokak mobilyaları ve donanımları; trafiği yönlendirdiğinden, yol aydınlatmasında ve bilgilendirmede, yönü belirtme veya dinlenmede imkânlar sunduğundan, bu donanımlar uygun yerlerde kullanılmalı ve yeterli işaretlemelerle harekete engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidir (TS 12576, 2012). Caddelerde yer alan heykeller, çeşmeler, tabelalar, trafik işaretleri, reklam panoları, duraklar gibi işaretler, caddeyi kullanan insanları etkiler ve yönlendirir (Yavuz, 2009).

Sokak mobilyaları, iyi bir yaya alanı oluşturmak ve buna bağlı işleyen iyi bir kamu alanı sağlanıp daha fazla insanı yürümeye, daha uzun süre kalmaya teşvik etmek (Gehl, 2004) açısından etkili bir unsurdur. İyi bir kamusal alanda olması gereken unsurlar (Rogers, 2017) arasında neredeyse her madde de yer alan sokak mobilyaları, içinde barındırdığı unsurlar ile kullanıcı konforunu, yürünebilirliği, güvenliği, caddenin cazibesini ve canlılığını arttırmaktadır.

Kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesinde yaya mekânlarının tasarımının önemli olduğu kadar, yaya mekânlarının yaşam kalitesi üzerinde etkin olabilmesi için sokak mobilyalarının seçiminde hassasiyet gösterilmelidir. Yer döşemelerinden, çöp kutularına, oturma

elemanlarından, reklam panolarına, aydınlatma elemanlarına kadar, sokak mobilyaları konfor, estetik, kullanabilirlik algısı içinde ele alınmalıdır (Baki, 2014).

Yaşam kalitesini ve alanın estetiğini etkileyen bir unsur olan sokak mobilyaları kendi içinde 5 başlıkta incelenebilir.

Oturma elemanları: Yayalar için düzenlenen alanlarda, gerekli eylem ve istenen işlevlere bağlı olarak uygun oturma olanağı verecek şekilde planlanmalı ve uygulanmalıdır. Tasarım ve materyaldeki geniş seçme olanağına karşın iyi yerleştirilmemiş ya da ölçülendirilmemiş bir oturma elemanı işlevsel olmayacağı gibi dayanıklılık ta göstermeyecektir (Zeren, 1991).

Yer seçiminde, trafik, gürültü ve rahatsız edici etkilerden korunmuş, emniyetli alanlar tercih edilmelidir (Baki, 2014). Sokak ve meydanlarda, kaldırımlar ve binalar arası boşluklarda yer alan yeme-içme düzenine yönelik oturma yerlerinde çoğunlukla taşınabilen, servis olanağı sağlayan masa, iskemle ve koltuklar kullanılmaktadır (Zeren, 1991)

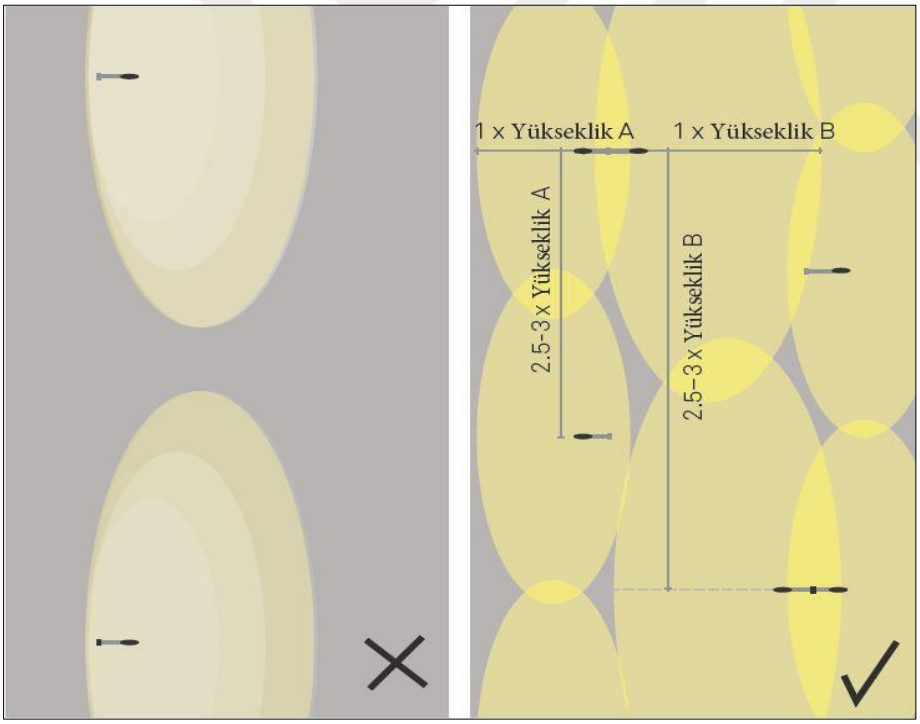
Aydınlatma elemanları: İyi tasarlandığında, davetkâr, güvenli ve canlı sokaklar oluşturarak yaşam kalitesini artırabilmekte, enerji tüketimini azaltabilmekte, ışık kirliliğini en aza indirmekte ve bir caddeye yer ve karakter hissi katabilmektedir (GDCI, 2016).

Cadde ve sokaklar tüm kullanıcılar için daha iyi gece görüşü ve daha iyi güvenlik ve konfor algısı vermek üzere aydınlatılmalıdır. Özellikle kavşaklar, yaya geçitleri ve bisiklet geçişleri gibi birleşim alanlarında yol boyunca tüm kamusal alanlar aydınlatılmalı; kaldırımlar, altgeçitler gibi yaya tesisleri; otobüs durakları gibi transit tesisleri; sokaklar gibi dar caddeler aydınlatılmalıdır (GDCI, 2016).

Ayrıca aydınlatma elemanlarını taşıyan direklerin düzenli ve eşit aralıklarla cadde boyunca yerleştirilmesi diğer elemanlarla birlikte görsel ritim oluşturmaktadır. Kentsel mekânlarda bina cephelerinin aydınlatılması yaygın uygulanan bir yöntem olarak görülmektedir. Vitrin aydınlatması ise yaya mekânına gece başka bir boyut kazandırmaktadır. Böylece yaya mekânının boyutlarına vitrinler, bazen de tüm binanın zemin katı katılmaktadır (Kuntay, 2008)

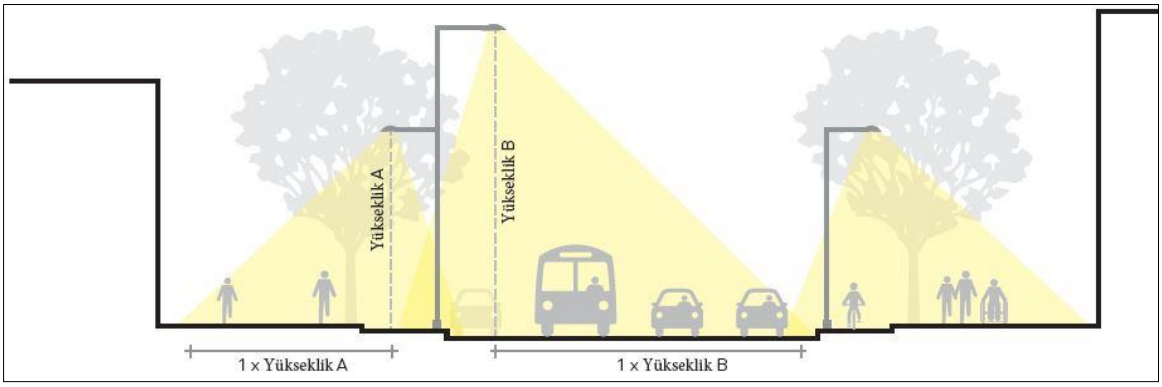
Sokak lambaları şehir merkezinde, çok sayıda yaya sahip ticari alanlarda ve yaya yöneliminin yoğun olduğu alanlarda yolun her iki yönünü de aydınlatmalıdır. Sokak lambalarında enerji verimli teknolojiler kullanılmalı ve gece gökyüzüne ışık kaybını en aza indirilmelidir. Cadde ve sokakların en verimli şekilde aydınlatılabilmesi için sokak lambalarının belirli standartlara uygun olarak tasarlanması gerekmektedir.

Kaldırımlar için standart kutuplar 4,5-6 m'dir. Yollar için ışık direkleri, sokak tipolojisine ve arazi kullanımına göre değişiklik göstermektedir. Çoğu alanlarda, konut, ticari ve tarihi bölgelerde dar sokaklar için standart yükseklikler 8-10 m arasındadır. Ticari veya endüstriyel alanlarda 10 m ile 12 m arasındaki daha uzun kutuplar daha geniş caddeler için uygundur.
İki hafif kutup arasındaki boşluk direğin yüksekliğinin 2,5-3 katı olmalıdır. Daha kısa ışık kutupları daha yakın aralıklarla kurulmalıdır (Şekil 2.10) (GDCI, 2016).



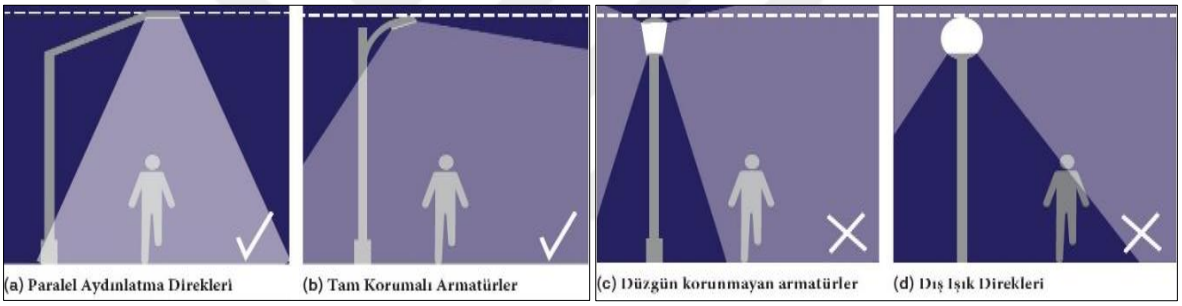
Şekil 2.10. Aydınlatma elamanlarının yer seçim aralıkları (GDCI, 2016)

Düzgün kapsama alanı için gerekli ışık aralığını belirlemek için caddenin genişliğini ve önerilen ışık kutuplarının yüksekliği ölçülmelidir. Çok uzak aralıklarla yerleştirilen ışık direkleri, sokak kullanıcılarının güvende hissetmedikleri karanlık alanlara neden olmaktadır.



Şekil 2.11. Aydınlatma elamanlarının yükseklik kriterleri (GDCI, 2016)

Işık kutupları arasındaki mesafe genellikle armatürün yüksekliğinin 2,5-3 katıdır. Dar sokak için tek bir ışık kutup sırası yeterli olabilirken, daha geniş caddelerde birden fazla sıra gerekmektedir (Şekil 2.11) (GDCI, 2016).



Şekil 2.12. Cadde/sokak aydınlatması uygulama örnekleri (GDCI, 2016)

En iyi uygulamalar, yeryüzüne paralel aydınlatma direklerdir (a) ve hafifçe döndürüldüğünde, armatürler tamamen korunmuş (b) olanlardır. Düzgün korunmayan armatürler (c) ve gökyüzüne doğru ışık yayan dikey ışık kutuplarından (d) kaçınılmalıdır (Şekil 2.12) (GDCI, 2016).

Ayrıca kamusal alanın genel aydınlatılmasına katkıda bulunan geniş bir ışık kaynağı yelpazesi vardır. İyi tasarlanmış çözümler, konvansiyonel ve dekoratif armatürler, direğe monte edilmiş ışıklar gibi farklı ışık kaynakları ve tabela ve reklam aydınlatması ile birleştirilir. Vitrin veya ev gibi, iç mekânlardan ödünç alınan hafif ışıklar, fenerler asma ve cephe aydınlatması gibi binaların dış cephelerine monte edilen ışıklar ve otomobillerden gelen ışıklar günün belirli saatlerinde sokak aydınlatmasına neden olabilir (GDCI, 2016).

Aydınlatmada, etkili görüntüler vermek amacıyla; ışık/ses, ışık/su, ışık/hareket, ışık/ yeşil vb. uygulamalar yapılmaktadır. Böylece yaşam canlı, hareketli hale getirilmekte, yaya mekânı teknolojinin de gelişmesiyle yeni boyutlara ulaşmaktadır (Kuntay, 2008)

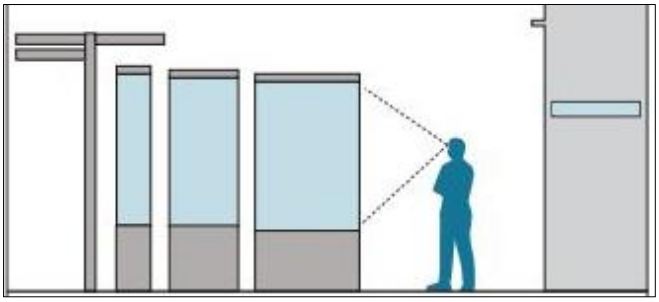
Çöp elemanları: Dış mekânda kullanımı ve yaya dolaşımı ile doğrudan ilişkili olacak şekilde planlanması önem kazanmaktadır. Artan hazır yiyecek ve jelatinli ürünlerin satışı özellikle kent merkezi ve ticaret alanlarında çöp elemanlarının önemini artırmakta ve kullanım alanlarını çoğaltmaktadır.

Genelde yükseklikleri 60-100 cm arasında değişen çöp kutularının 50-100 m aralıklılara durak, oturma mekânları, yaya geçitleri gibi insanların yoğun oldukları noktalara yerleştirilmeleri uygun görülmektedir (Konuk, 1987). Çöp kutularının tasarım aşamasında; düşük bakım maliyeti, kolay boşaltım ve temizlik, sızdırmaz olma, yanmayan malzeme seçimi, renk seçimi göz önüne alınması gereken faktörlerdir.

Levhalar ve panolar: Bilgi iletişim elemanları ile reklam ve ilan panoları tasarım ve malzeme özellikleri açısından birbirlerine yakın elemanlardır. Ancak bilgi iletişim elemanları fonksiyonları açısından sosyal işlevi olan elemanlardır. Yönlendirme levhaları, insanları bir yöne yönlendirme amacı taşıyan, haber alma ve haber verme elemanlarıdır. Kentlerde kamu alanlarında buluşma noktalarında, meydanlarda, rekreasyon alanlarında, bağlantı noktalarında, sokak, bulvar, ticaret merkezi, alışveriş merkezleri, konut alanları vb. yerlerde kullanılırlar (Özaydın, Erbil, ve Ulusoy, 1991).

Tasarım aşamasında yükseklik, biçim ve ölçü alanın karakterine uygun olmalıdır (Şekil 2.13). Ayrıca kent idaresinin belirlediği ölçüler uygulanmalıdır. Dikkate alınması gerekenler:

- Elemanın 60 derecelik göz görüş açısı içerisinde olması
- Hareketli taşıtlar için hız ile orantılı uygun yazı büyüklüğü
- Eleman yüksekliği ayarlanırken ortalama göz seviyesinin (1.70 m), otururken 1.30 m, araba içinde ise 1.40 m olduğu düşünülmelidir (Baki, 2014).



Şekil 2.13. Levha ve pano örnekleri (GDCI, 2016)

Sanatsal yapılar: Kentsel alanlarda yer alan öğelerin (heykel, çeşme vb.), insanların fiziksel ihtiyaçlarını karşılamanın yanında, psikolojik rahatlamalara yol açacak ihtiyaçlara da cevap verebilmektedirler. Bu anlamda sanatsal açıdan bu ihtiyacı karşılamaya yönelik olarak heykeller, kentsel alanda mekâna, estetiklik, haraketlilik, aidiyet ve özel anlamlar katmaktadır.

Lynch'e (1960) göre özgün görünüşte olan yapıların sürekliliği caddeye tanımlılık, kimlik ve canlılık kazandırmaktadır (Lynch, 1960; Yavuz, 2009). Cullen'a (1961) göre, özgün yapılar heykel olarak kendilerini ifade ederken, kentsel mekân kalitesini arttırarak kentsel imge oluştururlar. Cadde, kullanıcılarına ait olma ve aşina olma duygusu uyandırmalıdır (Montgomery, 1998; Yavuz, 2009).

Toplumda sanat, kültür merkezi, gösteri alanları dışında açık mekânlar olarak yaya yollarında ve meydanlarda tanıtılmaktadır. Yaya yolundaki sanat, toplumun gelişme düzeyini ortaya koymaktadır. Resimler, heykeller, kabartmalar, plastik yapıtlar yaya yolunun canlanmasını sağlayan öğeler olarak ele alınmaktadır. Hareketli, esnek ve değişken yapıtlar ise mekâna dinamizm getirmektedir (Baki, 2014).

2.3. Alışveriş Caddesi ve Alışveriş Mekânı

Alışveriş, insanların yaşamsal gereksinimlerini karşılamak üzere ortaya çıkmış sosyal bir eylemdir. Alışveriş eyleminin gerçekleşmesi için alıcı, satıcı, mal (ürün veya herhangi bir hizmet) ve bir değer ölçüsünün olması gereklidir. Önceleri, tarafları memnun edecek şekilde takas yoluyla gerçekleştirilen eylem, paranın keşfine yol açarak kalıcı değer ölçüsünü de oluşturmuştur (Küçükkömürcü, 2005).

Değişen zamanla birlikte ürün ve mekânlardaki ihtisaslaşma, alışveriş kavramının boyutlarının da değişimine neden olmuştur. Alışveriş kavramı, boyutlarının değişip gelişmesi ile sosyal yönü ağırlık kazanmış, tüketici için keyif verici ve rahatlatıcı bir işleve dönüşmüştür. Bunun neticesinde işlevin, ulaşım, zaman ve ekonomik boyutlarındaki verimi tüketici tarafından önem kazanmıştır.

Günümüzde, alışveriş kavramının boyutlarındaki değişim, basit bir alışveriş eyleminin çok ötesinde uzmanlık dalları içeren sosyal eylemlerle (boş zamanları değerlendirme) ortaya çıkmaktadır. Tüketim odaklı modern yaşam, ticari faaliyetleri besleyebilmek için farklı sosyal aktiviteleri de mekânsal olarak sunmaktadır (Kademoğlu, 2011).

Alışveriş caddeleri, trafik yolu boyunca uzanan ticaret alanlarının oluşturduğu tek veya çift taraflı olarak alışveriş aktivitesine sahip kaldırımlı yollar olarak tanımlanmalarının yanı sıra; insanların sokak festivalleri, panayırlar gibi aktiviteler de düzenleyebileceği, önemli hizmet birimlerinin, postane, belediye binası, okul gibi kamu kurum binalarının da yer aldığı, merkezi konumda, iş yerlerine yakın, içerisinde veya yakınında sinema, müze, kütüphane, dernek vb. sosyal ve kültürel yapıların bulunduğu, çeşitli restoran, kafe, mağaza, banka ve diğer işletmeleri barındıran, ulaşımı kolay olan yerlerdir (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Kent merkezleri kent kimliğini gösteren en önemli kamusal alanlardır. Alışveriş caddeleri ise kent merkezlerinin en önemli kamusal alanlarıdır; çünkü perakendecilik hem yaya trafiği ile sağladığı sosyal canlılık, hem de iş imkanları ile sağladığı ekonomik canlılık ile kent merkezi için vazgeçilmez bir sektördür.

Literatürde ana cadde olarak da tanımlanan alışveriş caddelerinin en önemli özelliği bir ana cadde boyunca gelişmeleri ve bu merkezlerde daha çok zincir olmayan, yerel ticari işletmelerin yer seçmesidir (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Araştırmacılar alışveriş caddelerine çeşitli tanımlamalar getirmiştir. Ancak hepsinin ortak noktası, alışveriş caddelerinin kente canlılık ve hareketlilik katan çeşitli ticari birimlerin yer aldığı odak noktaları şeklinde tanımlamalarıdır.

Günümüzde çeşitli alışveriş caddeleri kentin gelişimine göre oluşmuş ve bunlar kentin cazibe noktaları olarak ticari işlevler üstlenmiştir. Fakat günümüzde bazı alışveriş caddeleri

canlılığını, başta alışveriş merkezlerinin çoğalması olmak üzere çeşitli nedenlerden dolayı koruyamamaktadır.

Alışveriş caddelerinin kullanımında etkili olan insan faktörüdür. Kentte yaşayan insanların kültürel özellikleri, yaşam şekilleri ve ihtiyaçları bu caddelerin şekillenmesinde, sürekliliklerinin sağlanmasında, yaşanabilir ve canlı olmalarında etkili olmaktadır. Kent merkezinde yer alan fonksiyonların, insanlar tarafından amaçları doğrultusunda kullanılmasını ve insan ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak amacıyla alışveriş caddeleri oluşturulmakta ve buna bağlı olarak yürüme eylemi ve beraberinde gerektirdikleri alışveriş caddelerinin tasarımlarında ağırlığını ortaya koymaktadır.

Southworth (2005), ana cadde yapısını, yürünebilir, az katlı binalardan oluşan ve zemin katlarında ticari birimlerin olduğu, kentsel çevre ile ilişkili, yaya trafiğinin yüksek olduğu, kontrol edilemeyen kamusal ve sosyal aktivitelerin gerçekleştiği bir yapıda tanımlamaktadır. Ona göre bu mekânlarda yaşam hissi sosyal aktivitelerle desteklenmektedir. İnsanların bu mekânların içine girmeleri sağlanmakta ve ana caddedeki bu yaşam hissinin, çevredeki yaşayanların ve bu mekânı kullananların, bir araya geldiklerinde toplum-mahalleli ruhu hissetmelerine neden olmaktadır. Geleneksel alışveriş caddelerinin yenilenmesi, çağdaş planlamanın bir aracı haline gelmiştir. Bugün pek çok kentte ana caddeler ya yenilenmektedir, ya da yeni marka ana caddeler oluşturularak, ekonomik aktiviteler ayakta tutulmaya ve bir kent merkezi oluşturulmaya çalışılmaktadır (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Soutworth (2005)'in alışveriş caddesi tanımından yola çıkarak alışveriş eyleminin gerçekleştiği dış mekânının tanımı yapılır ise, alışveriş mekânları; yürünebilir, özel araç veya toplu taşımayla her yönden kolay ulaşılabilir, buluşma noktaları ve toplanma alanları içeren, kentsel çevre ile doğrudan ve kuvvetli ilişkileri olan, yaya trafiğinin yüksek olduğu, mekân içerisinde yayaların her türlü gezme, korunma, oturma vb. ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri donatı ve düzenlemelere sahip, kontrol edilemeyen kamusal ve sosyal etkinliklerin gerçekleştiği alanlardır (Baki, 2014).

Banerjee'ye (2001) göre günümüzde kamusal yaşama hizmet eden düşey ve yatay elemanlar dışında kafeler, butikler, gibi küçük işletmeler gibi "üçüncü mekânlar" da bulunmaktadır. Alışveriş caddelerinin içerisinde barındırdığı üçüncül mekânlar da caddenin kamusal

niteliğini arttırmakta, ortak kullanım alanları ve aktivite mekânları oluşturarak sosyalleşmeye olanak tanımaktadırlar (Baki, 2014).

2.3.1. Alışveriş caddelerinin değişim süreci

Alışveriş, insanoğlunun var oluşundan günümüze kadar sürdürdüğü, değişim ve gelişim gösteren bir eylem şeklidir. Bu gelişim sadece ticaretin ekonomik boyutuna paralel olarak değil, teknolojiye, sosyal farklılaşmalara (Özbek, 2001; Yavuz, 2009) alışverişin sosyal yaşamımızdaki yerine ve günümüz koşullarıyla şekillenen insan gereksinimlerine bağlı olarak değişim göstermektedir. Buna paralel olarak mekânsal şekli de değişmeye başlamıştır.

Geçmişten günümüze kadar ticaret, sosyal hayatın en önemli elemanı olarak şehir kuruluşlarında etkili olurken alışveriş alanları, kent hayatının önemli bir parçası olmuş, kent kimliği ile özdeşleşmiştir. Kimi zaman kent yapısının değişimi alışveriş alanlarını dönüştürmüş, kimi zaman ise değişen alışveriş kültürü ile şekillenen yeni alışveriş alanları kent yapısının dönüşmesinde etkili olmuştur (Ecemiş Kılıç ve Aydoğan, 2006).

Alışveriş günümüzde, yalnızca gereksinimlerin karşılanması için gerekli bir faaliyetten başka bir şekle dönüşmüştür. Tüketim mekânları, boş zamanların değerlendirildiği, sosyalleşmenin, iletişimin gerçekleştiği ve satın almanın bir tür hafta sonu etkinlikleri haline geldiği toplu yaşama mekânlarına dönüşmüştür (Sayar ve Süer, 2002). Tarih boyunca sosyal paylaşımlar ticari aktivitelerle beslenerek kentsel yaşamı yönlendiren mekânları oluşturmuştur (Zengel, 2002).

Son yıllarda insanların fiziksel anlamdaki gereksinimleri giderme tanımının yanında alışveriş kavramının sosyal, kültürel içerikleri kapsadığı ve buna bağlı olarak tüketim eyleminin de farklılaştığı görülmektedir. Alışveriş yapmak için sokağa çıkan insanın aradığı şeyin eğlenceye dönüşmesi ile günümüzde tüketim alışkanlığı gezerken eğlenme ihtiyacını karşılamaya yönelik olmuştur.

Günümüz kentlerinde yaşayan insanlar, araç sahipliliğinin artması, gelişen ekonomik olanaklar ve artan gelir seviyesi, bünyesinde alışveriş merkezleri bulunan toplu konutlarda

kolay hayat şartları ve yüksek yaşam kalitesine ulaşma arzularıyla kent merkezlerinden ve alışveriş caddelerinden uzaklaşmaktadırlar (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Alışveriş merkezlerinin giderek artması ve güçlü perakende siteminin etkisiyle, piyasalarda dengeyi koruyarak büyük kentsel değişim olmuştur. Alışveriş merkezlerinin ortaya çıkmasıyla alışveriş caddeleri, alışveriş merkezlerinden olumsuz etkilenmeye başlamıştır (Ercoşkun ve Özüduru, 2013). Gelişmekte olan bir ülke olan Türkiye, son 20 yılda bu değişimden zarar görmüş ve alışveriş merkezlerini destekleyen politikalar, yerel ve merkezi yönetimlerin düzenlemeleri alışveriş caddeleri üzerinde bulunan serbest perakendecileri daha kötü bir duruma düşürüp zarar ettirmiş ve alışveriş merkezlerinin ortaya çıkması ile şehir merkezlerinin ve alışveriş caddelerinin canlılığı azaltmıştır. Ancak aynı zamanda alışveriş caddeleri değişime adapte olmuş ve böylece, alışveriş merkezlerinin olumsuz etkisine karşı daha esnek olabilmişlerdir (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Tüketicilerin alışveriş merkezleri kadar gezinme, vitrin bakmak, yeme ve içme vb. aktiviteleri için alışveriş merkezlerini de tercih etmelerinin yanında, alışveriş caddelerinin kültürel etkinlikler ve eğlence amaçlı özellikler için de tercih edilmesi caddelerin dayanıklılığını arttırmaktadır. Ayrıca Türk müşterilerinin kültür yapısı onları alışveriş caddelerine teşvik etmekte ve alışveriş caddelerini canlandırmaktadır (Ercoşkun ve Özüduru, 2013)**.**

2.3.2. Alışveriş caddelerinin özellikleri

Kentsel kamusal alan niteliği taşıyan caddeler, insanların yaşam koşullarını belirleyen veya yönlendiren fonksiyonların belirli bir alanda toplandıkları ve insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile yoğun olarak kullanılan yerlerdir. Bu tür yerler toplumsal yaşamı zenginleştirir, mekâna ait olma hissini vererek sosyal birlikteliği ve kentin canlılığını güçlendirir, kent imajını değiştirir (Yavuz, 2009).

Cadde kavramı üzerine yapılan tüm tanımları, teorileri, çalışmaları ve araştırmaları kapsayan alışveriş caddeleri, sahip oldukları fonksiyonların çeşitliliklerine, ihtiyaçların ve gereksinimlerin karşılanabilirliklerine, ulaşılabilirliklerine, algılanabilirliklerine, hareketliliklerine, canlılıklarına, yoğunluklarına ve konforuna bağlı olarak bir çekim noktası özelliği taşımaktadırlar (Yavuz, 2009). Cadde kavramının içerdiği ticari etkinliğin yanı sıra

alışveriş caddeleri, gezerken eğlenme ihtiyacını karşılamaya çalışan, boş zamanları değerlendirmeye yönelik seçmeli ve sosyal aktiviteleri (Gehl, 2004) içeren, insanların yoğun bir şekilde etkileşim içinde bulunduğu üçüncü mekânları barındıran, sosyal ve kültürel faaliyetlere mekân oluşturan caddelerdir.

Alışveriş caddeleri, planlanmış merkezler değildir (Ogden ve Ogden, 2004; aktaran Ercoşkun Yalçıner ve Özüduru, 2012). Ancak tarihsel süreç içerisinde kolay ulaşılabilir, konutlara ve diğer şehir kullanımlarına yakın, merkezi konumda birbirinden bağımsız dükkânların yer seçip, yayılmasıyla kendiliğinden oluşmuştur (Teller 2008; aktaran Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Alışveriş caddeleri şehir merkezlerinde çalışma alanlarına yakın ve toplu taşım araçlarının çoğunun geçtiği, çeşitli mal ve hizmetler tüketiciye çeşitli fiyat aralıkları ile sunulduğu yerlerdir. Alışveriş caddelerinin özelliği çeşitli ticari birimlerin bir cadde, sokak, meydan, park vb. kamusal alanların etrafında bir araya gelerek ticari bir merkez oluşturmasıdır. Bu merkezlerin yerel özellikleri, sosyal ilişkilerin ve toplum/mahalle ruhunun karakterini yansıtmada daha başarılıdır (Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Alışveriş caddelerinde yerel esnaf sıcaklığı, farklı ticari birimlerin varlığı, açık havada vitrin gezme ve tanıdık yüzlerle karşılaşma gibi faktörler toplum ruhunu oluşturmaktadır (Barışkent GMK, 2008). Ayrıca alışveriş caddelerinde araçtan bağımsız olarak kullanım alanlarına yürüme mesafesinde olmaları bu caddelerin daha erişilebilir olmalarını sağlamaktadır.

Bu kapsamda erişilebilir olan alışveriş caddelerinde sokak etkinlikleri, bina içinde meydana gelen aktivitelerden daha belirgin ve daha caziptir. Sokaktaki faaliyetlerin yoğunlaşması, mekânın gözle görülür ve çekici olması için önemlidir (Rahman ve diğerleri, 2016)
Alışveriş caddeleri tasarımı rahat yaya erişimi sağlamak üzere olmalıdır ve bunun için caddede kullanılan bitkiler, ışıklandırma ve kaliteli kaldırımlar önemlidir. Kent merkezindeki birincil düşünce, insanların rahatça dolaşabilecekleri mekân oluşturmak ve onları bu caddelerde daha uzun süre tutmaktır. Bunun için trafiğin de özel olarak trafik yavaşlatma, otopark düzenlemesi, vb. düzenlemelerle tasarlanması gerekmektedir (Ercoşkun ve Özüduru, 2013)

“Alışveriş caddelerinde bir şehir istiyoruz” sloganıyla alışveriş caddesinde olması gereken özellikleri ve etkin kılma koşullarını belirten Brearley (2014) şu özelliklere dikkat çekmiştir;

- Alışveriş caddeleri çok amaçlı olmalı, çoklu kullanımlara hizmet edebilmelidir.
- Alışveriş caddeleri, günümüz koşullarına adapte olabilmelidir.
- Alışveriş caddelerinde sosyal, ekonomik ve kültürel etkinliklerin yoğunlaşması veya toplanması gerekmektedir.
- Alışveriş caddelerinde uygulanabilir ve etkin planlama politikaları gereklidir.
- Eski alışveriş caddelerinin kimliğini yaşatabilmek gerekmektedir.
- Alışveriş caddelerinde yaya alanlarına yapılan yatırımın önemli ölçüde artırılması ve güvenlik sorunu yaşanmaması gerekmektedir.
- Alışveriş caddelerinde bağlantı yolları güçlendirilmeli ve korunmalıdır.
- Alışveriş caddelerinde trafik ve otopark problemlerine ilişkin çözümler getirilmelidir (Brearley, 2014).

Alışveriş caddelerinin sosyal canlılıklarını yitirmemeleri ve sürdürülebilirliklerini sağlayabilmeleri için kentlerin en önemli kamusal alanları olarak yaya trafiğinin odağında olmaları; kültürel ve sosyal etkileşimin sağlanması ve alışveriş caddelerinde yer seçen esnafın da piyasada kalabilmesi gereklidir. Bu açılardan incelendiğinde, kimlikli kamusal alanlar yaratma olgusu ön plana çıkmaktadır. Kimlik, kamusal alanların hem tarihi hem de kültürel sürekliliklerini ön plana çıkardığından, sosyal sürdürebilirlik için de çok önemli bir olgudur. Yenilenmesi ve canlandırılması gerekmektedir (Ercoşkun ve Özüduru, 2013)

2.3.3. Alışveriş caddeleri konusunda yapılan çalışmalar

Bir kamusal dış mekân olan cadde ve bu tezin çalışma konusu olan alışveriş caddelerine ilişkin doğrudan ya da dolaylı olarak yapılan birçok çalışma bulunmaktadır. Tez kapsamında bu çalışmalar incelenerek analiz edilmiş ve sonuçları değerlendirilmiştir. İncelenen çalışmaların bir kısmına bu bölümde yer verilmiştir.

Alışveriş caddelerini ele alan çalışmaların bir kısmının alışveriş merkezi ve alışveriş caddesi karşılaştırması çerçevesinde ele alındıkları ve bir kısmının da alışveriş caddelerini, tasarım, geçirgenlik, peyzaj öğeleri gibi farklı boyutları ile değerlendirdikleri görülmektedir.

İncelenen bu çalışmalarda kullanıcı memnuniyeti ile tasarım kriterlerini bir arada alan çalışma olmadığı görülmektedir.

Rahman ve Shamsuddin (2017) tarafından Kuala Lumpur'daki en eski caddelerden biri olan JalanTunku Abdul Rahman'ı inceleyerek, Malezya bağlamındaki kullanıcı dostu bir cadde için tasarım kriterlerini belirlemeye yönelik çalışmada, kullanıcılara uygun tasarım kriterlerini belirlemede fiziksel çevreye odaklanılmıştır. Araştırmada veri toplama ve analizinde karma yöntem yaklaşımı ile bir vaka çalışması yöntemi benimsemiştir. Anket ve görüşmeler sokak kullanıcıları ile yapılmıştır. Sistematik saha gözlemleri yapılmış ve birden fazla kanıt kaynağı toplanıp, analiz edilmiştir. Çalışmanın bulguları verilerin birleştirilmesinden elde edilmiştir. Çalışmada, caddenin tasarım kriterlerinin, caddenin kullanımı ve etkinlikleriyle önemli bir ilişkisi olduğu tespit edilmiştir. Araştırmalar, kullanıcı dostu bir cadde oluştururken, yürüyerek, yakınlık, güvenli geçiş alanları ve çevresel koşulların (kirlilik, gürültü, koku ve titreşimden arındırılmış, iklim etkilerine uygunluk) Malezya'da kullanıcı dostu bir cadde oluşturmada önemli kriterler olduğunu göstermiştir.

Southworth (2005), çalışmasında, kamusal alanın değişen rolünü, özellikle özel sektöre ait alışveriş merkezinin ana caddeyi ve şehir alışveriş meydanını, sosyalleşme ve toplumsal yaşam için bir ortam olarak değiştirmesinin derecesini incelemiştir. Çalışmasında "özel alan kamusal alanın yerini mi alıyor? Yeni merkezlerin şekli ve kullanımı geleneksel şehir merkezlerinden farklı mıdır? Kentsel tasarım, planlama ve kalkınma için etkileri nelerdir?" sorularına cevap arayan Southworth, alışveriş mekânlarının tarihsel gelişiminden başlayarak alışveriş merkezlerinin süreçlerini ve alışveriş merkezlerinin zamanla kendilerine alışveriş caddelerinde yer alan tasarım unsurlarından eklemeye başladıklarını belirtmiştir. Alışveriş caddesi ve alışveriş merkezi özelliklerine karşılıklı olarak değindiği çalışmasında insan dostu alışveriş caddeleri oluşturmak için yaya konforuna, güçlü bağlantılara, canlılığa, güvenliğe, yeşil alan varlığına, ılıman seviyede araç varlığına ve aktivitelere ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir.

Tez çalışmasında alışveriş merkezlerine karşı bir alışveriş caddesi olan Tunalı Hilmi Caddesini inceleyen Ünsal (2010), kent merkezine otomobil girişini arttıran ve motorlu taşıt akımının hızını arttırmayı ana hedef olarak benimseyen hatalı ulaşım politikaları ile şehirlerin olağan kamusal mekânları olan cadde ve sokakların her geçen gün cazibesini ve dolayısıyla kullanıcılarını kaybettiğini belirtmiştir. Alışveriş merkezleri gelişirken bir

yandan da tasarımlarında sokakları, meydanları ve pazarları canlandırmak, onlara benzemeye çalışmak ve onları taklit etmek yönünde yeni bir alışveriş merkezi tasarımı eğilim ortaya çıktığını ve bu durumun bize sosyal alanların var olma sebebi olan kullanıcılarının aslında sokak ortamına ihtiyacı olduğunu belirtmiştir. Bu çalışmada bu eğilimler ve etkenler incelenirken, Ankara için önemli bir geçmişi olan, Tunalı Hilmi Caddesi'ne yönelik bir araştırma yürütülmüştür. Kamusal mekân ve cadde olarak potansiyellerini, temel kentsel tasarım kuramları ile birlikte ele alan bir çerçeve geliştirerek analiz edilmiştir. Tez kapsamında belirlenen alışveriş merkezlerinde yapılan anketler ile kullanıcıların alışveriş merkezlerine ve Tunalı Hilmi Caddesi'ne bakış açıları belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucu olarak alışveriş merkezlerine karşı sokağı/caddeyi dikkate alan politikalar geliştirilmesi gerektiği ve bu kapsamda yaya öncelikli caddeler üretilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Tunalı Hilmi Caddesi üzerine tez çalışması yapan bir başka araştırmacı Baki (2014), alışveriş caddelerinin rekreasyonel işlevleri açısından büyük önem taşıdığını belirtmiş, alışveriş mekânların tarihsel gelişimi ve tasarım kriterlerini incelemiştir. Baki (2014), Tunalı Hilmi Caddesi'nin geçmişten günümüze kadar geçirdiği değişim ve günümüzde ortaya çıkan mekânsal sorunları belirlediği çalışmasında, caddenin mevcut yapısını da analiz ederek Tunalı Hilmi Caddesi'nin bir alışveriş caddesi olarak işlerliğini artırmak amacıyla, içerdiği peyzaj öğelerinin iyileştirilmesine yönelik çözüm önerileri getirmiştir (Baki, 2014).

Yavuz (2009) ise, kentsel yaya alışveriş sokaklarını ele aldığı çalışmasında, tasarımla ilgili tüm alanlarda önemli olduğunu düşündüğü geçirgenlik kavramına yer vermiştir. Peyzaj mimarlığının çalışma alanlarından biri olan yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik kavramını irdeleyen bu çalışmada, geçirgenliği sağlayan kavramlar ve buna bağlı olarak geçirgenlik düzeyini olumlu yönde etkileyecek elemanlar bu çalışma kapsamında araştırmıştır. Yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik düzeyinin fiziksel, işlevsel ve algısal özellikler bağlamında belirlenmesini ve mekân kullanımını olumlu yönde artırmayı amaçlayan çalışmada Doğu Karadeniz Bölgesindeki Trabzon, Rize, Ordu ve Samsun kıyı illerinde alan çalışması yapılmıştır. Kullanıcıların yaya alışveriş sokaklarındaki davranışları gözlenmiş, sonrasında kullanıcı tercihlerini saptamaya yönelik bir anket çalışması gerçekleştirmiş. Bu anket çalışmasından elde edilen verilerle ikinci bir anket çalışması yapılıp, geçirgenlik kavramını tanımlayan sıfatlar aramıştır. Çalışmanın sonucunda, bir sokağın geçirgenlik düzeyinin, geçirgenliği sağlayan fiziksel, işlevsel ve algısal boyutlarla

yakından ilişkili olduğu saptanmış ve geçirgenliği sağlamanın en iyi yolunun sokak mekânlarında bu üç boyutun birlikte ele alınmasıyla sağlanacağı belirlenmiştir.

İncelenen çalışmalarda ortak görüş; sosyal alanların var olma sebebi olan kullanıcıların cadde ortamına ihtiyaç duyduğu yönündedir. Bu kapsamda sosyal etkileşime en iyi cevap verebilen alışveriş caddelerinin kullanıcı dostu olarak tasarlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Çalışmalarda alışveriş caddesi tasarım kriterlerinin, caddenin kullanımı ve etkinlikleriyle önemli bir ilişkisi olduğu vurgulanarak birlikte ele alınması gerektiği belirtilmektedir. Aynı zamanda çevresel koşulların önemli olduğunu vurgulayan çalışmalarda iyi bir alışveriş caddesi oluşturmak için yaya konforuna, güçlü bağlantılara, canlılığa, güvenliğe, yeşil alan varlığına ve aktivitelere ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.

Alışveriş caddelerini ele alan çalışmaların bir kısmının alışveriş merkezi ve alışveriş caddesi karşılaştırması çerçevesinde ele alındıkları ve bir kısmının da alışveriş caddelerini, tasarım, geçirgenlik, peyzaj öğeleri gibi farklı boyutları ile değerlendirdikleri görülmektedir. İncelenen bu çalışmalar arasında kullanıcı memnuniyeti ile tasarım kriterlerini bir arada ele alan çalışma olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda bu çalışma bu eksiği tamamlaması açısından önemlidir.

2.3.4. Alışveriş caddelerinin tasarım kriterleri

Literatürde ana cadde olarak da tanımlanan alışveriş caddelerinin de cadde tasarım kriterlerine uygun olarak tasarlanması gerekmektedir. Ancak kente canlılık ve hareketlilik katan, gezerken eğlenme ihtiyacını karşılamaya çalışan, boş zamanları değerlendirmeye yönelik aktiviteleri içeren, insanların yoğun bir şekilde etkileşim içinde bulunduğu alışveriş caddelerinin tasarlanmasında fiziki unsurların yanı sıra farklı faktörler de etkin olmaktadır.

Tüketim alışkanlığı gezerken eğlenme ihtiyacını karşılamaya yönelik değişim göstermiştir. Buna bağlı olarak alışveriş mekânları sadece bir ürünün alımının ya da satımının gerçekleştiği alanlar değil; aynı zamanda kullanıcıların boş zamanlarını eğlenceli geçirmelerini sağlamak için tasarlanmış alanlardır.

Nüfusun ve ihtiyaçlarının artması, özel girişimcilerin artması, teknolojideki gelişmelerle ürünlerin alımı ve saklanmasındaki kolaylık, kredi kartlarının alışveriş sırasında kullanımının artması, ürün reklamlarının her şekilde her noktaya gerek bilboard, gazete gibi yazılı kaynaklarla gerekse televizyon ve internet gibi teknolojik araçlarla ulaşması, her türlü ürünün teknolojik araçlar ve uluslararası ticaretteki gelişme sayesinde bulunabilmesi vb. gibi nedenlerle alışveriş mekânın tasarımında farklılaşmalar yaşanmıştır (Mun, 1981). Bu gelişme ve değişmeler alışveriş mekânlarının tasarımlarını ve tasarım kararlarını etkilemiştir. Bir tür alışveriş mekânı olan mağazaların da tasarımı bu farklılaşmalara paralel olarak değişim göstermiştir.

Rahman ve diğerleri (2016), yaptıkları araştırmalarda başarılı bir alışveriş caddesi için olması gereken kriterleri "Cadde Güvenliği", "Rahatlık ve Konfor" ve "Caddenin Erişilebilirliği" olarak 3 başlık altında toplamışlardır.

Çizelge 2.1. Rahman ve diğerlerine (2016) göre alışveriş caddesi kriterleri

Boyut	Değişkenler	Tanım
Cadde Güvenliği		* Kullanıcı huzuru * Güvenlik görevlisi ve devriye polisinin varlığı * Faaliyet varlığı * Güvenli geçiş eğilimi * Gündüz ve gece aktivitelerin varlığı * Yaşlılar, engelliler ve çocuklar için güvenli ortam * Düşük trafik akışı * Kaza riskinin azlığı * Düşük suç istatistikleri * Grafiti ve vandalizimsiz ortam
Rahatlık ve Konfor	Çevresel Konfor	* Güneş ve yağmurdan korunmak için gölgelik, veranda yolu vb. bulunması * Koku, gürültü, titreşim ve kirlilikten arınmış * Ferah ortam * Uygun sıcaklık aralığı
	Fiziksel Konfor	* Yürüyüş alanlarının genişliği * Dinlenme yeri ve oturma yerleri varlığı * Rahatlık * Yaya akışına bitişik oturma yerleri olması * Çok açık yaya yönlendirmelerinin(yön tabelaları) varlığı * Alışverişe elverişli yerlerin bulunması * Yeşil alanların yeterli olması * İlgi çekici bina cephelerinin varlığı * Çöp kutularının ve telefon kulübelerinin varlığı * Açık alanları bulunan kafe ve büfelerin varlığı * Banka ve iletişim merkezlerinin varlığı * Eğlence noktalarının olması * Rekreasyon tesislerinin varlığı
	Bakım-Onarım	* Caddenin temizliği * Kaldırımların bakımı * Faaliyetlerin seçimi * Mekândaki görsel memnuniyet
Caddenin Erişilebilirliği		* Toplu taşıma araçları ile kolay erişim sağlanması * Yürüyerek kolay erişimin sağlanması * Yeterli park yeri olması * Fiziksel engellerin (duvar, bina, çit, kaldırım yok) bulunmaması * Güçlü bağlantı yollarının bulunması * Farklı kültürlerden insanlar için buluşma mekânları olması * Farklı aktivitelerin varlığı * Otopark yeterliliği * Toplu taşıma araçlarına mesafelerinin kısa olması

Yapılan araştırmalar, kullanıcı dostu bir cadde ile bağlantılı olarak en sık aranan niteliklerin konfor ve uygunluk (güvenlik ve güvence ve erişilebilirlik) olduğunu göstermektedir (Carr ve diğerleri, 1992: Rahman ve diğerleri, 2016).

Kent caddelerinde konfor, caddeleri insanların fiziksel ve zihinsel dağılımı olmaksızın kendi tercihlerini ziyaret etme imkânı verir. Konforlu caddeler, yaya dostu imkanlar ve hizmetler sunan, sakin ve davetkar caddelerdir (Burton ve Mitchell, 2006; Rahman ve diğerleri, 2016). Cadde güvenliği, insanlara gezinme veya düşme korkusu olmadan, koşuşturmadan veya saldırıya uğramadan, dış ortamı kullanmalarını, eğlenmelerini ve kullanmalarını sağlayan caddeleri ifade eder (Jacobs, 1961; Rahman ve diğerleri, 2016).

Cadde erişilebilirliği ise açık alanlardaki ve rekreasyon alanlarındaki bütün yaya yollarında, kaldırımlarda, rampalarda, meydanlarda, yaya geçitlerinde engelsiz erişilebilirliği, caddeye toplu taşıma ile kolay-kısa erişilebilirliği, cadde kullanıcılarına yönelik yeterli otopark alanının bulunmasını ve güçlü bağlantı yollarıyla caddenin kullanıcıyı kendine çekmesini ifade eder. İyi tasarlanmış bir yaya ortamı, insanları kamusal alanlarda daha çok sosyalleşmeye teşvik edecek ve bu alanların kullanımını arttıracaktır (Gehl 2004; Rahman ve diğerleri, 2016).

Alışveriş caddelerini tanımak üzere çalışmalar yapan Southworth (2005), yaya yollarının devamlılığı ana aks ve çevre bağlantılarında oldukça önemli olduğunu vurgulamaktadır. Dış bağlantı noktalarından merkeze kadar düzenli ve sürekli bir yaya dolaşımı oluşturulmalı, keyifli bir yürüyüş ortamı sağlanmalıdır. Yürüyüş yollarını kesen ya da yolu daraltan park alanları olmamalı ve yol karşıdan karşıya geçişi zorlaştıracak araç yolları tarafından kesilmemelidir (Southworth, 2005).

Southworth'a göre iyi bir alışveriş caddesi için;

- Başarılı kamusal alanlarda görsel ve fiziksel açıdan yaya konforu gereklidir. Bu mekânları oluşturmak için yaya alanları oturma, gölgeleme, aydınlatma vb. peyzaj ögeleri içermeli, güvenli bir ortam yaratılmalı ve çeşitli görsel estetik değerler içermelidir.
- Estetik ve çekici üst örtü tasarımı ile otobüs durakları, merkeze yakın, görünür ve erişilebilir olmalıdır.

- Sosyal etkinliğe yönelik mekânlar, kentsel alanda gözlem yapmak ve katılım sağlamak için önemlidir. Her yaştan insanın farklı ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır.
- Kamusal ve kültürel etkinlikleri bir arada içeren karma kullanımlar, konser, tiyatro, sergi, dans gösterileri gibi sosyal etkinliklere olanak sağlayacak gerekli donanıma sahip olacak şekilde alışveriş alanlarına dâhil edilmelidir ve haftanın 7 günü, sabahtan akşama kadar aktif olmalıdır.
- Caddeler yaya öncelikli tasarlanmalı ve yaya ile taşıt trafiğinin kesişim noktalarında yayaya uygun geçiş olanakları sağlanmalıdır.
- Alışveriş caddelerinde taşıtları dışlamak yerine varlıklarını kabul etmek gerekir. Ancak bu alanlarda trafik yavaşlatılmalı ve yayaların kendilerini güvende hissetmeleri sağlanmalıdır.
- Otoparklar caddede ön plana çıkmamalı, ancak ana faaliyetlere yakın alanlarda yer almalıdır.
- Cadde tasarımında etkisi çabuk geçecek temalardan kaçınılmalı, yapıların ve peyzajın ölçek ve tasarım açısından bütünlüğü, kentin genel karakteriyle uyumu sağlanmalıdır.

Yapısal ögelerin sadeliği ve anlaşılabilirliği, kullanıcıları mekân ile ilişkilendirecek ve alanda yaşam hissi sağlayacaktır. Kamusal alanlarda, özellikle alışveriş caddeleri gibi küçük alanlarda yapı yakın çevrelerinde olduğu gibi, kör duvarlar ve ölü alanlardan kaçınılmalıdır (Southworth, 2005) .

Alışveriş caddelerinin kullanıcıları arasında alışveriş caddelerinde yer alan ticari kullanımların çalışanları da yer almaktadır. Ticari kullanımlar sokakta canlılık ve etkinlik sağlar, yerel ekonomileri destekler ve sokakları daha yaşanabilir ve çekici hale getirir. Birçok ticari faaliyet kolu, kaldırım kafelerinden market tezgâhlarına, yiyecek kamyonlarına ve itme arabalarına kadar çeşitli imkânlar sağlamaktadır (GDCI, 2016).

Birçok kişi cadde ve sokakları gündelik işlerinde kullanmaktadır. Ön kapıları sokak cephe bölgesini oluşturan; malları ve hizmetleri kaldırımlara uzanan; sokakta tezgâhları ile dolaşan kullanıcılar bulunmaktadır. Bu insanlar canlı ve dinamik caddeleri şekillendirmede önemli bir rol oynamaktadır. Çoğunlukla serbest dolaşan, ama bazen de sabit caddede bulunan ticari faaliyetler, her büyük şehrin bir parçası olmakla birlikte zamana ve yere göre değişen, son derece spesifik olan mallara ve hizmetlere olan talebi karşılar. Sokak satıcıları, dükkân sahipleri, sokak tezgahları, gıda kamyonları ve ticari kuruluşların uzantısı, yayalara ve

mahalle sakinlerine uygun hizmetler sağlamaktadır ve cadde tasarımına dahil edilmelidir. Merkezi pazarlar, turistik yerler ve istasyonlar gibi sürekli talep olan ticari alanlarda genişletilmiş kaldırımlar veya park şeritlerinde özel alanlar bulunmalıdır. Ticaret her şehrin bir parçasıdır ve caddeler şehir içi ticari faaliyetleri karşılamak üzere tasarlanmalıdır. Ticari faaliyetleri yerine getirmek kullanıcı dengesini gözetmeli ve her zaman güvenli ve canlı bir sokak ortamı oluşturmalıdır (GDCI, 2016).

Alışveriş caddesi kaldırımları

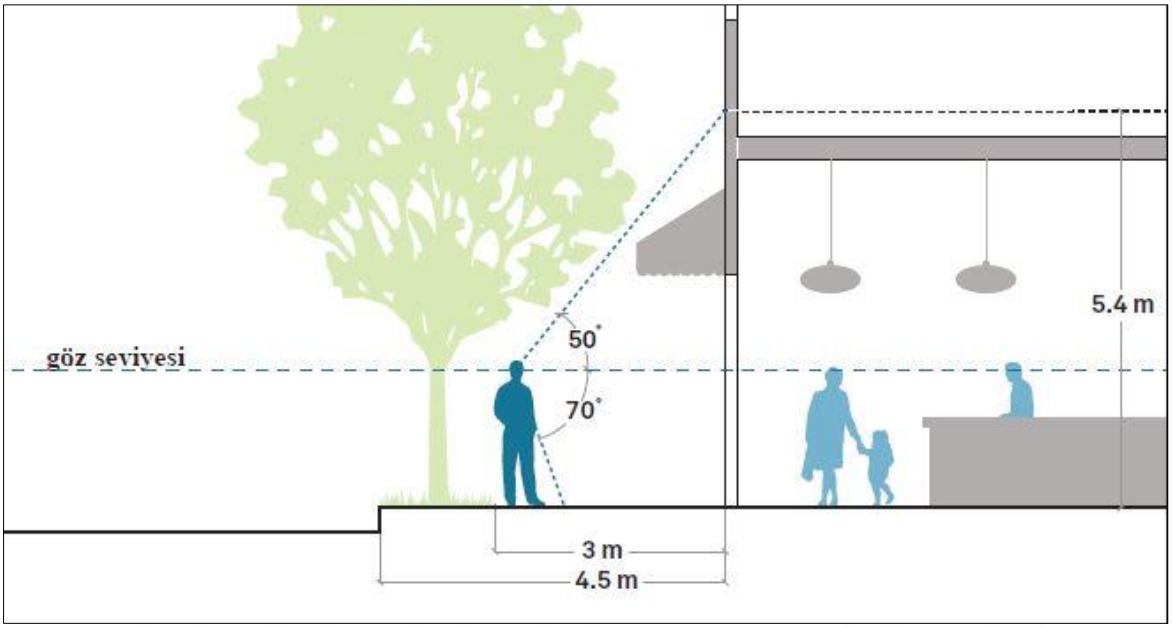
Kaldırımların yaya dolaşımını düzenlemede karmaşık rolleri vardır. Yaya trafiği; mağaza vitrinlerine bakan yayalar, yürürken çeşitli sebeplerle duraksayanlar ve araç yolu sınırında araçlarına inip binen, karşıdan karşıya geçen, otobüs, taksi vb. toplu taşıma araçlarını bekleyen insanlar tarafından işgal edilmesine rağmen duraksamadan devam etmelidir.

Alışveriş caddeleri; büyük yaya hacimleri, aktif zemin kat kullanımları, sokağa bakan girişler, kaldırım üzerindeki ticari ve yükleme faaliyetleri ile bütünleşmekte ve mahalle ana caddelerinde, konut ve ticari kullanımlar arasında değişen karışık kullanımlı sokak cephesi bulunmaktadır (GDCI, 2016).

Ticari sokaklar büyük sokaklardan küçük sokaklara kadar uzanır. Daha geniş ticari koridorlarda yer alan kaldırımlar, restoran oturma birimleri, tezgahlar, sokak dikmeleri, işaretler, sokak lambaları ve diğer gerekli altyapıyı barındıracak ön cephe bölgelerini ve sokak mobilyaları bölgelerini açıkça tanımlamış olmalıdır. Kaldırım bölgesi, transit tesisleri ve nakliye hizmetleri için kaldırım kesmeleri veya yükleme rampaları içerebilmelidir (GDCI, 2016).

Gehl'e (2008) göre rahat yaya hareketi için kaldırımlar maksimum hacme ulaştığında insanlar alternatif yollar bulmaya başlamaktadır. Bu kapsamda alışveriş caddesi kaldırımları yoğun yaya kullanımlarına ve zemin kat ticari faaliyetlerine uygun olarak tasarlanmalıdır. Ayrıca kaldırımlarda yayalar için iklime elverişli oturma birimlerinin ve ortama uygun aydınlatmaların bulunması gerekmektedir. Kaldırım bölgesi yeşil altyapıyı barındıracak şekilde tasarlanabilmelidir (GDCI, 2016).

Alışveriş caddelerinde yer alan ticari faaliyetler için ise en önemli unsurlar tabela ve reklamlardır. İnsan vizyon alanı ileri ve aşağıya bakmaya yöneliktir. Yürürken, baş genellikle 10 derecelik bir eğimdedir ve göz seviyesinin 50 derecesinin üstünde ve 70 derecenin altında görür. Bu durum, kaldırıma bitişik binaların zemin katlarının tasarımında bu kritere dikkat edilmesini gerektirmektedir (Şekil 2.14) (GDCI, 2016).



Şekil 2.14. Alışveriş caddelerindeki tabela ve dükkânlarda dikkat edilmesi gereken ölçütler (GDCI, 2016)

Ayrıca, kullanıcıların göz seviyesinde yer alan elemanların renk, malzeme, doku vb. özelliklerinin niteliği, o alanı kullanmak isteyen kullanıcı sayısını ve beraberinde caddenin kullanılabilirliğini de etkilemektedir (Yavuz, 2009).

Zemin düzleminde, düşey ve tavan düzlemlerinde kullanılan malzemelerdeki çeşitlilik ve bu malzemelerin kalitesi yayaların alışveriş caddesi kullanımını belirleyen etmenlerden birisidir. Zemin düzleminde kullanılan kaplamalar dikkat çekici olmalı ve yayaları yönlendirerek nereye nasıl gideceğini hissettirmelidir (Yavuz, 2009).

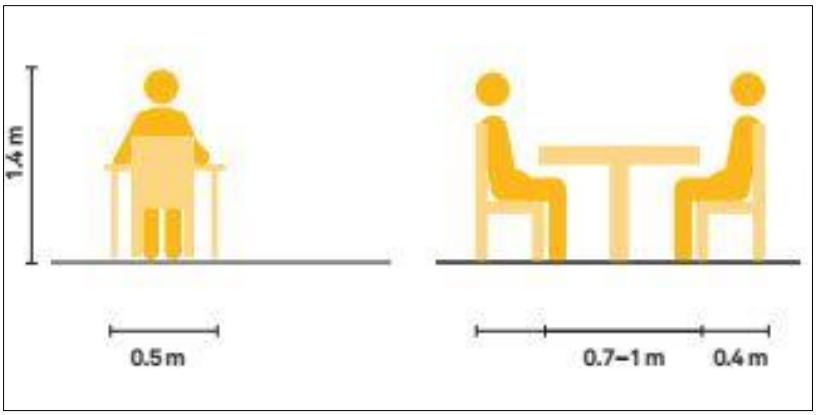
Yayanın taşıt ile karşılaştığı kesişme noktalarında da yayanın devamlılığını sağlamak için taşıt yolları üzerinde yaya geçitleri yer almalı ve özel önlemler alınarak zemin kaplamaları farklılaştırılmalıdır. Zeminde kullanılan malzemelerin geniş veya dar, doğrusal veya eğrisel oluşu caddeye ritim kazandırarak kullanıcın hareketinin sürekliliğini sağlar (Yavuz, 2009).

Sokağı geniş gösterme, büyütme, biçimini bozma, düz bir alanda eğim varmış etkisi oluşturma, fazla eğimi yanıltmayla azaltma, bina cephelerindeki çizgilerle döşeme çizgileri arasında devamlılık arayarak bütünleşme sağlama, yayanın ritmik hareketlerini döşemede de tekrarlama gibi tasarımlar, yol kaplamasında renk, doku ve malzeme değişikliği, ölçü ve büyüklük farklılığı ile sağlanmaktadır (Kuntay, 2008)

Kaldırım kafeleri

Kamusal mekân sınıfına giren alışveriş caddelerin bünyesindeki kaldırım kafeleri Oldenburg'a (1999) göre üçüncü mekân olarak nitelendirilen alanlar içinde yer almaktadır. Daha önce de bahsedildiği gibi bu mekânlar, kamusaldırlar, zaman içinde bulundukları yerin bir parçası ve imgesini bütünleyen sembolik ögeler durumuna gelmişlerdir. Alışveriş caddelerinin kullanımında önemli bir rol oynayan kaldırım kafelerinin, resmi mekânların kısıtlayıcı ve kuralcı yapısından bağımsız olmaları ve sosyal sınıf, statü farkı gibi etkenlerin önem taşımaması ve erişilebilir olması bu alanların tercih edilme nedenlerinin başında gelmektedir.

Kaldırım kafelerinin dar oturma alanları 1 m genişliğe kadar inebilirken, daha büyük oturma alanları 2-4 m derin şeritler gerektirir (Şekil 2.15) (GDCI, 2016).



Şekil 2.15. Kaldırım kafeleri için ayrılmış alan genişliği (GDCI, 2016)

Yaya trafiğinin yoğunluğuna göre, ayrılmış alan yaya trafiğine engel olmamalı ve en az 2,4-3 m genişliğe sahip olmalıdır. Hareketli sandalyeler ve küçük tablolar, daha fazla esneklik sağlar ve tekerlekli sandalyeli bireylerin erişilebilmelerini sağlamak için kolaylıkla çıkarılabilir olmalıdır. Şeridi açıkça tanımlamak ve görme engelli kullanıcılar için daha fazla

algılanabilir hale getirmek için sokak mobilyaları kullanılmalıdır. Alışveriş caddeleri kaldırım kafelerine evrensel olarak erişilebilir şekilde tasarlanmalıdır. İtalya Milano kaldırım kafeleri buna en iyi örneklerden birisidir (GDCI, 2016) (Resim 2.1.).



Resim 2.1. Milano kaldırım kafeleri (Gezipgördüm, 2018)

Ticari kullanım

Zemin kat uzantıları, cadde manzaralarını harekete geçirmek, onları görsel olarak ilginç ve çekici hale getirmek ve yerel işletmeler için ilave alanlar eklemek açısından kritik bir rol oynamaktadır. Giysiler, kitaplar, çiçekler veya meyve gibi ticari malları sergileyen stantlardan bireysel gruplardan çoklu grup masalarına kadar uzanan açık yemek alanlarına kadar bu açık hava kullanımları planlanmalı ve tasarlanmalıdır (GDCI, 2016).

Zemin kattaki işletmeler genellikle cephelerine bitişik vitrin alanları oluşturarak mağazalarını genişletmek, ziyaretçileri cezbetmek veya dikkatlerini artırmak istemektedir. Bu işletmelerdeki cephe genişliği vitrin boyunu aşmamak kaydıyla en fazla 1,5-2 m genişliğinde olmalıdır (GDCI, 2016).

Alışveriş caddelerindeki işletme çeşitliliği, mekânın hissini ve aidiyet duygusunu güçlendirir; ayrıca alışveriş caddelerindeki ekonomik canlılığın ve tüketici seçeneklerindeki

artışında göstergesidir (Simms, Kjell ve Potts, 2005; Ercoşkun ve Özüduru, 2013). Birbirini tamamlayan ticaret birimlerinin bir arada olması, alışveriş caddelerine yüksek bir çekim gücü sağlayacaktır. Jane Jacobs'a göre ekonomik gelişme ve büyüme ile ekonomik çeşitlilik arasında çok sıkı bir ilişki vardır; yerel esnaf çeşit konusunda çok özel ve fazla seçenek sunar, oysa büyük mağazalarda sunulan seçenekler özel olmaktan çok toplu üretim olduğundan birbirine benzer ve daha sınırlıdır. Yerel esnaf yok olduğunda işletmeci çeşitliliği de ölmekte, birbirine benzer birçok işletmenin bir arada işlediği niteliksiz bir tüketim kültürü yaratılmaktadır. Böylece kültürün içindeki çeşitlilikte yok edilmektedir. Bu yaklaşım, aslında sonrasında mimaride de kendini göstermekte, kentler mimari özelliklerin yok olduğu, niteliksiz, basit, kullanışlı, büyük ve birbirine benzer yapıların bulunduğu yerler haline gelmektedir (Simms, Kjell ve Potts, 2005; Ercoşkun ve Özüduru, 2013).

Kaldırım satıcıları

Kaldırımlar yeterince geniş olduğunda, satıcılar ve pazar tezgâhları sokak mobilyası bölgesinde yer alabilir, bu da yayalar ile hareketli veya park edilmiş araçlar arasında bir tampon sağlamaktadır. Satıcı müşterileri için en az 1 m boşluk bırakılmalı ve minimum 1,8 m'lik yaya yoluna izin verilmelidir. Boş bina cepheleri, engeller, boş parklar veya park yerleri kaldırım kenarını çizdiğinde, yerel satış aktivitesi caddenin etkinleştirilmesine yardımcı olabilir ve daha çekici hale gelebilir (GDCI, 2016).

Sosyal doku

Cadde kullanımını etkileyen diğer önemli bir unsurda mekânın sosyal boyutudur. Başarılı mekânlar, kullanan kişi sayısına, günün değişik zamanlarında kullanılabilirliğine, aktif bir sokak hayatının varlığına, mekânda bir yıl içerisinde gerçekleşen kültürel olayların sayısına ve canlı-eğlenceli olma duygusunun derecesine bağlıdır (Montgomery, 1995)

İşlevsel çeşitlilik alışveriş caddelerine daha fazla kullanıcı çekerek hem ekonomik canlılığa, hem de sokak yaşamında hareketliliğe sebep olurken günün farklı zaman dilimlerinde güvenli kalmasına da yardımcı olur. Kentsel tasarım günümüzde mekânın sadece fiziksel kurgusunu değil yaratacağı psikolojik kurguyu da gözeterek, insanlar için daha iyi bir mekân yaratma odağında yer almaktadır.

Carr ve diğerlerine (1992) göre kamusal bir alanın anlamlı olma, demokratik olma ve insan ihtiyaçlarına cevap verme niteliklerine sahip olması gerekmektedir. Bunun için, tasarımın nasıl olması ve ne tarz ihtiyaçlara cevap vermesi gerektiği üzerine yaptıkları çalışmada, kullanıcının fiziksel ihtiyaçlarına cevap vermesi kadar psikolojik ihtiyaçlarına da cevap veren bir tasarım yapmanın önemini vurgulamışlardır (Carr ve diğerleri, 1992; Rahman ve diğerleri, 2017). Cadde tasarımında en önemli konulardan biri insanın ancak ihtiyaçlarını giderebildiği ölçüde mekânla ilişki kurabildiği ve bu ilişkinin toplumsal etkileşim açısından önemli olduğudur.

Bu kapsamda sosyal boyutun önemli olduğu yerlerden olan alışveriş caddelerinin canlılığı sürdürebilmesi, tasarım kriterlerinin yanı sıra, sokak hayatının varlığına, kullanıcıların psikolojik ihtiyaçlarına cevap verebilirliğine de bağlıdır.

3. ALIŞVERİŞ CADDESİ ÖRNEKLERİ

Alışveriş caddelerinin, fiziksel ve sosyal özelliklerini ortaya koyabilmek için dünyadan ve Türkiye'den seçilmiş alışveriş caddesi örnekleri incelenmiştir. Bu örnekler, sahip oldukları kültürel ve fiziksel özellikleri, kuruluş şekilleri vb. açılardan farklı özelliklere sahip olmaları ve kullanım yoğunluğu fazla, canlı ve başarılı örnekler olmaları nedeni ile seçilmiştir.

3.1. Yurtdışı Alışveriş Caddesi Örnekleri

Dünyadaki önemli alışveriş caddelerinden seçilen örnekler şunlardır: New York'ta 5. Cadde, Barselona'da LasRamblas, Londra'da Oxford Caddesi, Tokyo'da Ginza Caddesi'dir.

3.1.1. New York 5. Cadde, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)

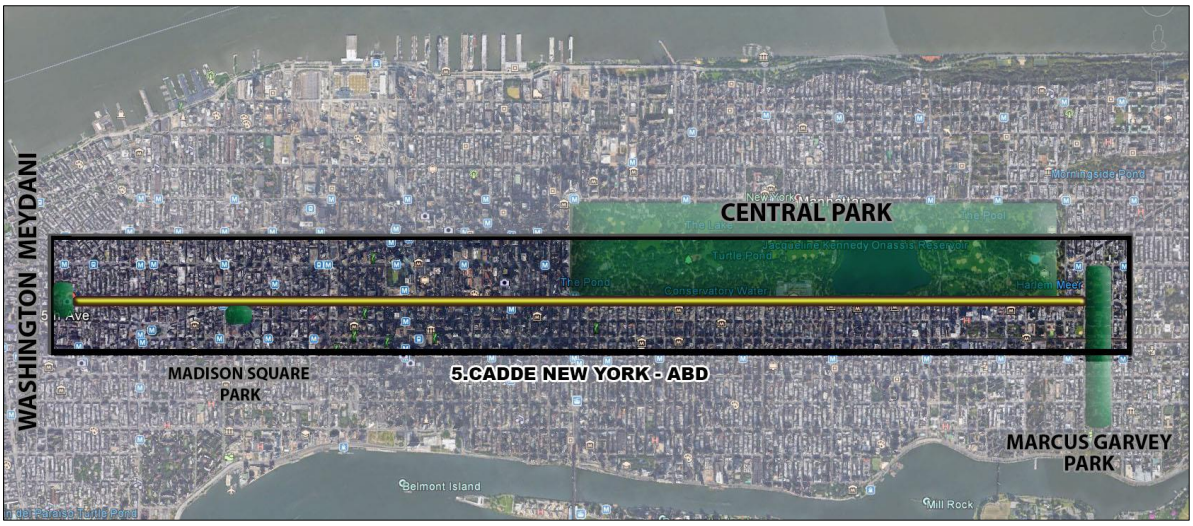
New York, ABD'nin en kalabalık şehri ve dünyanın en kalabalık metropolitan alanlarından birisidir. Şehir; ticaret, finans, medya, sanat, moda, araştırma, teknoloji, eğitim ve eğlence sektöründe önemli katkı yaptığından dolayı Dünya Kenti olarak anılmakta ve Birleşmiş Milletler Genel Merkezi'nin de bulunduğu şehir Kültür Başkenti olarak tanımlanmaktadır (Turkcewiki, 2017).

5. Cadde, New York Manhattan'ın gözbebeği olarak nitelendirilmektedir. 2012'ye kadar "Dünya'nın en pahalı sokağı" özelliğini taşıyan Cadde, yaklaşık 25 m genişliğinde ve 11 km uzunluğunda, taşıt trafiği çok yüksek bir alışveriş koridorudur. Cadde üzerinde dünyaca ünlü markaların mağazaları, kafeteryalar, restoranlar, iş merkezleri, müzeler, şehir kütüphanesi gibi pek çok sosyal ve kültürel içeriğe sahip kamusal alanlar bulunmaktadır (Öztürk, 2011).

New York, 5. Cadde'nin en özgün niteliği sistematik bir şekilde planlanmış ve yönetiliyor olmasıdır. Cadde üzerindeki tüm öğelerin yerleri belirli bir düzen içerisinde oluşmuş ve yeni eklenen her kullanım caddenin bütünlüğünü bozmayacak şekilde konumlanmıştır. Sosyo-kültürel faaliyet alanları, tüm kullanıcılara yönelik ulaşım altyapısı, mekânlar arası geçişlerin kurgusu ve caddedeki yeşil altyapının sürekliliğinin sağlanması oldukça etkili bir şekilde planlanmıştır. Yaklaşık 25 m uzunluğunda yol genişliği olan caddede araç trafiği, yaya dolaşımı, bisiklet yolları ve bunların kesişim noktaları en etkili biçimde çözülmüştür (wikipedia, 2017a).

Özel araç sahipliliğine özendirici davranmayan yerel yönetim, New York'un meşhur taksileri ve geniş kapsamlı metro sistemiyle insanları toplu taşımaya yönlendirmektedir. Ayrıca, caddede otopark sıkıntısı yaşanmamakta, toplu taşıma olanakları ve yol kenarında parkmetre uygulaması bu sıkıntıyı büyük ölçüde gidermektedir. 5. Caddede özel bir bisiklet yolu bulunmamaktadır.

İki parkı birbirine bağlayan caddenin büyük bölümü Central Park'a sınır oluşturduğundan ve de cadde boyunca ağaç ve çeşitli cep parkların varlığı yeşil alan sistemini güçlü kılmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. 5.Cadde-New York (Google Earth, 2018)

5. Cadde, zaman içerisinde kimliğinin oluşmasını sağlayan ve caddeye özgü değerler katan çok sayıda, tarihi, kamusal ve mimari yapıya sahiptir. New York' un en prestijli mimari kent imgeleri bu cadde üzerinde bulunmaktadır. Her anlamda prestije sahip olan caddede ticari birimlerin yanında konutlar da bulunmaktadır (Resim 3.1).



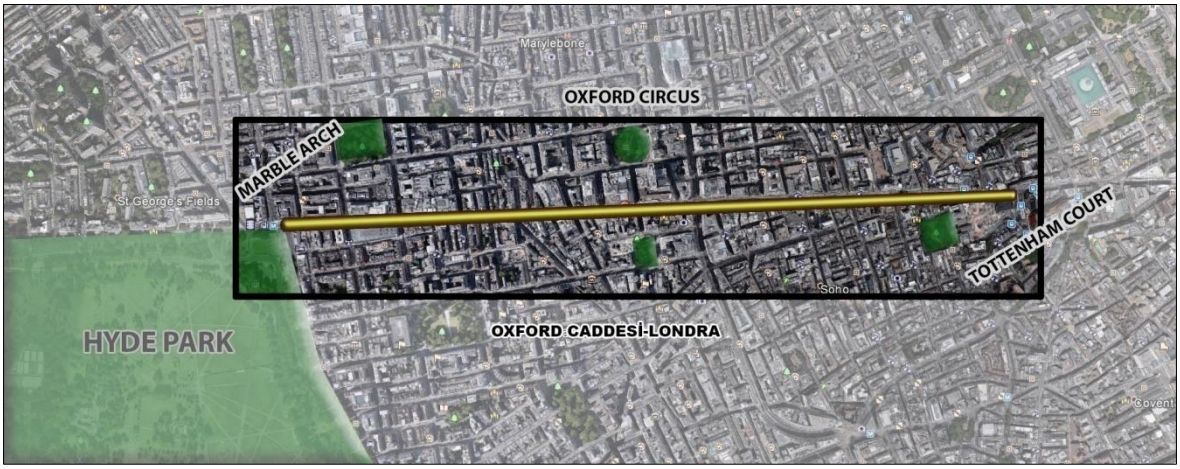
Resim 3.1. 5. Cadde - New York, ABD (BoF Prefessional, 2017)

Cadde kaldırımları özgürce kullanılabilmektedir. Caddede belirli zamanlarda çeşitli sosyal ve kültürel etkinlikler, kermesler, garaj satışları, sergiler, kokteyller vb. etkinlikler düzenlenmektedir. 5.Cadde, birçok kutlama için geleneksel geçiş güzergâhıdır. Bu nedenle, sıcak havalarda çok sayıda pazar günleri trafiğe kapalıdır (wikipedia, 2017a).

3.1.2. Londra, Oxford Caddesi, İngiltere

Avrupa'nın en büyük ve günlük yaklaşık yarım milyon ziyaretçisi ile en yoğun alışveriş caddesidir. Yaklaşık 2 km uzunluğunda ve 25 m genişliğinde olan caddede günümüzde yaklaşık 548 adet mağaza bulunmaktadır (wikipedia, 2017b) (Şekil 3.2).

Aslen bir Roma yolu olan cadde, 18. yüzyılda Oxford Yolu ve Oxford Caddesi olarak bilinir hale gelmiştir. Konut sokağından 19. yüzyılın sonuna kadar ticari ve perakende amaçlarla karakter değiştirmeye başlayarak ve 20. yüzyılın başında en prestijli alışveriş caddelerinden biri haline gelmiştir (wikipedia, 2017b).



Şekil 3.2. Oxford Caddesi - Londra (Google Earth, 2018)

Son yıllarda cadde üzerinde yapılan peyzaj alanları ile yaya yolları genişletilmiş, yer döşemeleri değiştirilmiş, çeşitli bitki kasaları oluşturularak cadde bitkilendirilmiştir. Ancak yapılan araştırmalarda çalışmaların yeterli olmadığı, hala caddenin taşıt ihlaline uğradığı, trafik yükü nedeniyle caddenin pek çok kirleticiye maruz kaldığı sonucu ortaya çıkmaktadır (Baki, 2014).

Oxford Caddesi, Londra kentinin genel mimari karakterini tam anlamıyla yansıtan bir caddedir. Tarihi yapıların ticaret işlevi üstlenmesiyle kimliğini bulan caddede 4-5 katlı ve geniş bir şekilde kitlesel yapıların varlığı caddede güçlü bir kuşatma duygusu oluşturmaktadır.

En önemli sorunlardan biri, dar ve yoğun kullanımlı caddede ikişer şeritli çift yönlü taşıt trafiğinin ilerlemesidir (Resim 3.2.). Yoğunluk sebebiyle caddede toplu taşım olanakları genişletilmiştir. Oxford Caddesi birçok büyük otobüs güzergahı ve Londra Metrosu'ndaki dört metro istasyonu tarafından servis edilmektedir. Oxford Circus'un en yoğun bu dört istasyonu, her yıl ortalama 100 milyon yolcuya hizmet etmektedir (wikipedia, 2017b).



Resim 3.2. Oxford Caddesi - Londra, İngiltere (Jahshan, 2017)

Cadde boyunca seyreden birçok otobüsün bir sonucu olarak, birçoğu metro istasyonlarından birine ve birçoğu karayoluyla gelen çok sayıda alışveriş yapan turist nedeniyle, sokaklar ve kaldırımlar sıkışıktır. Yaya ve taşıt kullanımı için soruna yönelik çözüm önerileri getirilmiş fakat uzun vadeli olarak verimli bir kullanım geliştirilememiştir.

Oxford Circus'da açılan yeni çapraz geçiş ile yaya ve araç dolaşımının kesiştiği kavşak noktalarında odaklı çapraz geçişe de olanak sağlanmaktadır. Bu, kavşaktaki yaya kapasitesini iki katına çıkarmaktadır (wikipedia, 2017b).

3.1.3. Tokyo, Ginza Caddesi, Japonya

Yaklaşık 25 m genişliğinde ve 2 km uzunluğunda olan cadde, eski bir bataklığın üzerine kurulmuştur. 1872 yılında gerçekleşen yangından sonra Meji hükümeti, Ginza Caddesini modernleşme modelinin bir yansıması olarak planlamıştır ve günümüzdeki kullanımını çözüm odaklı bir anlayışla kazanmıştır (wikipedia, 2017c).

Yangın sebebiyle zarar gören cadde onarım sürecinde bu tür kaza ve doğal afetlere karşı çözümler üreterek gelişim göstermiştir. Ateşe dayanıklı tuğla binalar, geniş cadde alanı ve

bütüncül tasarım anlayışıyla yeniden tasarlanan cadde, Shimbashi İstasyonu ile hükümet binasını birbirine bağlamaktadır (Şekil 3.3).

Caddede lüks giyim ve teknoloji mağazaları ağırlıktadır. Butikler, sanat galerisi, kafeler, gece kulüpleri, restoranların bulunduğu Ginza Caddesi, Tokyo'nun en meşhur alışveriş, yemek ve eğlence bölgesidir. Bu özelliği ile dünyadan ziyaretçi çekmektedir (Baki, 2014). Ayrıca normal mağazaların yanı sıra, Ginza da yüzlerce küçük sanat galerileri bulunmaktadır. Cadde aynı zamanda Japonya'daki en pahalı gayrimenkullerin bulunduğu bir bölge haline gelmiştir (Japan-Guide, 2017).



Şekil 3.3. Ginza Caddesi- Tokyo (Google Earth, 2018)

1960'lı yıllardan günümüze caddede kısmi yayalaştırma hareketleri başlamıştır. Günümüzde ise her hafta sonu ve resmi tatil günlerinde 12.00'den17.00'e kadar cadde trafiğe kapatılarak yayalar için keyifli bir alışveriş olanağı sağlanmaktadır. Hatta bölgede bu saatlere kısaca "Yaya Cenneti" anlamına gelen "Hokoten" denilmektedir. Yaya kullanımının arttığı bu zamanlarda, konforu sağlamak amacıyla caddeye geçici donatı elemanları getirilmektedir (wikipedia, 2017c).

Tokyo, Ginza Caddesi araç ve yaya kaldırımı için yeterli genişliğe sahiptir. Ayrıca geliştirilen sistem ile sirkülasyonunun kesiştiği kavşak noktalarında yaya odaklı çapraz geçişe de olanak sağlanmaktadır. Bu sistem daha sonraki yıllarda Londra'daki Oxford Circus'ta dahil olmak üzere bir çok kentte uygulanmıştır (Resim 3.3).



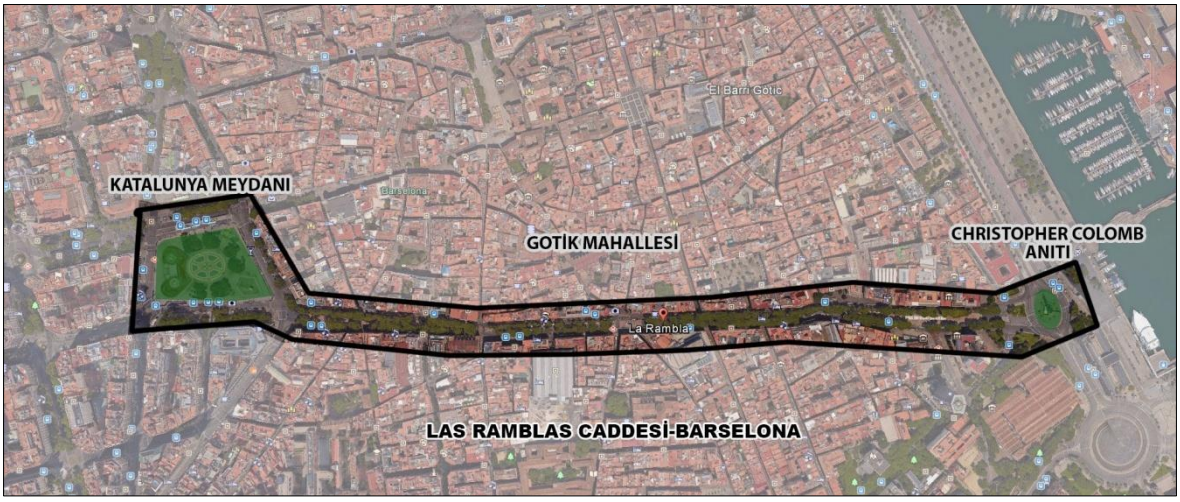
Resim 3.3. Ginza Caddesi - Tokyo, Japonya (Japan-Guide, 2017)

Günümüz teknolojisine uygun olarak geliştirilen modern tasarıma sahip binalar ile caddenin mimari yapısında tarihi yansıtan bir kimlik arayışı bulunmamaktadır. Modern binalarda yer alan tabelalar ve çeşitli görüntü sistemleri de gece saatlerinde led aydınlatmalar ve parlak renkleri ile caddeye farklı bir kimlik kazandırmaktadır (wikipedia, 2017c).

3.1.4. Barselona, LasRamblas Caddesi, İspanya (Katalunya)

LasRamblas Caddesi halk arasındaki adı ile La Rambla Caddesi'nin adı, Arapça "kurumuş nehir yatağı" anlamındaki "ramla" sözcüğünden gelir. Kelime anlamı olarak ise ortasında yürüyüş yolunun bulunduğu, sağından ve solundan trafiğin aktığı, onların yanında tekrar kaldırım ile tamamlanmış yolları tanımlamaktadır. Bu nedenle İspanya'da ya da Barselona'da birçok Rambla bulur (Oytan, 2018).

Katalunya Meydanı'ndan başlayarak Christop Colomb Heykeli'nin bulunduğu alanda son bulan, 5 caddenin birleşmesi ile oluşan LasRamblas Caddesi yaklaşık 1,2 km uzunluğunda ve 20 m genişliğindedir (Şekil 3.4). Barselona'nın 24 saat yaşayan tek caddesi olan LasRamblas Caddesi'nin doğusunda Barselona'nın en eski yerleşimlerinden olan Gotik Mahallesi, batısında ise ünlü Pazar Mercat de la Boqueria yer almaktadır.



Şekil 3.4. Las Ramblas- Barselona (Google Earth, 2018)

LasRamblas'ın ortasında yer alan yaya yolunun üzerinde belirli aralıklarla dizilmiş hediyelik eşya büfeleri, kafe ve restoranlar ve şehrin her köşesinden insanları bu caddeye getirebilecek 3 adet metro çıkışı yer almaktadır. Metro çıkışlarının yakınına bisiklet park yerleri bulunmaktadır.

Yaya alanlarının yer döşemesinde eskiden su kanalı olan caddenin bu tarihi kökenini yansıtmak amacıyla iki renk dalga desenli kaplamalar tercih edilmiştir (Resim 3.4). Bu alanlarda kafeler ve restoranlar dışında kamuya açık oturma elamanları yer almamaktadır.



Resim 3.4. LasRamblas - Barselona, İspanya (Jessop, 2016)

Caddenin ortasında yer alan yaya bölgesinin kenarlarında yer alan ağaçlar caddenin tek peyzaj öğelerini olmakla beraber yaya yoluna paralel gökyüzünde bir koridor oluşturmakta, yapıldığı dönem mimarisini hala sürdüren bitişik nizam binalar ile caddeye bir kimlik kazandırmaktadırlar. Aynı zamanda cadde boyunca yer alan sokak sanatçıları ve yapılan gösterilerle cadde sanatsal bir kimlik de kazanmaktadır. Caddenin yayalar için ayrılmış özel bir yolu olması nedeniyle sağ ve sol taraftaki araç yolu kullanımını ikişer şerit olarak sürdürmektedir.

3.2. Yurtiçi Alışveriş Caddesi Örnekleri

Türkiye'deki önemli alışveriş caddelerine örnekler şunlardır: İstanbul; İstiklal Caddesi, Abdi İpekçi Caddesi, Bağdat Caddesi, Ankara; Bahçelievler 7. Cadde'dir.

3.2.1. Beyoğlu, İstiklal Caddesi, İstanbul

İstiklal Caddesi bütün ana caddeler arasında en yüksek yaya trafiğine sahip olup, sadece ulusal ve uluslararası perakendecilere değil, kültür-sanat mekânlarına da ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul'un en uzun yayalaştırılmış caddesidir. Özellikle genç giyim markaları, fast-food ve kahve zincirleri için çekici bir konum olmakla birlikte, son yıllarda turist sayısı da giderek artmaktadır (Cushman Wakelfield LLP, 2015).

Taksim Meydanı ile Tünel metrosunu birbirine bağlayan İstiklal Caddesi, tarihi dokusu, dinamikliği, 24 saat canlılığı ve günde bir milyonu geçen ziyaretçisi ile İstanbul'un tüketim merkezlerinden birine dönüşmüştür (Şekil 3.5). İstiklal Caddesi bütün ana caddeler arasında en yüksek yaya trafiğine sahip olup, sadece ulusal ve uluslararası perakendecilere değil, kültür-sanat mekânlarına da ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul'un en uzun yayalaştırılmış caddesidir. Özellikle genç giyim markaları, fast-food ve kahve zincirleri için çekici bir konum olmakla birlikte, son yıllarda turist sayısı da giderek artmaktadır. Son iki yılda hızla değişim gösteren caddede, kafe, restoran, bar ve gece kulüplerinin yanı sıra tekstil firmalarının ve karma sektör mağazalarının, tiyatro, sinema, kitapevleri ve sanat galerileri gibi birçok kültür merkezinin bulunması alması ile son haline ulaşmıştır (Estaspa, 2017).



Şekil 3.5. İstiklal Caddesi - Beyoğlu (Google Earth, 2018)

1,4 km uzunluğa ve 12 m genişliğe sahip, idari olarak 9 ayrı mahalleyi kapsayan caddede, Taksim Meydanı ile Galatasaray arasındaki yoğunluk, firmaların tünel-metro bağlantısını da dikkate alarak Galatasaray-Tünel arasında konuşlanması ile aynı seviyelere ulaşmaktadır. Araç trafiğine kapalı olan caddede Tünel-Taksim arasında tek hatlık ve tek vagondan oluşan 'Nostaljik Tramvay' hattı günümüzde kullanılmaya devam edilmektedir (estaspa, 2017).

Sokak mobilyaları konusunda eksik olan cadde boyunca peyzaj öğesi de bulunmamaktadır. 1990'lı yıllarda tramvay raylarına paralel olarak dikilen ağaçlar 2005'te sökülmüştür (Acar, 2017). 2017 yılında yapımına başlanan "İstiklal Caddesi Yenileniyor" projesi kapsamında 2018 yılında caddenin yer döşemeleri ve tramvay hattı yenilerek bir bütünlük sağlanmıştır. Tramvay hattı boyunca yeşil yer kaplaması kullanılmıştır. Yeniden düzenlenen caddede engellilere yönelik hiçbir düzenleme yapılmamıştır (Resim 3.5).

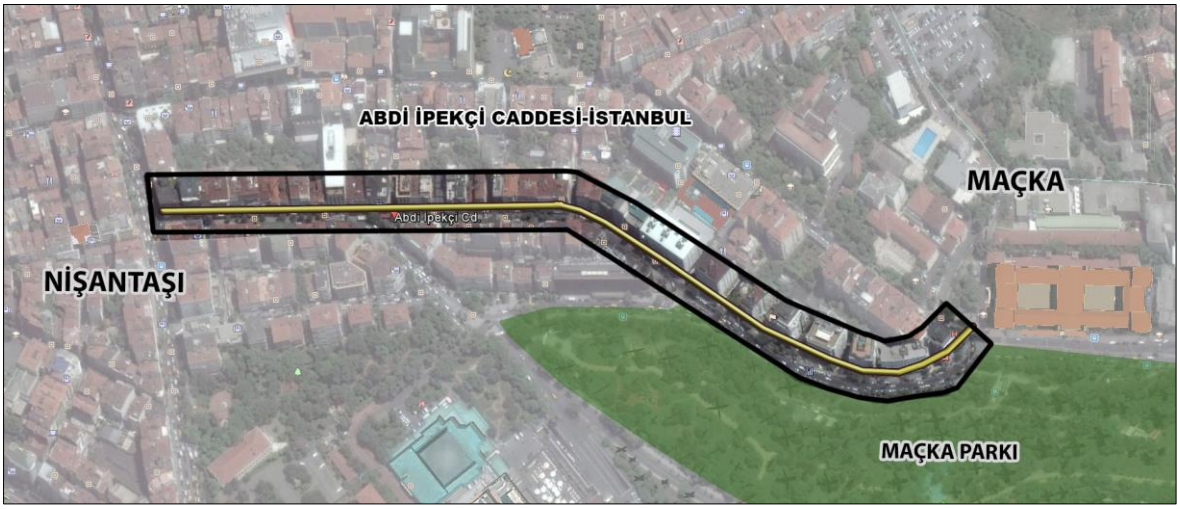


Resim 3.5. İstiklal Caddesi – Beyoğlu – İstanbul (Acar, 2017)

3.2.2. Şişli, Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul

İstanbul'un Şişli ilçesinde yer alan ve en prestijli semtlerinden biri olan Nişantaşı ile Maçka'yı birbirine bağlayan Abdi İpekçi Caddesi, yaklaşık 750 m uzunluğunda, 12 m genişliğindedir (Şekil 3.6). Cadde adını, 1 Şubat 1979'da bu cadde üzerinde öldürülen gazeteci Abdi İpekçi' den alır. 2000 yılında saldırının gerçekleştiği noktaya bir anıt dikilmiştir (wikipedia, 2017d).

Abdi İpekçi Caddesi dünyaca ünlü markaların Türkiye'deki faaliyetlerine başlayacakları zaman ilk tercih ettikleri caddedir. İstanbul için Taksim Meydanından sonra özel günlerde gerçekleştirilen organizasyonlar, gösteriler ve çeşitli festivaller için ikinci bir alternatif olmuştur (wikipedia, 2017d).



Şekil 3.6. Abdi İpekçi Caddesi-Şişli (Google Earth, 2018)

Abdi İpekçi Caddesi, yerel yöneticilerin yenilikçi yönetim anlayışları ile prestij kazanmış ve caddenin lüks alışveriş odaklı yapısı yerini, mekânsal düzenlemeler sonucunda etkinliğe olanak tanıyan sosyal bir yapıya bırakmıştır (Resim 3.6).

Abdi İpekçi Caddesi'nin üst gelir grubuna hitap eden ticari yapısı, yenilikçi ve çağdaş düzenlemelerle, alanda gerçekleştirilen sosyal ve kültürel organizasyonlarla birlikte değişim göstermiştir. Caddede düzenlenen alışveriş festivalleri, konserler, sergiler, kermesler vb. etkinliklerle ve önemli günlerde yapılan cadde süslemeleri ile caddeye hareket ve canlılık kazandırılarak kimlik oluşturması sağlanmıştır. Caddenin temiz ve bakımlı olması kullanıcılar için kendilerini önemli hissettikleri ve bulundukları mekândan keyif aldıkları bir yer olmasını sağlamaktadır (wikipedia, 2017d).



Resim 3.6. Abdi İpekçi Caddesi-İstanbul (Pindeks, 2017)

Otopark cepleri ve indirme-bindirme alanları ile bulunan cadde, tek şeritli olup tek yönde ulaşım sağlanmaktadır. Kaldırım genişliği yayaların rahat dolaşımına imkân sağlayacak şekildedir. Araç yolu ile kaldırım arasına fiziksel engeller yerleştirilerek yaya yollarını taşıtlar tarafından işgal edilmesinin önüne geçilmiştir. Cadde üzerinde otopark bulunmamaktadır ve otoparklar bina altlarında çözülmeye çalışılmıştır (estespa, 2017).

3.2.3. Çankaya, Bahçelievler 7. Cadde (Aşkaabat) Caddesi, Ankara

Aşkaabat (7. Cadde) Caddesi, Milli Kütüphane ile 6. Cadde arasında kalan yaklaşık 850 m uzunluğunda ve 20 m genişliğinde bir caddedir (Şekil 3.7). Genel olarak konut, ticari ve resmi kurum yapılarından oluşmaktadır. Ulaşımın kolay olmasının yanında ticari faaliyetin fazla olması, banka şubelerinin bulunması, kafeterya-lokanta ve müzikli eğlence yerleri gibi insanların birçok isteklerini karşılayabilmeleri Bahçelievler'i popüler ve merkezi bir yer haline getirmiştir.

Cadde boyunca en önemli eksikliklerden biri otopark alanlarıdır. Araçların alanda bulunan yolların kenarına park ederek yolları daralttığı, alanda ticaretin ve resmi kurumların bulunmasından dolayı ve ulaşımın tek yönlü olmasından dolayı yoğun bir trafik bulunmaktadır. Ayrıca gençlerin özellikle akşam saatlerinde araçlarıyla bu caddeden

geçmeleri de gelenektir. Yoğun araç trafiğinden ve kaldırımlara park edilen araçlar nedeniyle kaldırımlar yayalara yeterli gelmemekte ve bu nedenle de yayalar araç yollarında yürümektedirler.



Şekil 3.7. Aşkaabat Caddesi (7. Cadde)-Bahçelievler (Google Earth, 2018)

Cadde boyunca herhangi bir kamusal açık-yeşil alan bulunmamaktadır. Bunun yanında alanın yeşil dokusunu yol ağaçları ve konut bahçelerinde bulunan ağaçlar oluşturmaktadır. Cadde boyunca oturma birimleri yer almamakta, kullanıcılar bahçe duvarlarında dinlenmektedir.

Yıllardır yapılan farklı çalışmalarda Aşkaabat (7. Cadde) Caddesi'nin yayalaştırılmasına yönelik araştırma ve analizler yapılmıştır. Ancak henüz yapılan bir uygulama bulunmamaktadır (Resim 3.7).



Resim 3.7. Aşkaabat (7. Cadde) Caddesi- Bahçelievler-Ankara (Google Earth, 2018)

3.3. Örnek Alışveriş Caddelerinin Değerlendirilmesi

Tez kapsamında alışveriş caddesi tasarım kriterleri incelenerek belirlenen kavramsal çerçeve sonucunda yurtdışı ve yurtiçi örnekleri incelenmiştir. İncelenen örneklerde alışveriş caddelerinin genişlikleri, uzunlukları, karakteristik özellikleri, toplu taşım entegrasyonları, yeşil alanları, yaya kullanımına ilişkin yapılan düzenlemeleri, sokak mobilyaları gibi kriterlerde bazı ortak özellikleri olmasına rağmen, aynı zamanda farklı çözümlerle birlikte kimlik kazandıkları saptanmıştır (Çizelge 3.1).

Çizelge 3.1. Örnek alışveriş caddelerinin özellikleri

Cadde	Genişlik (m)	Uzunluk (km)	Karakteristik Özellik	Toplu Taşım Entegrasyonu	Yeşil Alan	Yaya Kullanımına İlişkin Düzenleme	Sokak Mobilyaları	Otopark Düzenlemesi	Oluşma Şekli	Taşıt Trafiği
New York 5. Cadde, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)	25 m	11 km	Var En pahalı cadde	Var	Var Cadde boyu ağaç-Yeşil altyapının sürekliliği	Var Yaya sirkülasyonu ve bunların kesişim noktaları en etkili biçimde çözüm	-	Var Yol kenarında parkmetre uygulaması	Park-Park Bağlantısı AVC olarak tasarlandı.	Var Yaya yoğun zamanlarda araç trafiğin kapatılması
Londra, Oxford Caddesi, İngiltere	25 m	2 km	Var Kentinin genel mimari karakterini yansıtma	Var	Var-Yetersiz Peyzaj alanları ile genişletilmiş yaya yolları	Var-Yetersiz Yoğun ve sıkışık yaya kullanımı-Çapraz yaya geçidi kullanımı	-	Var	Meydan-Park Bağlantısı AVC olarak tasarlandı.	Var
Tokyo, Ginza Caddesi, Japonya	25 m	13 km	Var Led aydınlatmalar ve parlak renkleri ile caddeye farklı bir kimlik	Var	Yetersiz Cadde boyu ağaç	Var Çapraz yaya geçidi kullanımı	Var Konforu amacıyla caddeye geçici donatı elemanları	Var	İstasyon-Hükümet Binası Bağlantısı AVC olarak tasarlandı.	Var Her hafta sonu ve resmi tatil günlerinde cadde trafiğe kapatma uygulaması
Barselona, LasRamblas Caddesi, İspanya (Katalunya)	20 m	1,2 km	Var Sanatsal kimlik	Var	Var Yaya bölgesinin kenarlarında yer alan ağaçlar	Var Caddenin ortasında yayalara ayrılmış bölge	Kafeler dışında kamuya açık oturma birimleri yer almamakta	Var	Meydan-Meydan Bağlantısı 5 cadde birleşiminden	Var Var
Beyoğlu, İstiklal Caddesi, İstanbul	12 m	1,4 km	Var Tarihi doku	Var	Yok	Yok Yaya caddesi olaması dışında düzenleme	Oturma birimleri yok-engelliye yöneli düzenleme yok	Yok	Meydan-Metro Bağlantısı AVC olarak zamanla oluştu.	Yok
Şişli, Abdi İpekçi Caddesi, İstanbul	12 m	750 m	Yok	Yok	Var Cadde boyu ağaç-Bölge parkına sınır	Var rahat dolaşımına imkân sağlayacak kaldırım genişliği oldukça fazla	Oturma birimleri yok-engelliye yöneli düzenleme yok	Var Otopark cepleri ve indirme-bindirme alanları	Önemli iki semt bağlantısı AVC olarak tasarlandı.	Var Her hafta sonu ve resmi tatil günlerinde cadde trafiğe kapatma uygulaması
Çankaya, Bahçelievler 7. Cadde (Aşkaabat), Ankara	20 m	850 m	Yok	Var	Yok	Yok	Yok	Yok	- AVC olarak zamanla oluştu.	Var

İncelenen 4 yurt dışı alışveriş caddesinin de ortak özelliği bir parkla/meydanla kentin mimari öğelerinden başka bir önemli yapıyı, bir meydanla diğer bir meydanı, meydanla bir parkı ya da bir parkla diğer bir parkı bir hat olarak birbirine bağlıyor olmalarıdır. Kentin önemli rekreasyon alanlarını ya da kavşak/düğüm noktalarını bağlıyor olmaları alışveriş caddelerini kendi işlevleriyle birlikte bir geçiş güzergahı haline getirerek ve oldukça yoğun kullanımlı alanlar haline getirmektedir.

Yurt içinden seçilen 3 alışveriş caddesi örneğinin ortak özelliği ise genellikle alışveriş caddesi amacıyla tasarlanmamış oldukları, caddenin üstlendiği işlevler ve kullanımlar doğrultusunda zaman içerisinde alışveriş caddesine dönüştükleri ve sonradan tasarlandıkları görülmektedir.

Ayrıca, incelenen örnek caddelerin kurgusal ve yapısal anlamda bazı karakteristik özelliklerinin olduğu sonucuna varılmıştır. Örneğin; LasRamblas Caddesinde ön planda olan sanattır. Caddede yer döşemesinden çiçekçilere, sokak sanatçılarına kadar bu özellik hissedilmektedir. Başka bir örnekte, Ginza Caddesinde uygulanan neon ışıklı led aydınlatmaların belli bir düzen ve standart içerisinde olması, Oxford Caddesindeki mimari yapının tüm kentin mimarisini yansıtması caddeye kimlik kazandırmaktadır. Yurtiçi örneklerinden ise sadece Beyoğlu Caddesinin tarihi bir kimlik barındırdığı onun dışındakilerin ise tarihi bir kimlik barındırmadıkları görülmektedir.

Bu karakteristik nitelikler kendinden oluşan, toplumun kültür, eğitim ve gelir seviyesi, alışkanlıkları, kullandığı teknoloji gibi çeşitli faktörlere göre şekillenen kentsel karakterdir. Bu örneklerle alışveriş caddeleri kavramının, yalnızca alışveriş etkinliğini değil aynı zamanda sosyal ve kültürel kimliğin desteklenmesi gerekliliğini de içerdiği görülmektedir.

4. ALAN ÇALIŞMASI: ANTALYA ATATÜRK ALIŞVERİŞ CADDESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. Alan Çalışmasının Yöntemi

Bu bölümde teorik bölümde ortaya konan bilgiler ışığında, Antalya kent kimliğini ve kent karakterini belirleyen en önemli cadde olan Atatürk Caddesi, çalışma alanı olarak analiz edilmiştir. Atatürk Caddesi'ne ilişkin alan çalışması iki bölümden oluşmaktadır.

İlk bölüm Antalya kent merkezi ve kent merkezinde yer alan diğer alışveriş caddeleri özelliklerini, Atatürk Caddesini hakkında genel bilgileri ve yapılan çalışmaları, alana ilişkin mevcut durum analizinin literatürde belirlenen kriterlere ve teorilere göre incelendiği bölümü içermektedir. Bu bölümde cadde de yer alan yapıların verileri toplanmış, ArcGIS programında binalarla eşleştirilerek kodlanmıştır. Toplanan veriler doğrultusunda cadde de yer alan yapıların yapı ve işlev analizleri yapılmış, cadde için ticaret envanteri oluşturulmuş ve ticaret birimleri tiplerine göre haritalandırılmıştır. Bununla beraber literatür kısmında belirlenen kriterler doğrultusunda mevcut durum 5 başlık altında analiz edilerek değerlendirilmiştir.

İkinci bölüm ise literatür bölümde ortaya konan kriterler doğrultusunda hazırlanan ve Atatürk Caddesi kullanıcılarının, profilini (yaş, meslek, vb.), kullanım çeşitliliğini, sosyal boyutu ve kullanıcı memnuniyetini ölçmeye dayalı anket çalışmasını içermektedir. Anket ile işyeri sahiplerinin ve konut sakinlerinin alanı kullanım şekilleri ve memnuniyet düzeyleri belirlenirken ziyaretçilerin alanı tercih etme nedenleri ve memnuniyet düzeyleri belirlemek hedeflenmiştir.

4.2. Antalya Kenti ve Gelişimi

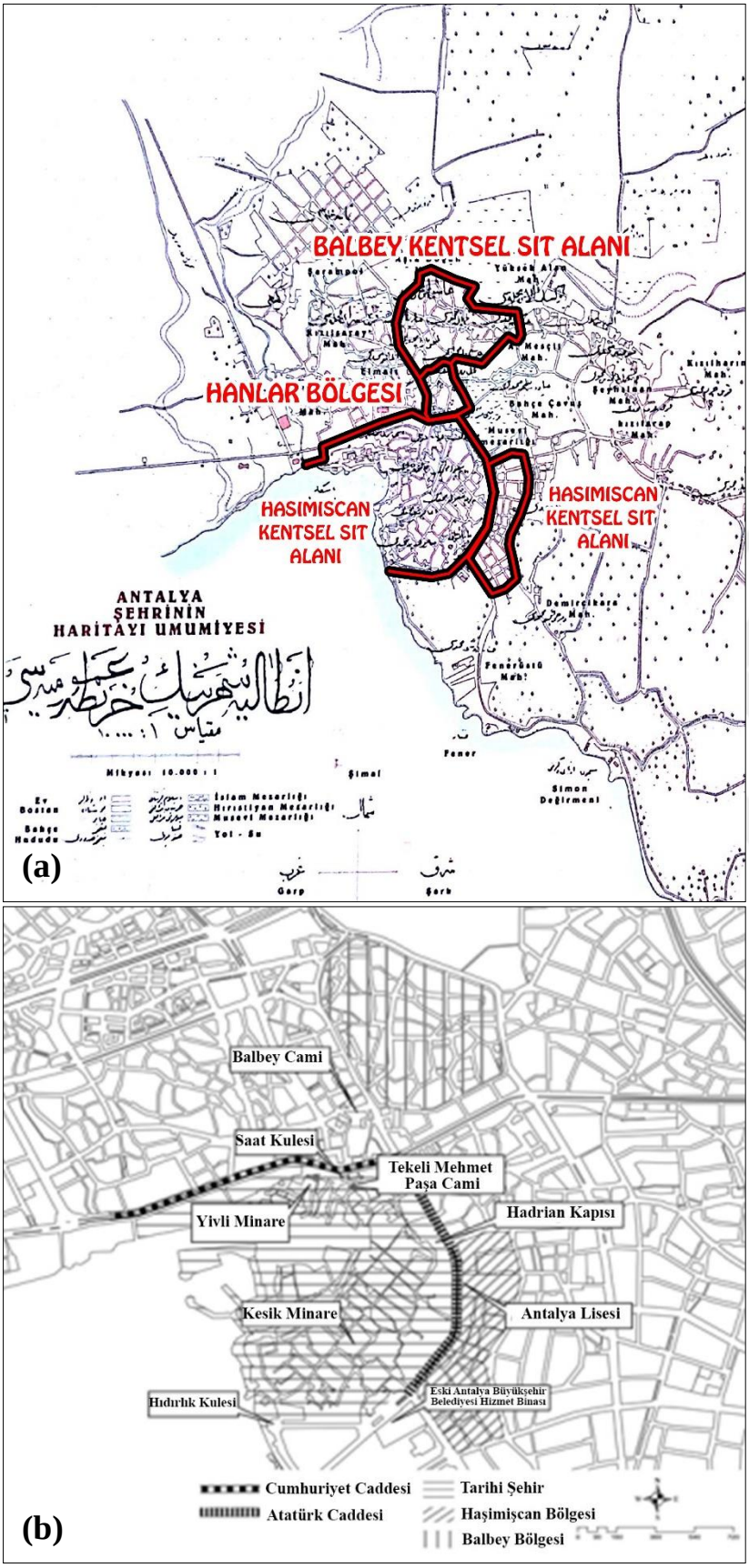
Bir kentin coğrafi konumu ve koşulları, kentin birçok açıdan gelişmesinde etkili özelliklerin oluşmasında önemli bir yere sahiptir. Aynı zamanda coğrafi koşullar, kentlilerin yaşam ve davranış biçimlerini de etkilemektedir. Antalya kenti için de coğrafi özellikleri, kent ve turizminin gelişmesinde oldukça etkili olmuştur.

Eski zamanlarda bir liman kenti olarak kurulan Antalya, zaman içerisinde sur dışarısına yayılarak gelişmiş, nüfus ve yerleşme özellikleri başta olmak üzere zengin tarihi, tarım

sanayi, ticaret, turizm ve ulaşım faaliyetleri bakımından son 30-35 yılda çok fazla öne çıkmıştır (Doğan, 2018).

Akdeniz kıyısında kendi adını taşıyan körfezde, 39 m yükseklikteki falezler üzerine kurulu Antalya kenti, günümüzde sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihsel değerler nedeniyle bir turizm kenti olarak tanınmakta ve bugüne kadar kentin bu kimliği özellikle ön plana çıkarılmaktadır (Gül, 2006).

Antalya'nın şehir merkezinde bulunan tarihi kent çekirdeğinin varlığı, önemli tarihsel kültürel, ticari unsurları ve şehir faaliyetlerinin yanı sıra kültürel ve bölgesel miras olarak kentte büyük rol oynar. Toplumlar değiştikçe cadde boyunca kentsel tarihi çekirdekte değişir (Şekil 4.1) .



Şekil 4.1. Osmanlı Dönemi Antalya Kenti (a), Günümüz Antalya Kent Merkezi (b) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

Tarihsel açıdan zengin bir şehir olan Antalya; antik dönemden bugüne kadar yerleşim alanı olan, bugün Yat Limanı ve Kaleiçi olarak adlandırılan surlarla çevrili alan ile söz konusu alanın hemen bitişiğinde, surlar dışındaki ilk yerleşim alanları olan, bugün Kale kapısı, Hanlar Bölgesi, Balbey Mahallesi ve Haşimişcan Mahallesi olarak adlandırılan bölge geçmişten günümüze kadar Antalya kentinin merkezi olmuştur. Ancak, kent için turizm adına yapılanlar, sadece sözlerde kalmış, Antalya kent bütününe yönelik oluşturulan ve buna göre uygulaması yapılan bir turizm politikası geliştirilmemiştir.

Doğal ve kültürel kaynak potansiyeli yüksek bir kent olan Antalya'nın 1969 yılında turizmde öncelikli alanlar olarak belirlenmesiyle planlama ve yatırım önceliği artmıştır. 1960-1970 dönemi Antalya'nın hızlı nüfus artışı ve kentleşmeden doğan sosyal, kültürel ve mekânsal değişimlere hazırlıksız yakalandığı bir süreçtir. Sorunlara geçici çözüm arayışları özellikle kent merkezinde tarihi dokunun tahribine yol açmış, yenileşme çabaları mekânda kültürel ve fiziksel tahribatlar yaratmıştır. Özellikle Antalya kent merkezinde eski dokunun yer aldığı bölgenin çeperindeki yapılaşma ve rant artışı, bu rantı karşılayabilmek ve gelirlerini arttırabilmek için çok sayıda dükkânın ve büro katlarının içinde bulunduğu işhanları yapılmış, ana caddeler dönüşüm geçirmiş, eski doku yıkılarak yapılan kimliksiz yapılar ticaretin yoğunlaştığı mekânlar haline gelmiştir (Manavoğlu ve Kutlu, 2012, s. 192).

1979 yılında yürürlüğe giren Kaleiçi Koruma ve Geliştirme İmar Planı'nın getirdiği sınırlamaların da etkisiyle kent merkezine ulaşan Atatürk Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi ana aksında da yenileme ve yoğunluk artışı baskıları artmış, ticari etkinlikler yoğunluk kazanmış ve kent merkezinde trafik, gürültü ve otopark sorunları oluşmuştur (Manavoğlu ve Kutlu, 2012, s. 195).

Bugün Antalya kent merkezindeki turizm kullanımı genelde; konaklama için çevredeki beldelere gelen turistlerin Cumhuriyet Meydanı'na bırakılmaları ve bir-iki saat içinde kent merkezinde vakit geçirmelerinin sağlanması şeklindedir. Bu durum kent merkezinin köhneleşmeye başlamasına, bu alanda turizmden gelir bekleyen esnafın da olumsuz etkilenmesine sebep olmuştur.

Antalya kent merkezini oluşturan Kalekapısı çevresinin bu sorunlarına çözüm bulunması amacıyla daha önce 1990 yılında Antalya Mimarlar Odası ve Antalya Büyükşehir Belediye

Başkanlığınca “Kalekapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması” adı altında bir yarışma düzenlenmiştir (Gül, 2006, s. 122).

Yarışmada değerlendirme sırasında “Tarihi-Geçmişi Yıkmadan Yenileşme” ve “Gelişmeyi-Yenileşmeyi Durdurmayacak, Engellemeyecek Bir Koruma” temel kuralları da dikkate alınmış ve yarışmayı Antalya’nın sosyal kimliğini belirleyecek temel verilerden birisinin turizm olduğunu vurgulayan bir proje kazanmıştır (Gül, 2006, s. 123).

Bu proje kapsamında Dönerciler Çarşısı olarak adlandırılan bölgede, Saat Kulesi ve Pazar Hamamı çevresinde uygulamalarda bulunulmuş, Şarampol Caddesi’nin bir kısmı araç trafiğine kapatılarak yaya kullanımına açılmış, eski otogar alanındaki ticaret merkezi önerisi ise yeni uygulanmaya başlamıştır.

Proje kapsamında gerçekleştirilen Dönerciler Çarşısı uygulaması beklenenin aksine bu alanı daha kullanılamaz bir hale getirmiş, Balbey Koruma Amaçlı İmar Planı uygulanmamış, projenin Sobacılar Çarşısı ve Okullar Bölgesinde getirdiği öneriler de gerçekleştirilmemiş, kent merkezinde çözülmesi amaçlanan sorunlar büyüyerek günümüze ulaşmıştır (Gül, 2006).

Antalya’yı genelde günübirlik ziyaret eden turistlerin, Antalya’da yaşayanların yoğun olarak kullandığı bu alan, turizm öncesi Antalya’nın az sayıdaki nüfusuna göre kendiliğinden düzenlenmiş, daha sonra ciddi bir düzenleme yapılmadan, mevcut ulaşım sistemi kullanılarak devam etmiştir.

Antalya kentinin gerek ticari, gerek turistik gerekse de idari anlamda en önemli kısmını oluşturan bu alanların parçacıl projeler yerine yönetsel ve fiziksel aşamaları çözülmüş, Kent Merkezini Turizm açısından bir cazibe noktası haline getirecek ve aynı zamanda sahip olduğu kültürel ve doğal değerlerin korunmasını ve sergilenmesini sağlayacak tek bir plan bütününde ele alınması ve buna göre uygulamaların yapılması gerektiği bir kez daha anlaşılmıştır (Gül, 2006, s. 123).

2003 yılında Kültür ve Turizm Bakanlıklarının birleşerek tek bir Bakanlık altına alınması ile 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile Turizm Merkezlerinin adı Kültür ve Turizm Koruma

ve Gelişim Bölgesine dönüştürülmüş ve başta planlama olmak üzere birçok yetki Kültür ve Turizm Bakanlığı'na geçmiştir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi'nce Kültür ve Turizm Bakanlıkları'nın birleşerek Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde planlama yetkisini alması, Antalya kent merkezi için bir fırsat olarak değerlendirilmiş, Balbey-Haşimişcan Kentsel Sit Alanları, Kaleiçi Kentsel ve IIII. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Hanlar Bölgesi, Cumhuriyet Meydanı ve Karaalioğlu Parkını içeren bölgenin 2004 yılında "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" ilan edilmesi sağlanarak planlama yetkisi farklı kurumlarda olan ve farklı planları bulunan bu bölgelerin tek bir onay kurumu çatısı altında, parçacıl çözümler yerine bütüncül yaklaşımla planlanabilmesi, planlandıktan sonra Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri, Sit Alanlarında uygulanabilecek yeni planlama araçlarının kullanılabilmesi ve uygulamada bu araçlardan faydalanabilmenin önü açılmıştır.

Bu kapsamda, Atatürk Caddesi'nin de içinde bulunduğu alan 2005 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca onaylanan, Kent Merkezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi "Merkez Koruma ve Dönüşüm Alanları" olarak tanımlanmıştır (Gül, 2006, s. 125).

Günümüzde Atatürk Caddesi'ni de kapsayan bu alan konumunu halen koruyarak Antalya'nın cazibe merkezlerinin başında gelmektedir. Kaleiçi ve Atatürk Caddesi yılın neredeyse her ayında yerli yabancı turistlere ev sahipliği yapmakta ve eğlence yerleri, tarihi kent dokusu, yat limanı, alışveriş mekânları, yeme-içme alanları gibi olanakları birlikte sağlamaktadır. Neredeyse Kaleiçi'nin tüm kapılarının Atatürk Caddesi'ne açılması ve geçmişten günümüze kadar gelen bir alışveriş caddesi olma özelliğini sürdürmesi nedeni ile canlılığını hiç kaybetmemiştir.

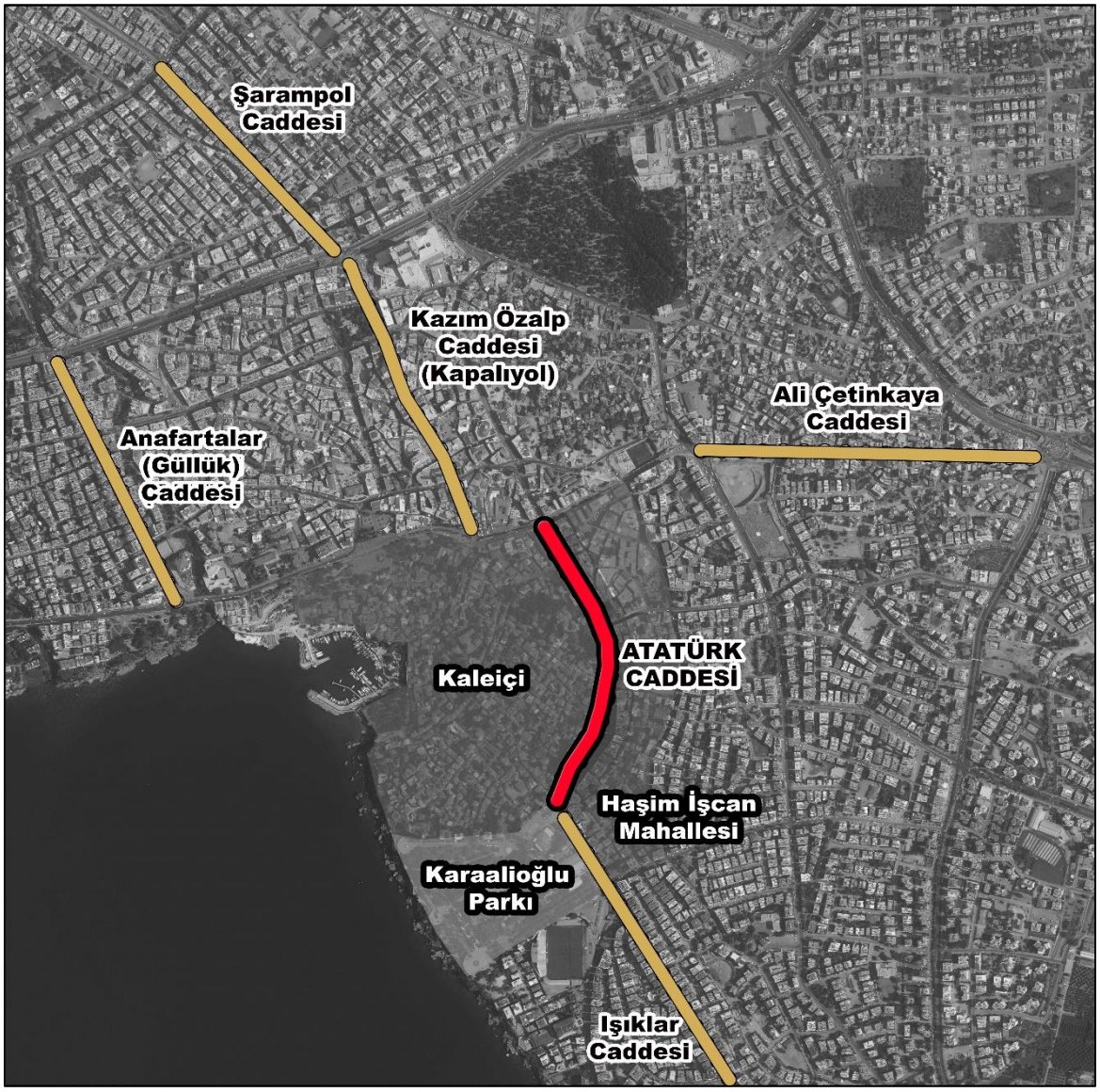
Alışveriş caddesi denildiğinde Antalya kent merkezinde birçok alışveriş caddesi bulunmasına rağmen konumu ve önemi itibari ile her zaman ilk akla gelen cadde Atatürk Caddesi olmuştur.

4.2.1. Antalya kent merkezinde yer alan alışveriş caddeleri

Antalya kent merkezinde yer alan alışveriş caddeleri kente büyüme potansiyeli sunan en önemli ticari ve sosyal alanlardandır. Bu bölümde Antalya kent merkezinde yer alan Atatürk

Caddesi dışındaki, birbirlerinin etki alanında bulunan alışveriş caddesi statüsüne sahip en önemli caddeler incelenmiştir.

Bu caddeler; Işıklar Caddesi, Kazım Özalp Caddesi, Şarampol Caddesi, Güllük Caddesi ve Ali Çetinkaya Caddesi'dir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Kent merkezindeki alışveriş caddesi statüsüne sahip en önemli caddeler

Güllük Caddesi

Muratpaşa İlçesi, Deniz Mahallesi'nde yer alan resmi adı Anafartalar Caddesi olmasına rağmen halk arasında Güllük Caddesi olarak bilinen, güneyde Selekler Çarşısı ile başlayıp kuzeyde Yüzüncü Yıl Caddesi ile biten, Antalya'nın en eski ve en işlek caddelerinden biridir.

Alışveriş caddesi özelliğine sahip bu cadde orta gelir grubuna ve belirli bir tüketiciye hitap etmesinden ve caddeyi bölen çift yönlü yoğun araç trafiğinin baskısına maruz kalmasından dolayı fazla gelişememekte ancak varlığını sürdürebilmektedir.

Ali Çetinkaya Caddesi

Ali Çetinkaya Caddesi'nin toplam uzunluğunun 1,7 km uzunluğunda olmasına rağmen sadece 835 metresi alışveriş caddesi özelliğini göstermektedir. Dükkân, lokanta ve yerel mağazaların bulunduğu cadde Doğu Garajı olarak nitelendirilen yerel terminal zamanındaki işlevliğini zamanla kaybetmiştir. Eski Doğu Garajı Nekropol alanı ilan edilmiştir ve Ali Çetinkaya Caddesini de içine alan bir kentsel dönüşüm projesi planlanmaktadır. Antalya Büyükşehir Belediyesince yürütülen proje kapsamında inşaatı halen devam etmekte olan Nekropol alanı ile bütünlük sağlayacak alışveriş mekânları planlanmaktadır. Antalya Büyükşehir Büyükşehir Belediyesi'nin 'Güneş Doğudan Yükseliyor' sloganıyla başlattığı kentsel tasarım ve yayalaştırma projesi kapsamında Ocak 2018 tarihinde çift yönlü ve tek şeritli olarak kullanılan cadde araç trafiğine kapatılmış ve cadde yeniden düzenlenmiştir (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2018) (Resim 4.1).



Resim 4.1. Ali Çetinkaya Caddesi (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2018)

Işıklar Caddesi

Atatürk Caddesi ile yer ve isim olarak karıştırılan bir alışveriş caddesidir. Cadde, Fevzi Çakmak Caddesi ile Cender Otel'in arasında kalsa da halk arasında Dönerciler Çarşısından Cender Otel'e kadar olan kısım Işıklar Caddesi olarak bilinmektedir. 15 m genişliğindeki caddede 2 şerit araç yolunun 1 şeridi parklanma şeklinde kullanılmakta ve trafik tek yönlü olarak devam etmektedir. Varyanttan başlayıp Atatürk Caddesi'nden de geçen nostajik tramvay hattı Işıklar Caddesi'nin bitiminde son bulmaktadır. Caddenin kuzey kaldırımları Büyükşehir Belediyesince 2013 yılında yenilenmiş olup cadde boyunca heykeller, oturma birimleri, aydınlatma elemanları, çöp elemanları gibi sokak mobilyaları bulunmaktadır. Kafe, dükkân, lokanta vb. kullanımların da yer aldığı caddede, her geçen gün sayıları daha da artan gelinlik mağazaları çoğunluk oluşturmaktadır.

Kazım Özalp Caddesi

Halk arasındaki adıyla "Kapalı Yol" eski adı Şarampol Caddesi olan Antalya'nın yayalaştırılmış (Kaleiçi koruma amaçlı planlama çalışmaları kapsamında 1993 yılında) ilk alışveriş caddesidir. Saat Kulesi'nden başlayarak Mark Antalya Alışveriş Merkezi'ne kadar olan alan boyunca devam etmektedir. Kafelerin, toptancıların, dükkânların, mağazaların, pasajların, çarşıların yer aldığı her kesime hitap eden bir alışveriş caddesi olma özelliği taşımaktadır. Cadde sonunda yer alan, alışveriş merkezine giden kullanıcıların bu caddeyi güzergah olarak kullanmalarından dolayı cadde kullanımında artış gözlenmektedir.

Şarampol Caddesi

Kazım Özalp Caddesi'nin devamında yer alan Antalya'nın en ünlü ve en eski caddelerinden Şarampol Caddesi'ni yayalaştırılmış bir alışveriş caddesi yapmak eski günlerine döndürmek için 'Efsane Geri Dönüyor, Şarampol Güzelleşiyor' projesi kapsamında düzenleme yapılmıştır.

Proje kapsamında bina cephelerine giydirmeler yapılmış, yer döşemeleri yenilenmiş ve caddeye hareket katması için renkli ve ışıklı döşemeler, farklı kent mobilyaları kullanılmıştır. 2017 yılı aralık ayında kullanıma yeni açılmış ancak henüz beklenen kullanımı sağlayamamıştır (Resim 4.2).



Resim 4.2. Şarampol Caddesi düzenleme sonrası (Antalya Gelişim, 2017)

4.3. Atatürk Caddesi

Alışveriş merkezleri karşısında her geçen gün müşteri kaybeden alışveriş caddelerinden sadece bazıları zaman içerisinde dönüşüm geçirerek canlılığını koruyabilmektedir. Atatürk Caddesi de canlılığını koruyan caddelerden birisidir. Zaman içerisinde değişen caddenin canlılığını koruyabilmesinde Cumhuriyet'in başından itibaren planlanan Antalya'nın ilk gelişme alanlarından birisi olması özelliğinin yanı sıra içyapısı bu canlılığın korunmasında etkili olmuş, tarihi yapısı da caddenin kimlik kazanmasını sağlamıştır.

Atatürk Caddesi, Antalya'nın Muratpaşa ilçesine bağlı Kaleiçi ile Haşimişcan Mahallelerini birbirinden ayıran Antalya'nın en eski ve en önemli caddelerinden biri olma özelliğini taşımaktadır. Halk arasında Işıklar Caddesi olarak nitelendirilse de Işıklar Caddesi'nden ayrı olan Atatürk Caddesi, Antalya'da sosyal yaşamın önemli merkezlerinden sayılır. Caddenin trafiği tek şerit ve tek yön şeklinde olup yoğundur.

Atatürk Caddesi'ni diğer caddelerden ayıran en önemli özelliklerinden biri tarihi çekirdekte "Kent Merkezi Turizm Alanı"nda kalması ve caddenin batı sınırında Antalya Kent Merkezinin cazibe mekânı Kaleiçi Bölgesi'nin yer almasıdır.

Kent merkezi içinde yer alan bu cadde toplu taşım açısından da yoğun bir akstır. Çeşitli (ticari, kamu kullanımları, eğitim, sosyal vb.) işlevleri bir arada barındırmasından dolayı her yaş ve cinsiyetten kentlilerin geldiği yaya hacmi fazla bir çekim alanıdır.

Jacobs'ın (1993) caddelerin fiziksel özelliklerine ilişkin sınıflandırmasına göre, Atatürk Caddesi; batıda tarihi sur duvarları ile doğuda yüksek katlı yapıları ile kuzeyde Dönerciler Çarşısı ve güneyde Karaalioğlu Parkı ile sınırlandırılarak tanımlanabilmektedir. Caddenin karmaşıklığı ise, caddenin yaz kış hareketli kalması, tarihi ve modern yapıların iç içe bulunması, belirli zamanlarda etkinliklerin düzenlenmesi gibi unsurlarla sağlanmaktadır.

Atatürk Caddesi'ndeki yapılar genel olarak konut, ticari ve resmi kurum yapılarından oluşmaktadır. Banka şubelerinin bulunması, okul, cami gibi sosyal donatı alanlarının bulunması, kafeterya-lokanta ve müzikli eğlence yerleri, mağazalar gibi ticari faaliyetin fazla olması ile insanların isteklerini karşılayabilmelerinin yanında ulaşımın kolay olması da Atatürk Caddesi'ni popüler ve merkezi bir yer haline getirmiştir.

Mağazalarla kaplı büyük bir alışveriş caddesi olarak bilinen, bu özellikleriyle geçmişten günümüze canlılığını hiç kaybetmeyen ve sürekli kullanıcı taleplerine cevap vermek için kendini yenilemeye çalışan, kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen Atatürk Caddesi, çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

4.3.1. Atatürk Caddesi'nin tarihsel gelişimi

1910'lu yıllında kurulan Atatürk Caddesi, 1931 yılına kadar Yenikapı Caddesi olarak bilinmektedir. Atatürk'ün Antalya'ya gelip bugünkü Dönerciler Çarşısından Karaalioğlu Parkı arasında yürümesinden sonra 14.02.1931 tarihli belediye meclis kararı ile Gazi Bulvarı olarak değiştirilmiştir (Resim 4.3). 1935 yılında uygulamaya başlayan soyadı kanunu ile birlikte caddenin adı zamanla Atatürk Caddesi'ne dönüşmüştür (fairycrab, 2018).



Resim 4.3. Gazi Bulvarı (1931) (fairycrab, 2018)

1935 yılında Atatürk Caddesi'nin genişletilmesi için istimlak işlemleri başlatılmış ve Cadde boyunca her evin önünü genişletmek için ikişer buçuk metre genişliğinde belediyeye yer verilmiştir. 1936 yılında cadde cephesinde istimlaklar tamamlanmış ancak çalışmalar 1939 yılına kadar sürmüştür (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2005).

Bu çalışmalar kapsamında cadde üzerine Perge Antik Kentinde yer alan su kanalına benzerliği ile dikkat çeken su kanalı inşa edilmiştir. Ancak kanala su, ilk kez Cumhuriyetin 16. yıldönümü olan 29 Ekim 1939 tarihinde verilmiştir (Resim 4.4).



Resim 4.4. Tarihi su kanalı (1939) (fairycrab, 2018).

1943 yılında palmiyelerin dikilmesi ile görsel etkisi güçlendirilen Atatürk Caddesi halk arasında Palmiyeli Cadde olarak anılmaya başlanmıştır (Resim 4.5) (Çimrin, 2012).



Resim 4.5. Atatürk Caddesi'nin palmiyeler ile düzenlenmesi (1943) (Çimrin, 2012)

1980 sonrası Cadde üzerinde yıkılan villa ve evlerin yerine yapılan rant amaçlı apartman yapılarının giriş katları artık mağaza, dükkân, işyeri vb. ticari birimler olarak hizmet vermeye başlamıştır. Atatürk Caddesinin ilk kullanıcıları olan faytonların (Resim 4.6a) yerini zamanla otomobiller almış ve 1930'ların sonundan 1997 yılına kadar çift yönlü araç yolu (Resim 4.6b) olarak kullanılan caddenin tek yönü tramvay güzergâhı ile birlikte trafiğe kapatılarak yaya yolu (Resim 4.6c) olarak düzenlenmiştir. Ulaşım ihtiyacını tam karşılamaması ve ulaşıma etkisi tartışılan tramvay 28 Mart 1999 yılında hizmete girmiştir (Uysal, 2005).



Resim 4.6. Atatürk Caddesi'nin yıllar içinde kullanımı (fairycrab, 2018)

Bütün bunların yanında 2000 yılından 2019 yılına gelindiği zaman sadece dükkân sayılarındaki artışın yanında dükkân türleri de artmıştır. Yeme-içme sektöründeki dükkânlar da artış yaşanması caddenin canlı kalmasının ön önemli faktörlerinden biri olmuştur (Uysal, 2005).

Arazi kullanımı ve yapılan analizlerde yığılma görülen bu kullanımların restoran, giyim, kafe, fastfood mekânları olduğu görülmektedir. Bunların dışında talebe göre değişen ve sayılarında artış gözlenen diğer kullanımlar kozmetik, bijuteri ve özellikle kadın giyimine yönelik dükkânlardır. Parfümeri ve güzellik salonları gibi kozmetik sektörleriyle, takı ve hediyelik eşya gibi kullanımlar çeşitlik sağlayıcı, canlandırıcı ve destekleyicidir.

Yabancı ve küresel markalara olan talep ve turizm şehri olması nedeniyle caddedeki değişimlerden biri olan tabelalarda yabancılaşmada müşteriyi çekmek amaçlı dükkân görünüşünde yapılan değişikliklerdendir. Bunların yanında alışveriş caddelerinin genel özelliklerinden olan açık havada alışveriş yapabilme imkânı ve caddede eski tanıdık alışveriş mekânlarının bulunması gibi potansiyeller de Atatürk Caddesi'nin canlılığını korumada etkili olmuştur.

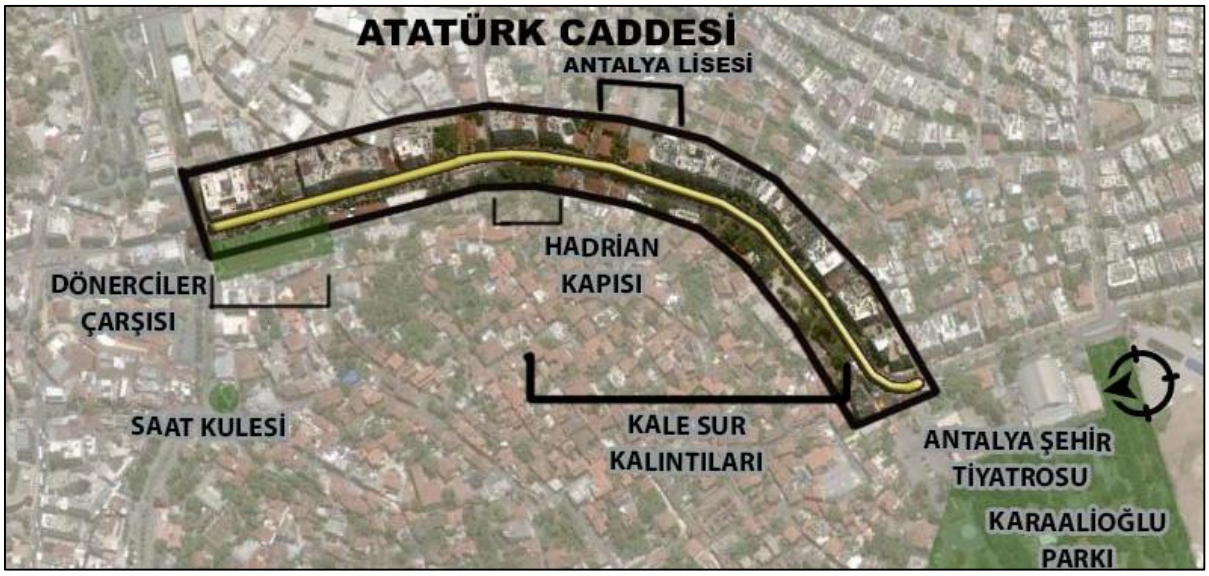
Caddenin sonunda yer alan önceleri nikâh salonu olarak da kullanılan binanın Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne (o zaman Antalya Belediyesi) dönüştürülmesi Atatürk Caddesi üzerinde de hareketliliğin farklı bir boyut kazanmasını sağlamıştır. Belediyenin burada yer seçmesi ile birlikte bina çevresinde ve Atatürk Caddesi boyunca belediye çalışanına hizmet amaçlı çok sayıda lokanta, butik, kafe vb. dükkân açılmıştır.

2016 yılı kasım ayında Antalya Büyükşehir Belediyesi ve bağlı birimlerinin Atatürk Caddesi'nden taşınması ile birlikte caddedeki dükkân kullanımlarında büyük farklılık yaşanmıştır. Gıda sektöründeki dükkânların bir kısmı kapanırken bir kısım dükkân giyim ve bijuteri sektörüyle işlev değiştirmiştir.

4.3.2. Atatürk Caddesi'nin konumu ve önemi

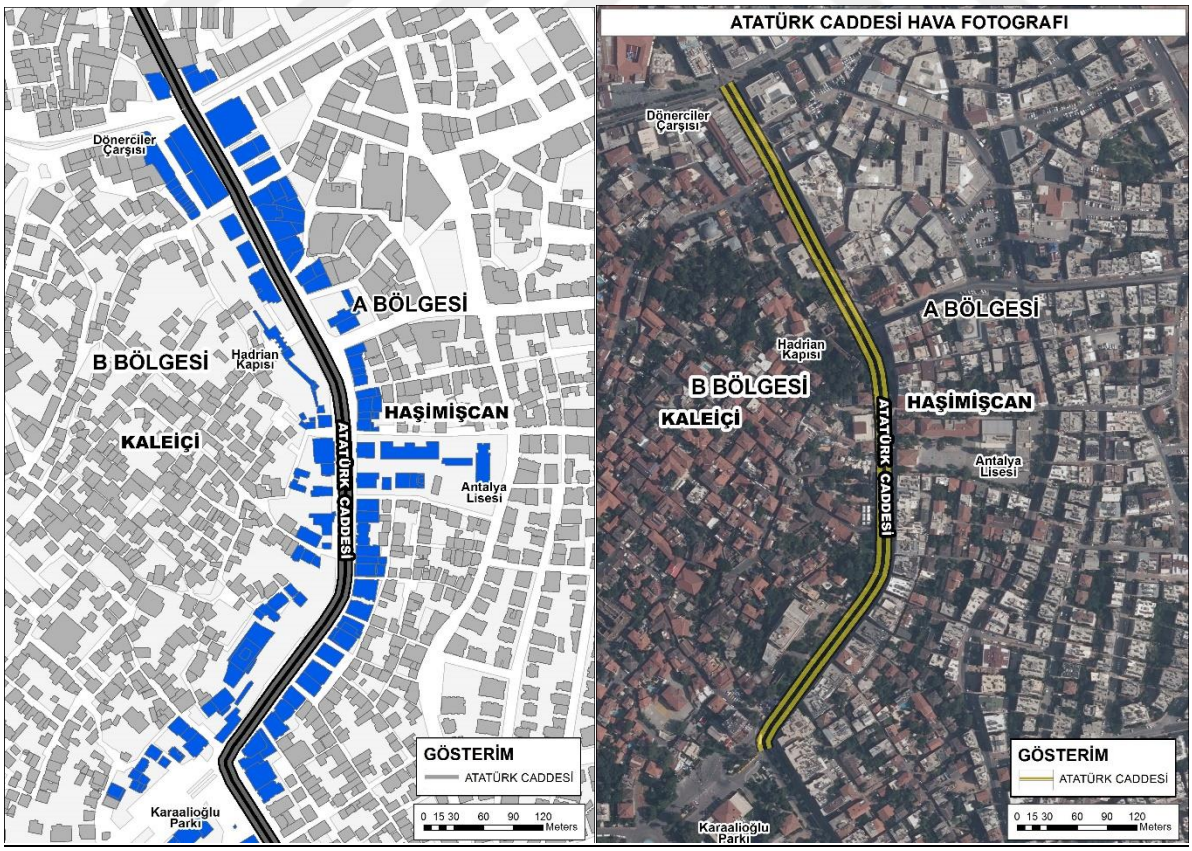
Atatürk Caddesi, Antalya'nın Muratpaşa ilçesine bağlı dönemine ait Kaleiçi ile Haşimişcan Mahallelerini birbirinden ayıran Antalya'nın en eski ve en önemli caddelerinden biri olma özelliğini taşımaktadır. Kent merkezinin güneyinde, kentin omurgası kabul edilen Yüzüncü Yıl Bulvarı'nın güneydoğusunda yer alan, halk arasında Işıklar Caddesi olarak nitelendirilen Cadde, Antalya'da sosyal yaşamın önemli merkezlerinden sayılmaktadır.

Caddeye kimlik veren tarihsel arka planının yanı sıra onu çevreleyen birçok farklı nitelikli alan vardır. Caddenin kuzey yanında ünlü ve kötü görsel yapısına rağmen iyi bilinen "Dönerciler Çarşısı", cadde boyunca kenarda uzanan Kalenin eski şehir surları, 3 Kapılar olarak bilinen tarihi "Hadrian Kapısı" bulunmaktadır. Atatürk Caddesi'nin batısında, Antalya'nın en büyük ve en iyi geleneksel konut dokusu ile antik Attelia Kentinin kalıntılarını içeren Antalya'nın merkezi konumundaki Kaleiçi Kentsel ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı, güneybatısında, Antalya'da yaşayanların ve ziyaretçilerin yoğun olarak kullandığı Antalya Kentinin en eski ve en büyük parkı Karaalioğlu Parkı, Antalya Büyükşehir Belediyesi Eski Hizmet Binası, Şehir Tiyatrosu, Atatürk Evi Müzesi, doğusunda ise Antalya'nın en eski ve en büyük lisesi olan Antalya Lisesi ve yüksek katlı yapılar bulunmaktadır (Şekil 4.3).



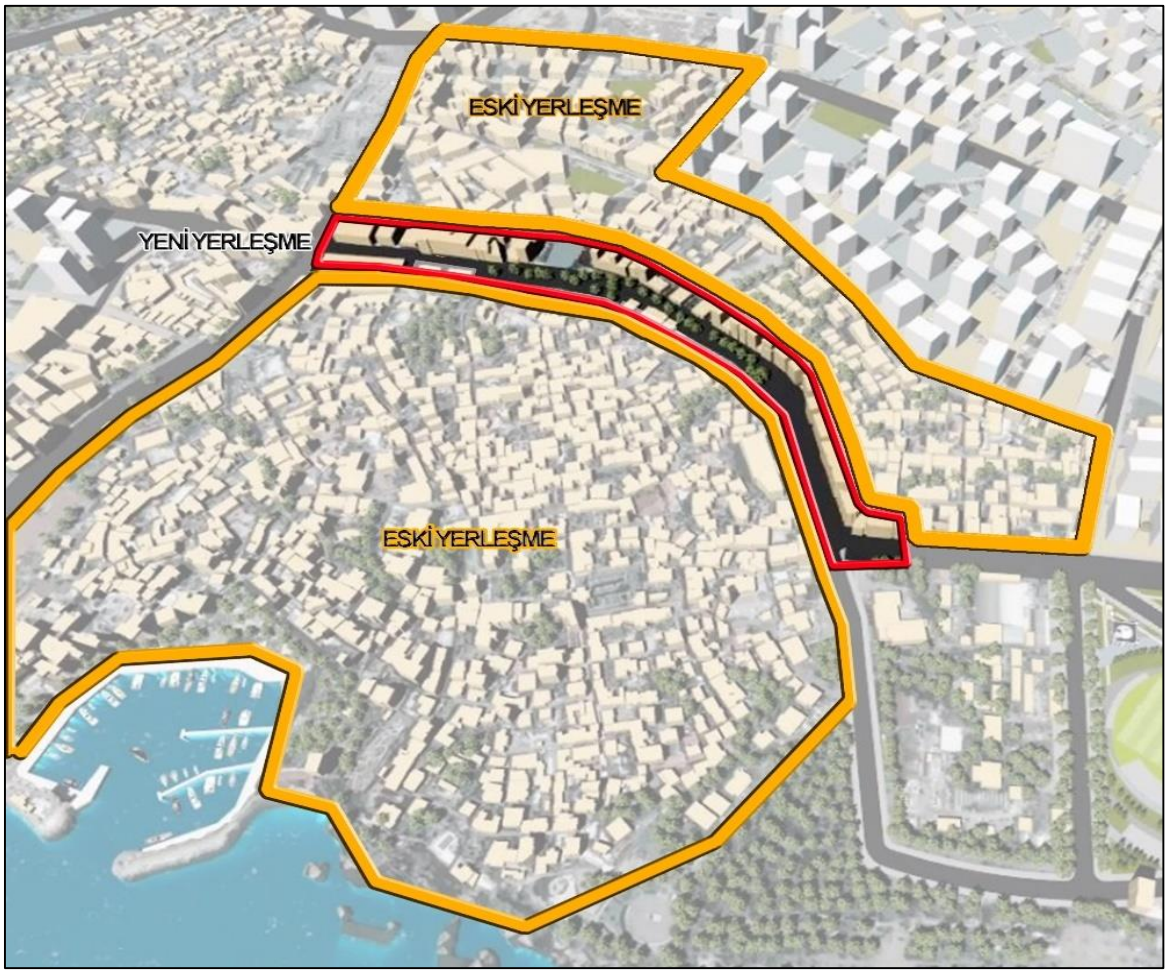
Şekil 4.3. Çalışma alanı

Atatürk Caddesi tek yön 2 şerit, kaldırımlar ve tramvay yolu dahil toplam 20 metre genişliğinde, Dönerciler Çarşısı ile Karaalioğlu Parkı arasında 750 metre uzunluğundadır (Harita 4.1).



Harita 4.1. Atatürk Caddesi'nin konumu

Atatürk Caddesi bugün farklı dönemlerde oluşan iki farklı yerleşim arasında (eski yerleşmeler) yüksek katlı yapıları, fazla insan sirkülasyonu, tramvay yolu ile bir sınır bölgesi görevi görmekte ve eski iki yerleşme arasındaki etkileşimi neredeyse tamamen ortadan kaldırmaktadır (Şekil 4.4).

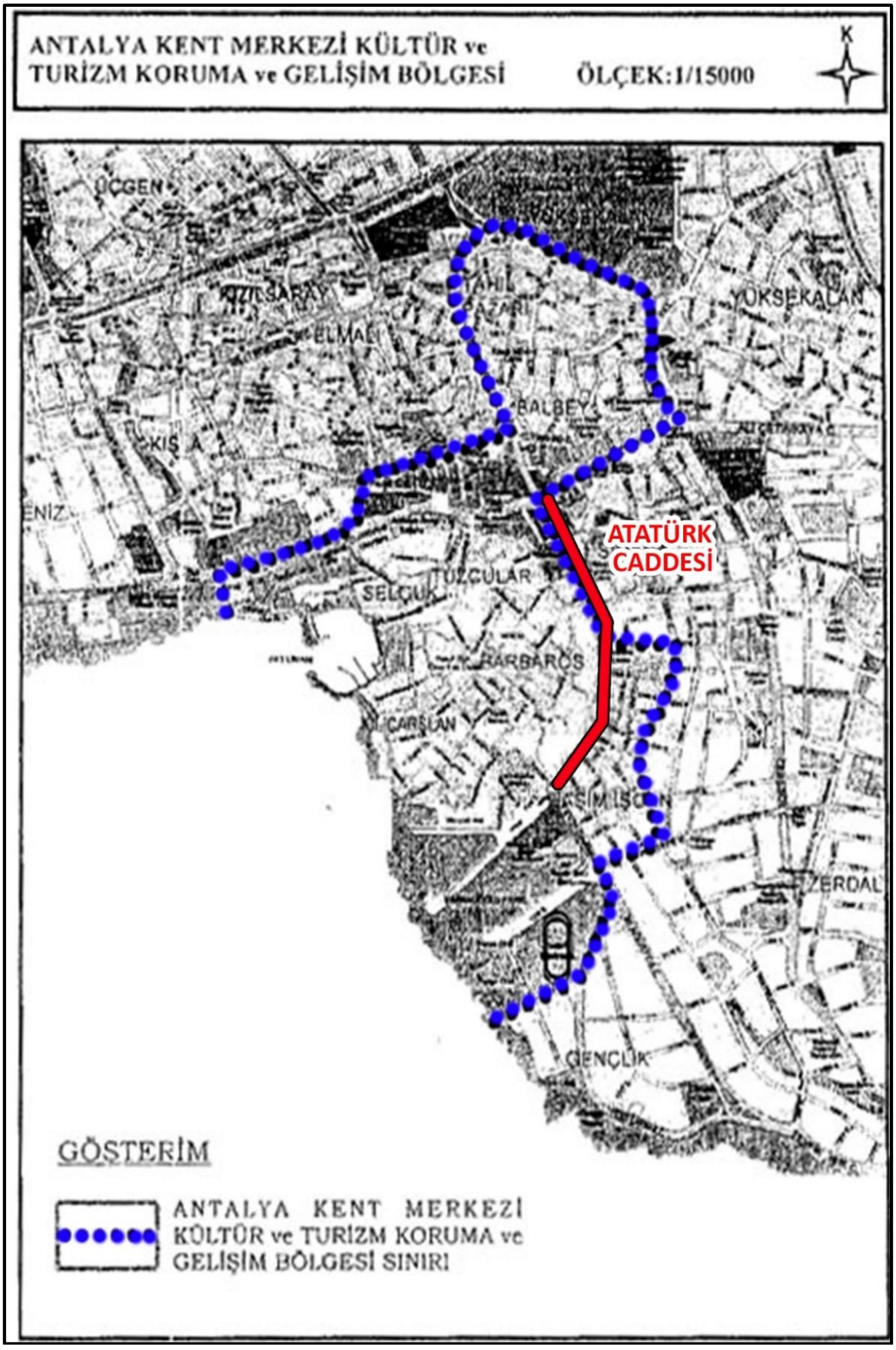


Şekil 4.4. Şehir duvarı niteliğindeki yeni yerleşim alanı (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

4.3.3. Atatürk Caddesi'ne ilişkin yasal ve yönetsel düzenlemeler

Antalya Kent Merkezi KTKGB

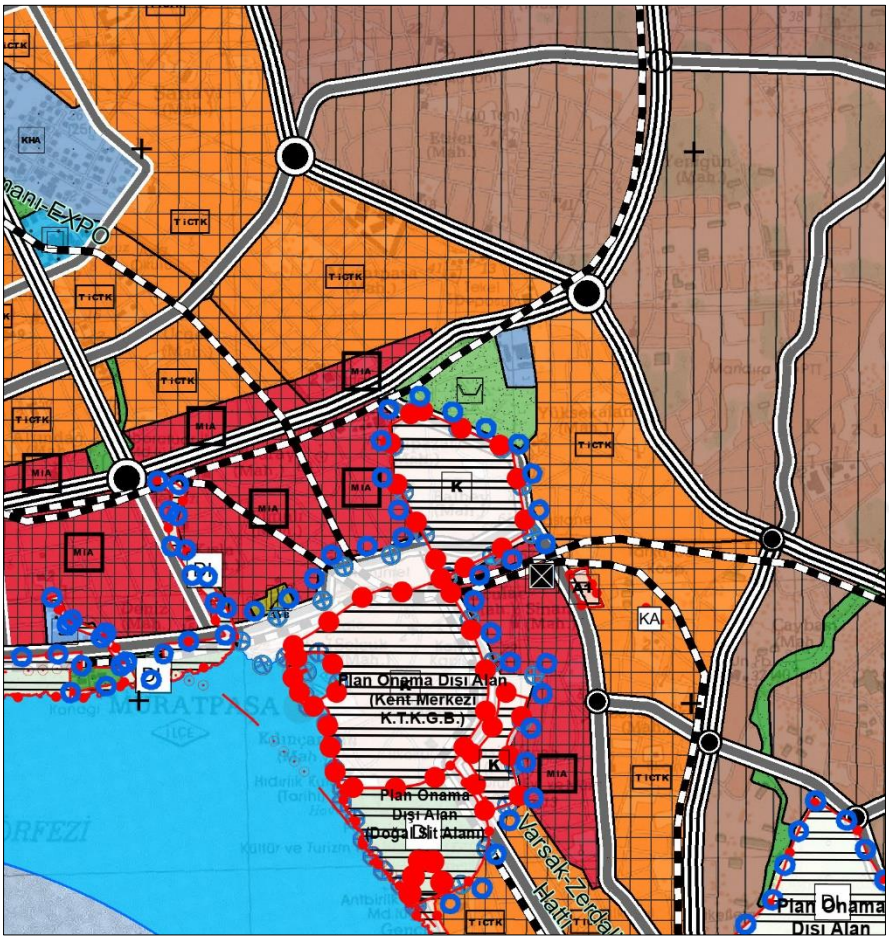
Atatürk Caddesi, Bakanlar Kurulu'nun 27.12.2004 tarih ve 2004/8321 sayılı kararı ile onaylanan 31.12.2004 tarih ve 25687 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren yaklaşık 122 ha büyüklüğünde alanı kapsayan Antalya Kent Merkezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi sınırları içerisinde kalmaktadır (Şekil 4.5).



Şekil 4.5. Antalya Kent Merkezi Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi (Resmi Gazete-25687, 2004)

1/25.000 ölçekli nazım imar planı

Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 10.07.2017 tarih 594 sayılı Meclis Kararı ile onaylan ve 09.10.2017 tarih 844 sayılı Meclis Kararı ile kesinleşen Merkez 5 ilçe ve Serik İlçesine ilişkin hazırlanan 1/25.000 ölçekli nazım imar planında, Atatürk Caddesi'ni de kapsayan Kent Merkezi Kültür Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi plan sınırı dışında tutulmuştur (Şekil 4.6).

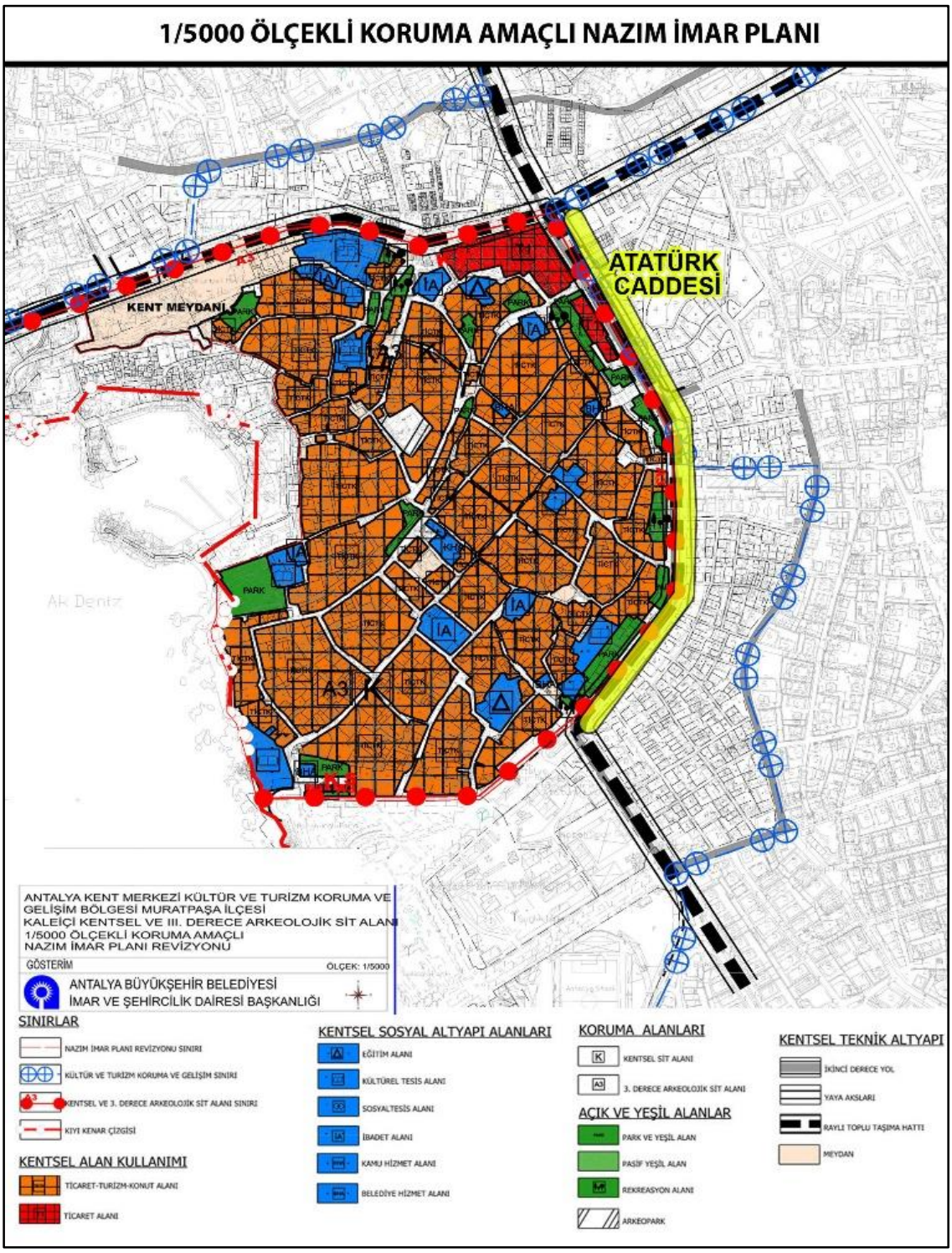


Şekil 4.6. 1/25.000 ölçekli nazım imar planı (09.10.2017/844 BMK) (Aksu, Döşemealtı, Kepez, Konyaaltı, Muratpaşa ve Serik İlçeleri 1/25.000 ölçekli NİP, 2017)

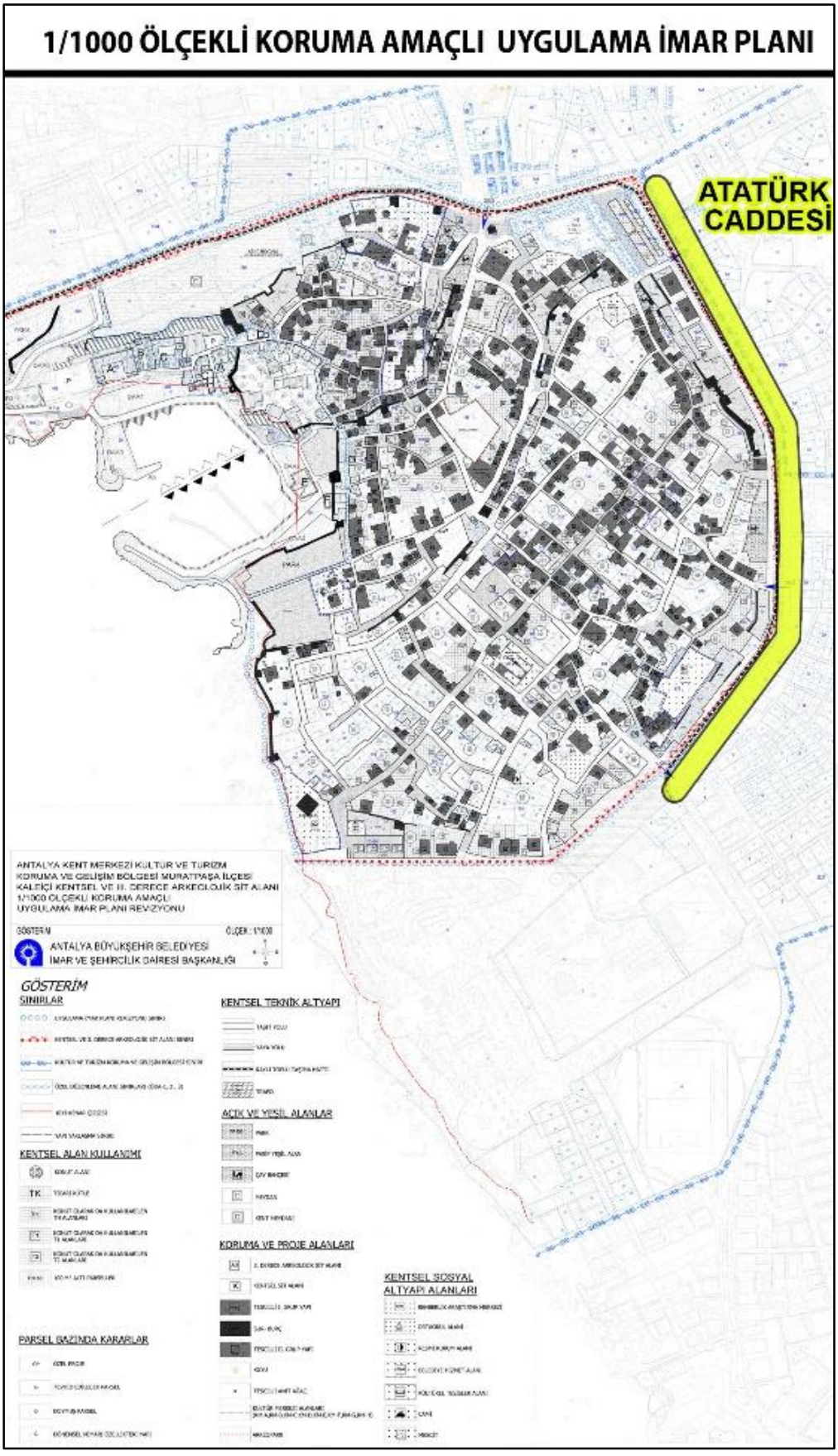
Koruma amaçlı 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı

Atatürk Caddesi'nin batısında, Antalya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 04.06.2018 tarihli ve 7785 sayılı kararı ve Kültür ve Turizm Bakanlığı Plan İnceleme ve Değerlendirme Kurulu'nun 27.08.2018 tarihli ve 2018-06/02 sayılı kararı ile onaylanan, Kaleiçi Kentsel ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanına ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı

Nazım İmar Planı Revizyonu (Şekil 4.8) ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı bulunmaktadır (Şekil 4.8) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018).

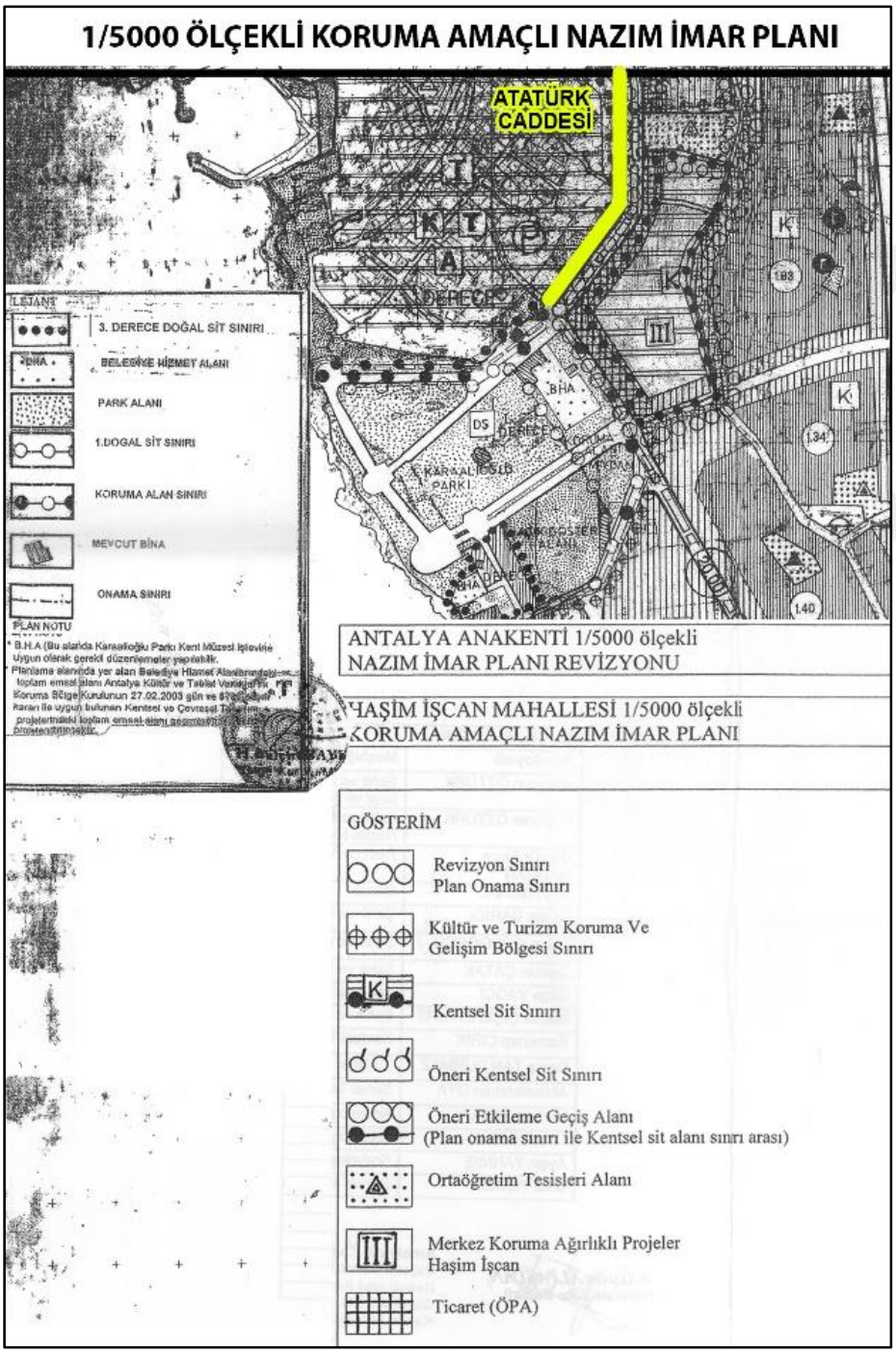


Şekil 4.7. Kaleiçi Kentsel ve III. Derece arkeolojik sit alanına ilişkin koruma amaçlı 1/5000 ölçekli NİP (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018)

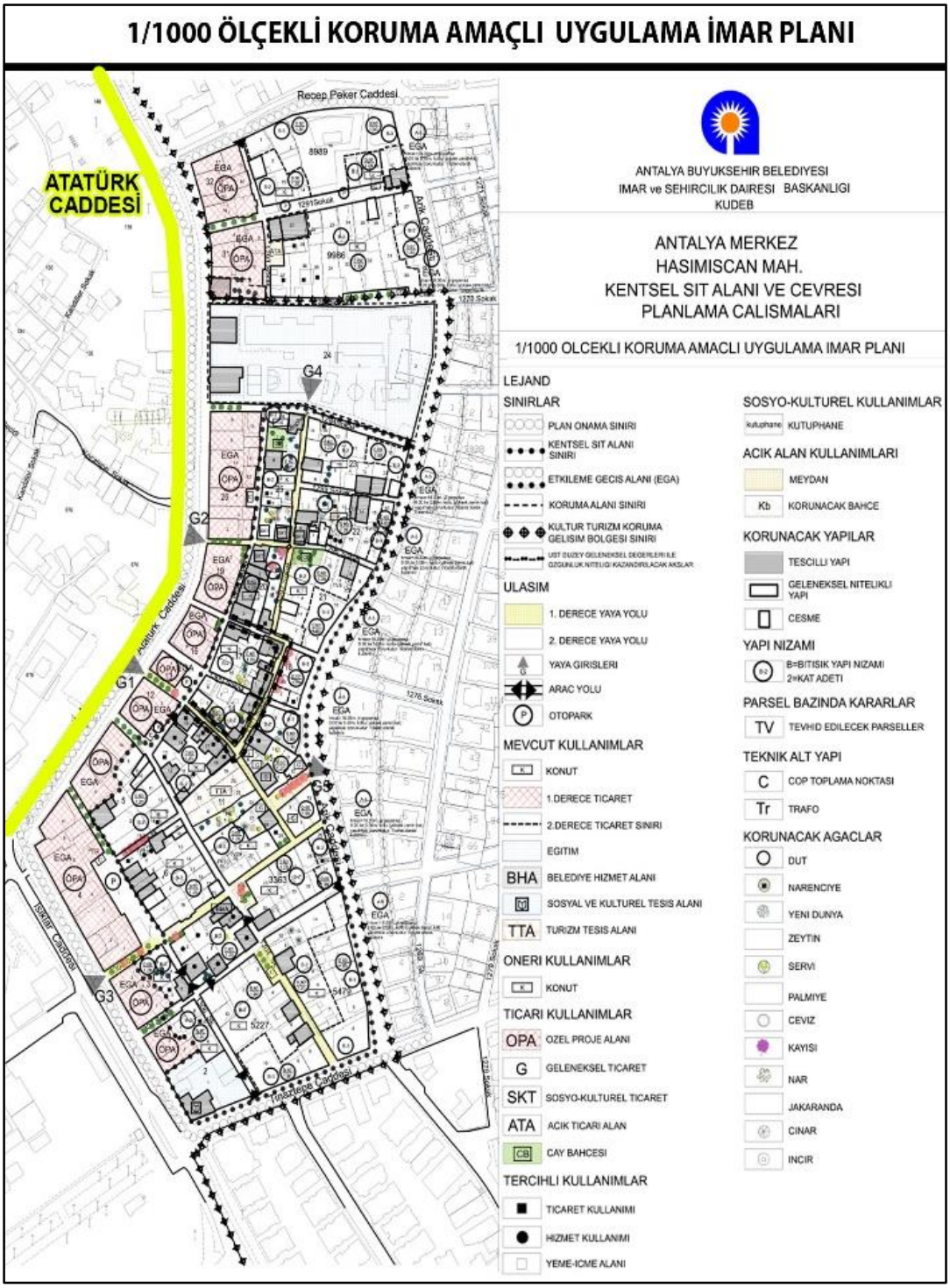


Şekil 4.8. Kaleiçi Kentsel ve III. Derece arkeolojik sit alanına ilişkin koruma amaçlı 1/1000 UİP (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018)

Atatürk Caddesi'nin doğusunda ise Kültür ve Turizm Bakanlığı Plan İnceleme ve Değerlendirme Kurulu'nun 18.02.2011 tarihli ve 104/05 sayılı kararı ile onaylanan Haşimişcan Mahallesi Kentsel Sit Alanı ve çevresine ilişkin 1/5000 ölçekli koruma amaçlı nazım imar planı revizyonu (Şekil 4.9) ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planı bulunmaktadır (Şekil 4.10) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018).



Şekil 4.9. Haşimişcan Mahallesi Kentsel Sit Alanı ve çevresi koruma amaçlı 1/5000 ölçekli NİP (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018)



Şekil 4.10. Haşimişcan Mahallesi Kentsel Sit Alanı ve çevresi koruma amaçlı 1/1000 ölçekli UİP (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2018)

Atatürk Caddesi'nin batısında bulunan Kaleiçi Koruma Amaçlı İmar Planlarında yol boyunca 5 bölge park alanı ve geri kalan alanda ticaret + turizm + konut (TİCTK) olarak planlanmıştır. Ancak henüz plana yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır.

Atatürk Caddesi'nin doğusunda ise kaldırım boyunca yer alan yüksek yapılı binalar Korum Amaçlı İmar Planında özel proje alanı olarak ilan edilmiş ve 1. derece ticaret alanı olarak planlanmıştır. Her iki planda da Atatürk Caddesi plan sınırında kalmış, bu nedenle caddeye ilişkin bir plan kararı getirilmemiştir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği

11.11.2011 tarih 524 sayılı Antalya Büyükşehir Belediye Meclis Kararı ile uygun bulunan İmar Yönetmeliği'nde Alışveriş Caddeleri, Kentsel Çalışma Alanları başlığı altındaki "Ticaret Alanları" maddesindeki tanım kapsamına girmektedir. Tanıma göre "Ticaret Alanları: İmar planlarında; ticari amaçlı yapıların, yer aldığı kentsel-bölgesel iş merkezleri, tali iş merkezleri, yol boyu ticaret, toptan ticaret, pazarlama alanları akaryakıt LPG vb. ürünlerin satış ve/veya servis istasyonları için ayrılan alanlarıdır." denilmektedir.

Yönetmelik hükümlerince tez konusu kapsamında bağlayıcı maddeler ise şunlardır;

Yol boyu ticaret alanları

İmar planlarında ticari amaçlı yapılar için ayrılmış alanlardır. Bu bölgelerde büro, iş hanı, gazino, lokanta, çarşı, çok katlı mağaza banka, şehir oteli, sinema, tiyatro gibi sosyal kültürel tesisler, özel eğitim ve özel sağlık tesisleri ve benzeri yapılar ile imar planlarında gösterilmek kaydıyla akaryakıt, LPG vb. ürün İstasyonlarının yer alabileceği alanlardır.

- Geçici Madde (1): Nazım İmar Planında MİA alanları içindeki konut alanlarında 20,00 mt. ve daha büyük yola cephesi olan parsellerde ;
- Geçici Madde (2): Nazım İmar Planında MİA alanları dışında kalan konut alanlarında 30,00 mt. ve daha geniş yollara cephesi olan parsellerde isteğe bağlı ticari amaçlı bağımsız bölüm oluşturulabilir. Geçici maddelerin uygulanmadığı alanlarda düğün salonu, gazino, gece kulübü, taverna, diskotek vb. sinema, tiyatro, hamam, sauna, ekmek fabrikaları ve ekmek fırınları küçük sanayi tanımına giren imalathaneler vb. iş yerlerine izin verilmez.
- Binaların ticari kullanımda olan zemin katları önündeki arkat ve yaya kaldırımları ile ön bahçelerinin yayaya açık bulundurulması zorunlu olup; yaya trafiğini önleyecek veya

tehlikeye düşürecek duvar ve setler yapılamaz. Yaya geçişini zorlaştırıcı sabit veya seyyar engeller konamaz.

- İmar planında; ticari kullanım alanları ile konut alanlarındaki zemin katların ticari kullanım koşullarını sağlayan alanlarda; otopark yönetmeliğinin öngördüğü sayıda otopark alanı ayrıldıktan sonra kalan alanlar, giriş-çıkışı ayrı düzenlenmek şartıyla özel otopark olarak tertiplenebilir. Bağımsız bölüm numarası alınarak işletilebilir. Ancak, bu şekilde ruhsat alan otoparklar amacı dışında kullanılamaz.
- Ticaret alanlarında zemin kat üzerindeki katlarda planda verilen yapı nizamına göre yapılaşmaya izin verilir (ABB, 2019).

Alışveriş caddelerinin, imar mevzuatında tanımlandığı şekliyle yol boyu ticaret alanlarının, diğer cadde ve sokaklarla belirleyici bir ayrımı yapılmamıştır. Çeşitli maddelerden alınan yukarıdaki hükümler genel anlamda ticaret alanlarının standartlarını içermektedir.

Alışveriş caddelerinin şehrin diğer ana caddelerinden, merkezi iş alanlarından veya yayalaştırılmış ticari alanlardan farklı bir şekilde ele alınmasını sağlayan/engelleyen herhangi bir madde bulunmamaktadır.

Antalya sınırları içerisinde alışveriş caddelerinde yer alan bazı yapısal öğelerin de yasa ve yönetmeliklerle belirlenen bir takım standartları bulunmaktadır. İlan ve Reklam Yönetmeliği bunlardan biridir. Bu yönetmelik Antalya Büyükşehir Belediyesi, sınırları içerisinde; ilan ve reklam için kullanılan materyalleri ve bunların kullanımını kent estetiğini koruyarak düzenlemek amacıyla oluşturulmuştur (ABB, 2019).

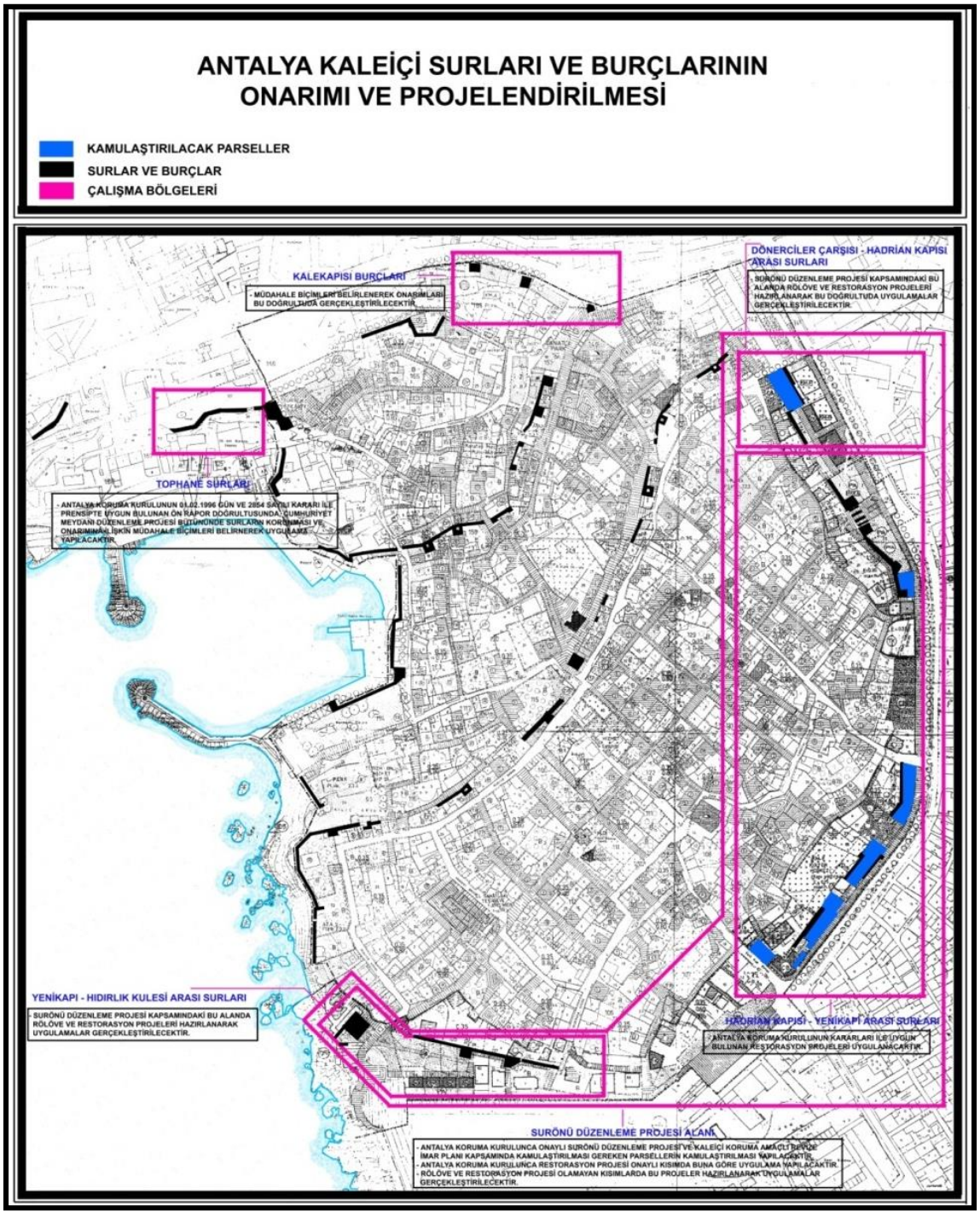
Alışveriş caddelerinde kullanılan tabela ve reklam panoları bina dış cephelerinde, bina sağır duvarlarında, ortak kamu kullanım alanlarında (yeşil alan, pazar yeri, üst geçit vb.), otobüs kapalı duraklarında ve çatılarda kullanılmaktadır.

4.3.4. Atatürk Caddesi projeleri

Atatürk Caddesi, alışveriş birimlerinin ve diğer kullanımların yarattığı canlılık nedeniyle uzun süre kendi haline bırakılarak, cadde üzerinde mekânsal düzenlemeler yapılmamıştır. Ancak Cadde çevresinde ve cadde üzerinde bazı fiziksel müdahaleler gerçekleştirilmiştir.

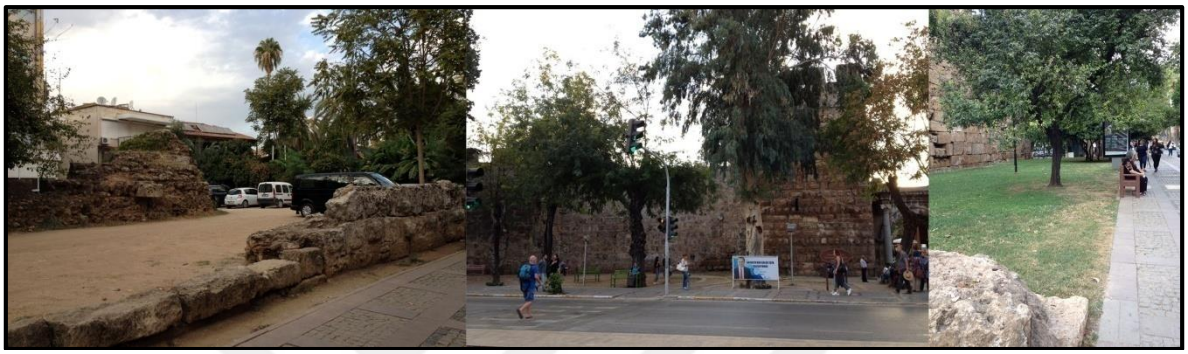
Sur önü düzenleme projesi

Surların korunarak açığa çıkartılması, çevresinin daha ayrıntılı projelerle düzenlenmesi amacıyla Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığınca Kaleiçi Koruma Amaçlı İmar Planının "Dönerciler Çarşısı"ndan başlayarak Atatürk Caddesi boyunca uzanan ve Hıdırlık Kulesinde bulan kısmı "Sur Önü Düzenleme Projesi" adıyla revize edilmiştir (Harita 4.2).



Harita 4.2. Sur önü düzenleme projesi (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

Bu doğrultuda 2005 yılında Dönerciler Çarşısı-Hıdırlık Kulesi arasını kapsayan kısmında kentsel tasarım yaklaşımı ile düzenlenen 1/1000 ölçekli plan revizyonu, Antalya Koruma Kurulu'nun 19.09.1997 tarih 3481 sayılı kararı ile kurulun 10.12.1997 tarih 3610 sayılı 1/500 ölçekli projenin tasarım kararları uygun bulunmuş ve getirilen kamulaştırma kararları ile sur çevresinin açık alan olarak düzenlemesi yapılmıştır (Resim 4.7) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017).



Resim 4.7. Sur önü açık alan

Engelsiz ve yaya öncelikli caddeler projesi

2011 yılında yapılan bütün kullanıcıların tüm hizmetlere ulaşabilmesi ve kamusal yaşama katılabilmesi amacıyla engelsiz ve yaya öncelikli caddelerin yapılması planlanmıştır. "Engelsiz ve Yaya Öncelikli Caddeler Projesi" kapsamında "Antalya'yı Cadde Cadde Güzelleştiriyoruz Projesi" adıyla Atatürk Caddesi boyunca düzenlemeler yapılmıştır (Resim 4.8). Düzenleme kapsamında;

- 6700 m^2 alanda 750 m yol boyunca engelli vatandaşların geçişine uygun rampalar ile görme engelli kılavuz yolları ve uyarı taşları yapılmıştır.
- Kilit taşı olan caddenin doğu kaldırımları mermer döşenmiş,
- Kent mobilyaları daha kullanışlı ve estetik açıdan yüksek hale getirilmiş
- Yol boyu turunç ağaçları dikilerek hem peyzaj düzenlemesi yapılmış hem de görsel açıdan düzenlenmiştir (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017).



Resim 4.8. Atatürk Caddesi düzenleme öncesi (2011) ve sonrası (2018) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017); (Güneş Tok, 2018)

Su kanalı

Atatürk Caddesindeki mevcut doğal su kanalı, palmiye ağaçları yetiştirilmeden önce şekillendirilmiş ve çevre kalitesini sağlayan fiziksel bir unsur olarak günlük yaşama entegre edilmiştir (Resim 4.9 - Resim 4.10).



Resim 4.9. Su kanalı (1944) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)



Resim 4.10. Su kanalı (1956) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

Ancak su kanalı zamanında kimliğini kaybetmiş, uzun bir süre göz ardı edilmiş ve 1986 da kapatılmıştır. "Antalya'yı Cadde Cadde Güzelleştiriyoruz Projesi" kapsamında orta refüjde bulunan mevcut betonarme kanal korunarak, üzerine yeni bir arık sistemi ile su öğesinin tekrar caddeye kazandırılmıştır. Kanal üzerine belirli aralıklarla yaya köprüleri yapılarak görsel açıdan zenginleştirilmiştir (Resim 4.11).



Resim 4.11. Su kanalı düzenleme öncesi (2011) ve sonrası (2018) (Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

Zaman içinde yapılan bu projeler ile Atatürk Caddesi'nin köhneleşmesinin önüne geçilmiş caddenin kullanıcı memnuniyetini arttırmıştır. Ancak geçen 23 yılda tarihi sur kenarları yeniden düzenlemeye ihtiyaç duyar hale gelmiştir. Düzenleme yapılmayan caddenin batı kaldırımları köhneleşmeye başlamıştır.

4.4. Atatürk Caddesi Mevcut Kullanımı

Alışveriş caddelerinin kalitesini arttıran en önemli etmenlerden biri cadde üzerindeki ticari faaliyetlerin çeşitliliğidir. Bu kapsamda Atatürk Caddesindeki faaliyetler ve yapılar analiz edilmiştir.

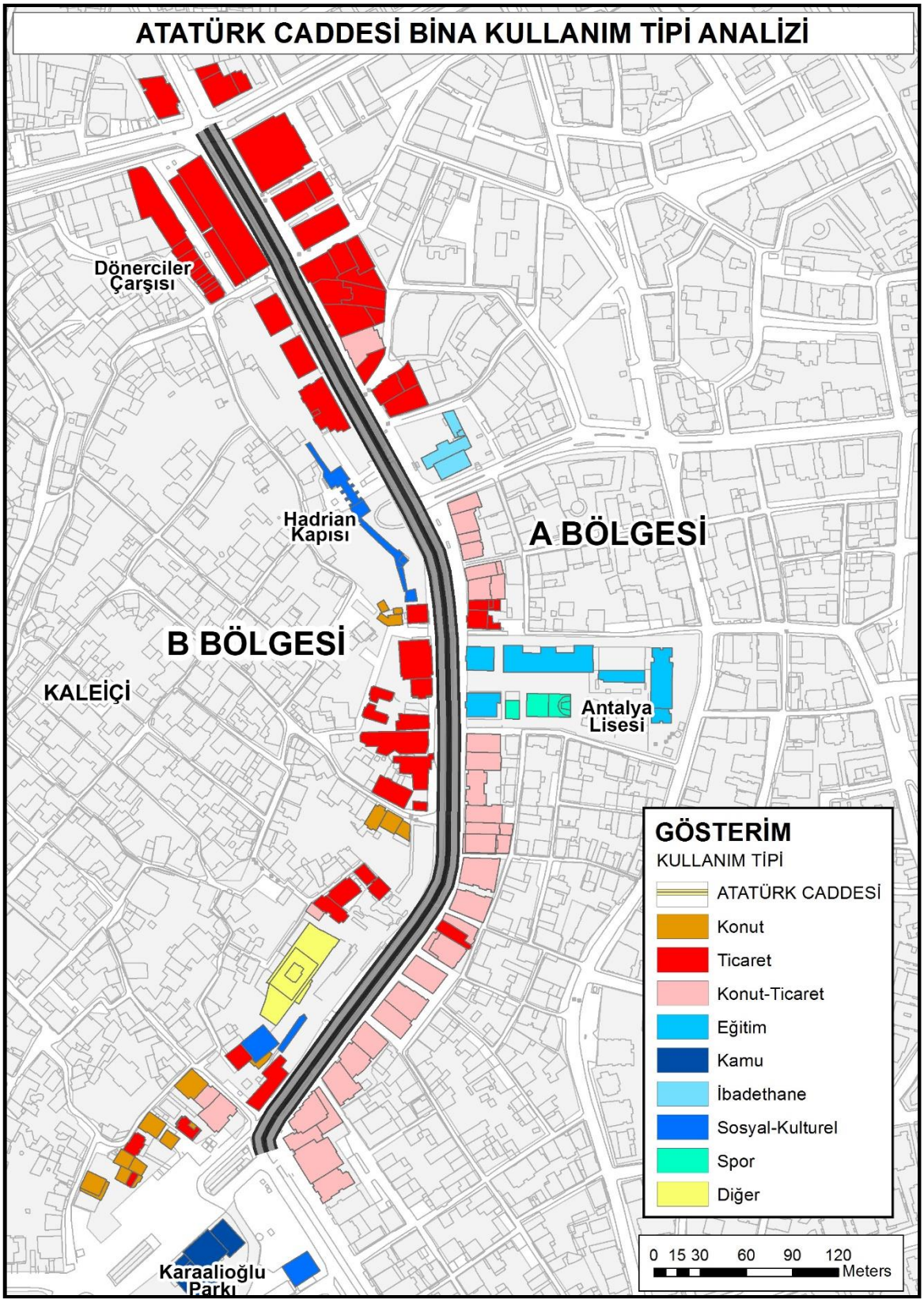
4.4.1. İşlev analizi

Atatürk Caddesi görünüşte karmaşıklık hissi veren görünümüyle ağaçların yerleşimi, yeşil sınırlar, su kanalı ve tramvay gibi bazı temel özellikleri ardında gizlemektedir. 750 metre boyunca uzanan cadde karakteristiği; iş, alışveriş, temel yemek ihtiyaçları ve konut kullanımları şeklindedir.

Caddenin fiziksel özelliklerini araştıran Jacobs (1961) işlevsel çeşitliliğin, ekonomik ve sosyal açıdan caddeler için önem taşıdığını belirtmiştir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Atatürk Caddesi, canlılığını korumasını destekleyici nitelikte; insanların boş zamanlarını değerlendirebileceği, diğer insanlarla etkileşim içine girebileceği, alışveriş yapabileceği vb. etkinleri gerçekleştirebileceği birçok işlevsel çeşitliliği barındırmaktadır.

Caddede karmaşıklık hissi veren; tamamlayıcı olmayan (Jacobs, 1993), uyumsuz kullanımlar, birbirleri ile uyumsuz ticari tabelalar ve dükkân cepheleri, yabancı malzemeler, her yerde bulunabilen elektrik ve telefon kabloları vb. gibi birçok nesne vardır. Atatürk Caddesi, uyumlu olmayan pek çok dükkân ve restoranın bulunduğu büyük binalarla doludur.

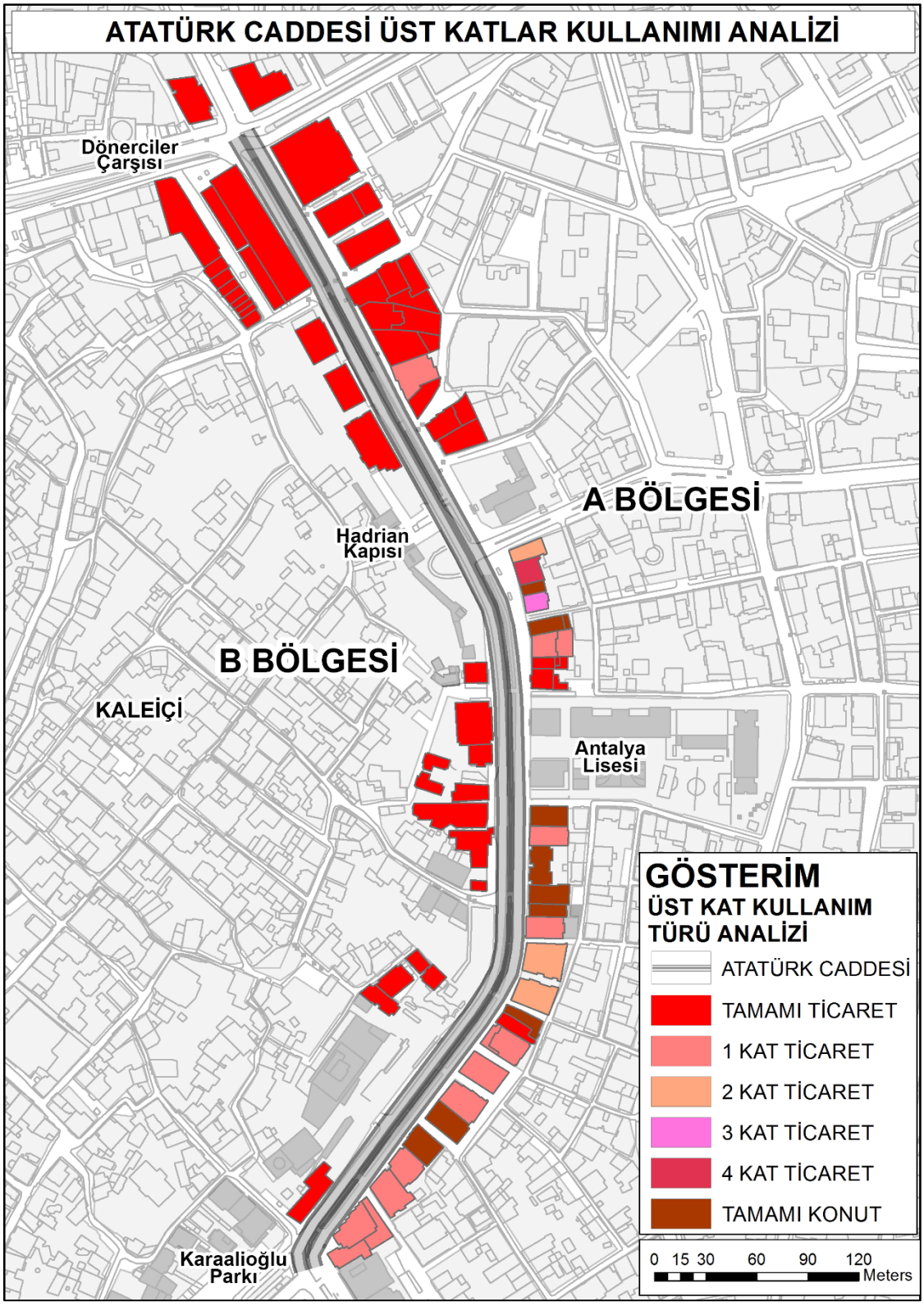
03.01.2019 tarihli TKGM verilerine göre Atatürk Caddesi üzerinde yaklaşık 305 dükkân bulunmaktadır. Ancak tapu kayıtlarında asma katlar ve depolar dahil ayrı ayrı olan dükkânların çoğu birleşerek tek dükkân olmuştur. Çalışma alanında yapılan analizler sonucunda Atatürk Caddesi üzerinde caddeye cepheli 133 adet dükkân ve 8 pasaj/işhanı (86) bulunduğu tespit edilmiştir. 03.01.2019 tarihli TKGM verilerine göre bürolar hariç 397 adet konut bulunmakta olup bunların hepsi caddenin doğu bölgesindeki yapılarda bulunmaktadır (Şekil 4.11).



Şekil 4.11. Atatürk Caddesi bina kullanım tipi

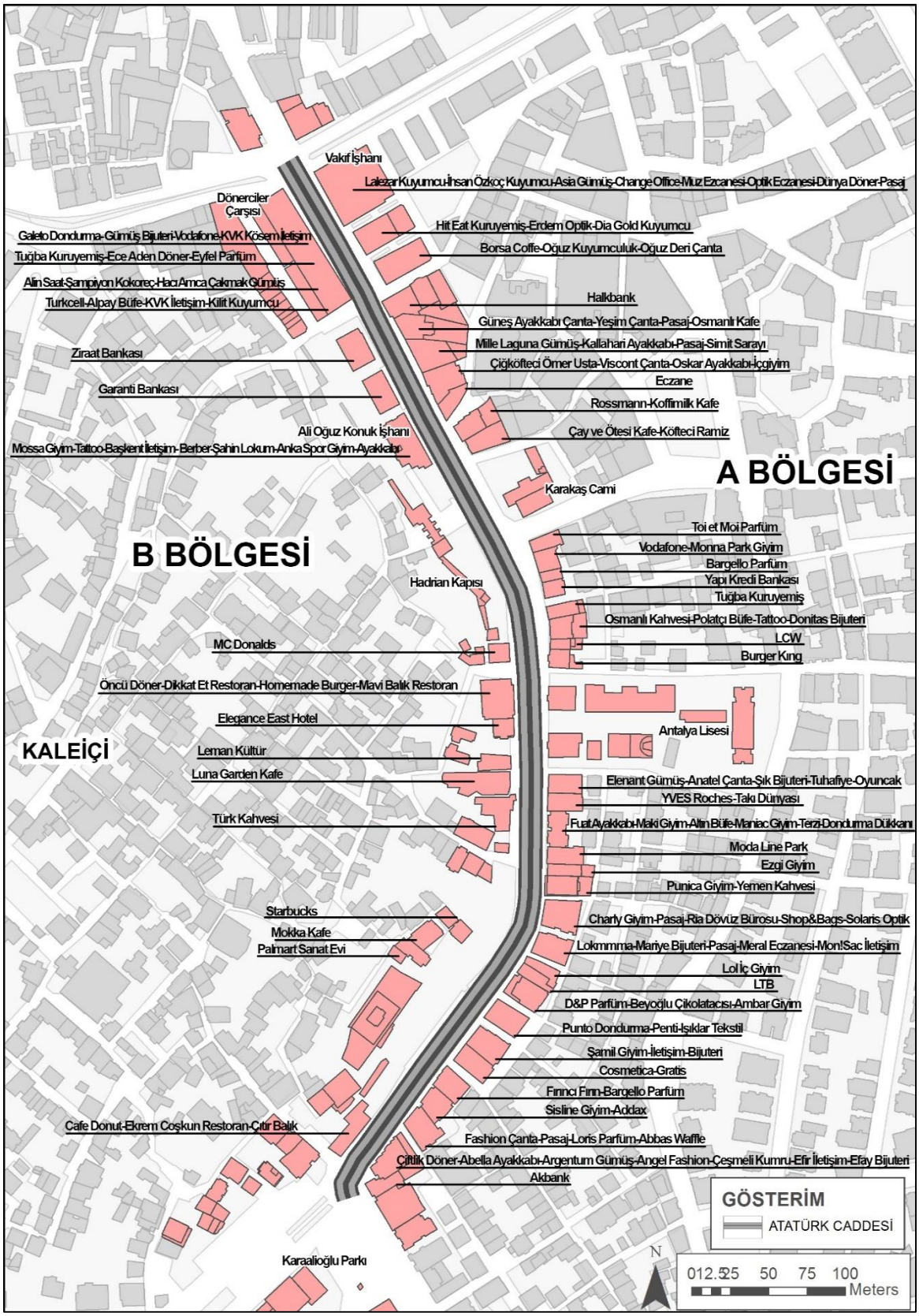
Cadde boyunca yer alan binaların zemin katlarının tamamı ticaret olmakla beraber üst kat kullanımları incelendiğinde yapıların % 50,0'sinin üst katlarının tamamı ticaret, % 20,8'inin

sadece 1. katları ticaret, % 6,3'ünün 2. katları ticaret, % 2,1'inin 3. ve 4. katları ticaretken binaların %18,8'inin üst katları konuttur (Şekil 4.12).



Şekil 4.12. Atatürk Caddesi üst kat ticaret analizi

Yapılan arazi kullanım çalışmasında zemin kattaki tüm ticaret birimlerinin isimleri ile markaları ve ticaret tipleri belirlenmiştir. Oluşturulan bu ticaret envanteri coğrafi bilgi sistemleri programında mevcut binalar ile eşleştirilerek kodlanmıştır. Bu sayede tüm binalardaki ticaret türlerini ve kullanımlarını ticaret birimlerinin marka ve tiplerine sınıflanmasına göre haritalamak mümkün olmuştur (Şekil 4.13).



Şekil 4.13. Atatürk Caddesi ticari envanter analizi

Eski binalara sahip yoğun mahalleler daha cazip, daha canlı ve alışveriş caddelerini ziyaret etmek için daha fazla insanı cezbetmektedir. Atatürk Caddesi'nin batı sınırının Antalya

Kentinin tarihi çekirdeğini oluşturan Kaleiçi Bölgesi olması ve bu bölgeye gelen ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ni kullanmaları bu caddenin canlılığı için önemli bir etkendir.

Yoğunluk, karma kullanım, bölgesel erişilebilirlik, merkez işlevi, bağlantılar, yol tasarımı, park sorunu, yaya koşulları ve hareketlilik gibi fiziksel faktörler cadde kullanımını etkilemektedir. Atatürk Caddesi'nde, Dönerciler Çarşısı'ndan Karaalioğlu Parkı'na kadar fiziksel olarak sürekliliğinin yanında kullanım açısından ayrışmalar bulunmaktadır.

4.4.2. Yapı analizleri

Montgomery'e (1995) göre insanların etkileşim içinde bulunduğu tüm başarılı kentsel alanların anahtarı ticarettir. Yoğun ticaret hacminin oluşması için farklılığa ve birincil kullanım alanlarının çeşitliliğine gereksinim duyulmaktadır. Kullanım çeşitliliği olan alanlar tek fonksiyonlu yerlerden çok daha fazla ilgi çekici olmaktadır. Aktivite farklılığını sağlamak için, farklı bina tiplerine, karma kullanımlara, bina boyutlarının yaş ve durumlarının dikkate alınmasına, türlerine ve uyumlarına gereksinim duyulmaktadır.

Bu kapsamda Atatürk Caddesi boyunca yer alan yapılarda, tür, kullanım, fonksiyon analizleri yapılmıştır.

Yapı kullanım fonksiyonu

Jacobs (1961), karma kullanımlarla oluşturulmuş köşe yapılarının caddelerde sosyal etkileşimi ve yaşanabilirliği desteklediğini belirtmiştir. Castrillo (2000), ise bu teoriyi karma kullanımların, yani çeşitlilik içeren yerlerin o mekânların canlılığının korunmasında en önemli etkenlerden biri olduğunu vurgulayarak desteklemiştir.

Bu kapsamda değerlendirildiğinde, çalışma alanındaki yapılar genel olarak konut, ticari ve resmi kurum yapılarından oluşmaktadır. Banka şubelerinin bulunması, okul, cami gibi sosyal donatı alanlarının bulunması, kafe-lokanta ve müzikli eğlence yerleri, mağazalar gibi ticari faaliyetin fazla olması ile insanların isteklerini karşılayabilmelerinin yanında ulaşımın kolay olması da Atatürk Caddesi'ni popüler ve merkezi bir yer haline getirmiştir.

Dükkân türleri

Cadde boyunca yer alan tüm yapıların giriş katları ve bazı yapıların tamamı ticaret fonksiyonuna sahiptir. Cadde boyunca lokanta, bijuteri, kitapçı, ayakkabı-çanta, giyim (yerel-kurumsal), kuruyemiş dükkânları, büfe, dondurma dükkânları, tatlıcılar, kuyumcular, bankalar, kozmetik dükkânları vb. ticaret fonksiyona sahip dükkânlar bulunmaktadır.

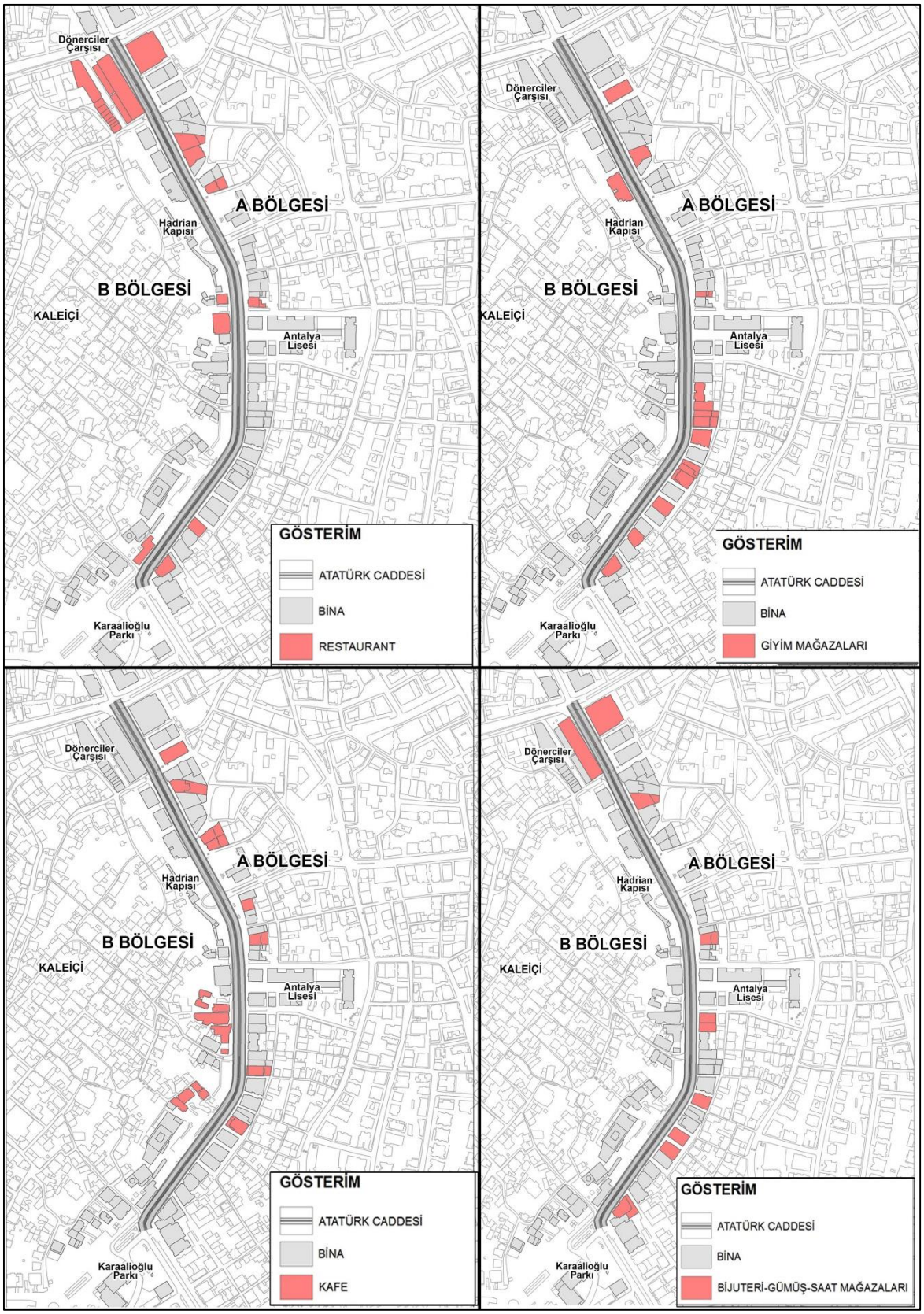
Bu dükkânların % 15,0'ini giyim sektörü (20), % 12,8 'ini yeme-içme sektörü (17), % 9,8'ini kafe (13) ve bijuteri (13), % 8,3'ünü ayakkabı-çanta mağazaları (11), % 7,5'ini kozmetik mağazaları (10), % 6,8'ini iletişim mağazaları (9), % 4,5'ini eczane-optik (6), tatlı-dondurma dükkânları (6), % 3,8'ini banka (5), kuyumcular (5) ve % 2,3'ünü büfe ve kuruyemiş dükkânlarından (3) ve % 7,5'ini de diğer (tattoo dükkânları, terzi, oyuncakçı, kitapçı vb) sektörlerdeki mağaza ve dükkânlar oluşturmaktadır.

Çizelge 4.1. Atatürk Caddesi'nde yer alan dükkân türleri ve sayıları

Tür	Adet	(%)
Büfe	3	2,3
Kuruyemiş	3	2,3
Kuyumcu	5	3,8
Banka	5	3,8
Pasaj+İşhanı	6	4,5
Tatlı-Dondurma	6	4,5
Eczane-Optik	6	4,5
İletişim	9	6,8
Kozmetik	10	7,5
Ayakkabı-Çanta	11	8,3
Diğer (tatto, oyuncakçı vb.)	12	9,0
Bijuteri	13	9,8
Kafe	13	9,8
Yeme-İçme	17	12,8
Giyim	20	15,0
Toplam	133	100,0

Cadde üzerinde ağırlıklı olarak yeme-içme birimleri bulunmaktadır. İkinci sırada giyim sektörü yer alırken bijuteriler, kozmetik dükkânları bulunmakta ve bunları ve ayakkabı-çanta üzerine çeşitli mağazalar ve kuyumcular takip etmektedir (Çizelge 4.1).

Caddede zaman zaman aynı tür kullanımların kümelendiği gözlemlenmiştir. Örneğin; caddenin birinci bölümünde kuyumcuların birbirlerine çok yakın yer seçtiği (Şekil 4.15) ve bu yer seçimini kafelerin devam ettirdiği görülmektedir. Caddede yer alan ticari birimlerin mekânsal dağılımı şekil 4.14 ve şekil 4.15'da verilmektedir.



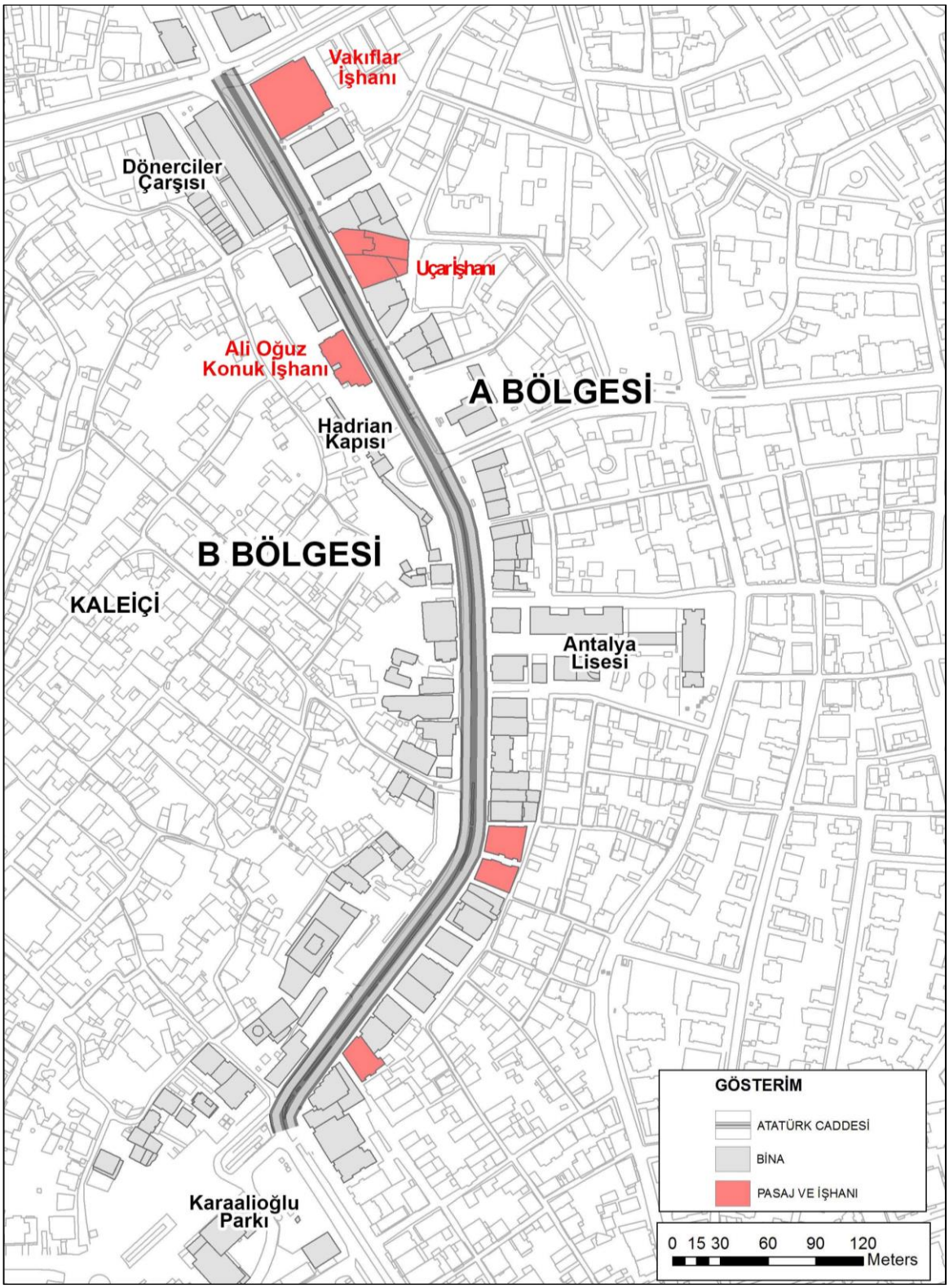
Şekil 4.14. Atatürk Caddesi'nde yer alan ticari birimler-1



Şekil 4.15. Atatürk Caddesi'nde yer alan ticari birimler-2

Caddede genellikle ziyaretçilerin alışveriş alışkanlıkları ve ihtiyaçları gözetilmekte olduğu görülmekte çevrede yaşayan konut sahiplerinin günlük alışkanlıkları ve ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kullanımlara (market) çok yer verilmediği görülmektedir.

Cadde boyunca tek taraflı yer alan dükkânların % 4,5'ini iş hanı ve pasajlardan oluşmaktadır (Şekil 4.16). Atatürk Caddesi üzerinde 3 adet işhanı (Ali Oğuz Konuk, Uçar ve Vakıf İşhanı) ve 5 adet pasaj bulunmakta olup içlerinde toplam 86 adet dükkân bulunmaktadır.



Şekil 4.16. Atatürk Caddesi'nde yer alan pasaj ve işhanları

Genellikle, kitapçı, terzi, berber gibi kullanımların bulunduğu iş hanı ve pasajlar cadde boyunca varlıklarını sürdürmektedirler (Resim 4.12).



Resim 4.12. Atatürk Caddesi üzerinde bulunan pasaj ve işhanlarından birkaçı

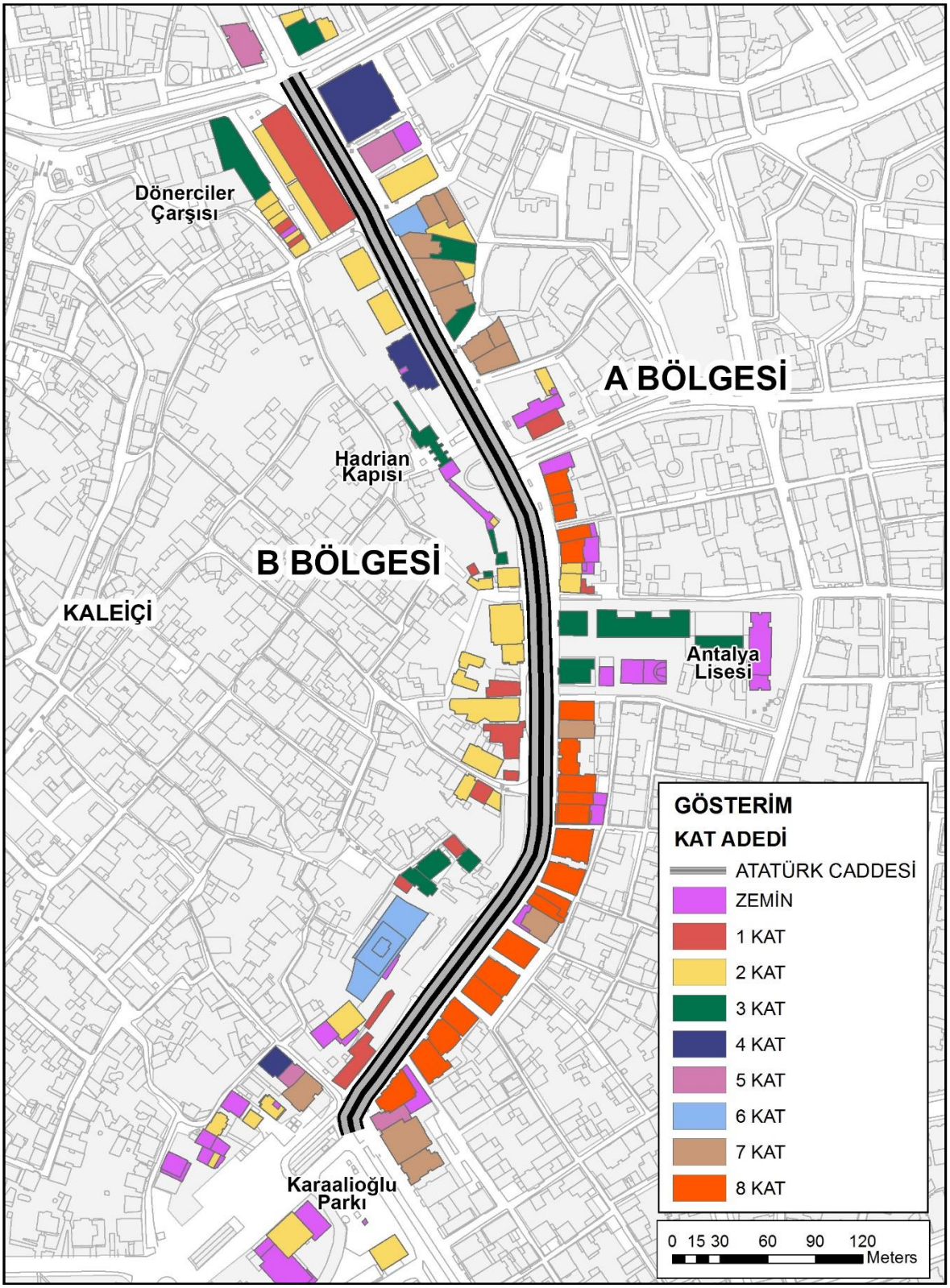
Ercoşkun ve Özüduru'nun (2013) çalışmasında alışveriş mekânlarının kalite göstergesinin yerellik olduğu vurgulanmaktadır. Atatürk Caddesi'nde de zincir yapıların yanı sıra yerel esnafın yoğun olarak ağırlıkta olduğu görülmektedir. Caddeye cephesi bulunana 133 adet dükkânın 101 tanesi, pasaj ve işhanları içinde bulunan ticari birimlerin tamamı (86 adet) yerel mağazalardan, kafelerden ve dükkânlardan oluşmaktadır.

Yapı kat adedi

Atatürk Caddesi'nde planlardaki emsal artışıyla iki üç katlı tarihi binaların yerini yüksek katlı binalar almıştır. Caddenin doğu yönünde 7-8 katlı bitişik nizamdaki binalar cadde ile eski yerleşmeler arasında duvar görevi görmektedir. Binaların altında caddeye dar cepheli derinliği fazla olan çok sayıda dükkân bulunmaktadır (Şekil 4.17.).

Batı yönünde ise sit alanına sınır olması ve tarihi surların bu tarafta bulunması nedeniyle yükseklik daha az (en fazla 4 katlı), kent içi boşluklar daha fazladır.

Rogers (2017)'a göre, yüksek ölçekli yüksek katlı yapı, insanların sağlığını olumsuz yönde etkileyebilirken, insan ölçekli yapılar, insanların kamusal alan algıları üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde A bölgesi, insan ölçeğinin üzerinde yapılarla çevrelenmişken B bölgesi, insanların kamusal alan algıları üzerinde olumlu bir etkiye sahip olmasını sağlayacak ölçekte yapılarla çevrelenmiştir.



Şekil 4.17. Atatürk Caddesi bina kat adetleri

4.5. Atatürk Caddesinin Tasarım Kriterleri Açısından Analizi

Cumhuriyetin ilk zamanlarından iki üç katlı tarihi cumbalı evlerle çevrili olan cadde zaman içinde planlardaki emsal artışlarıyla ve gelişen Türkiye şartları ile yüksek katlı binalarla çevrelenmiştir. Atatürk Caddesi zamanla kullanıcıları için, yüksek katlı binalarla çevrili olmasının yanı sıra araçlar ve yayalar üzerindeki trafik stresi yoğun nüfuslu alanın boş alana ihtiyacı artan bir cadde haline gelmiştir. Atatürk Caddesi, mekânsal fonksiyonların kullanımı ve mimari formların çatışması arasındaki hassas dengeyi tutmak kaydıyla halen hayata tutulmaktadır.

Kamusal alanlarda olması gerek özellikler üzerine araştırma yapan Rogers (2017), kullanım çeşitliliğinin, insanları caddeye çekeceğini, kalıcılığı teşvik edeceğini ve aynı zamanda güvenliği arttıracağını belirtmiştir. Atatürk Caddesi, kaldırımları çevreleyen binaların zemin katlarında; perakende ticaretler ile karma kullanımlar, birinci katlarında; ofisler ve üst katlarda; konutlar ve bürolar ile kullanım çeşitliliğini sağlamaktadır.

Kentsel sit alanını çevreleyen, aynı zamanda nostaljik tramvay hattının da geçtiği, çoğunlukla mağazaların, yeme-içme mekânlarının bulunduğu Atatürk Caddesi, Antalya'nın yaz-kış en yoğun yaya kullanımının olduğu caddesidir (Gül, 2006).

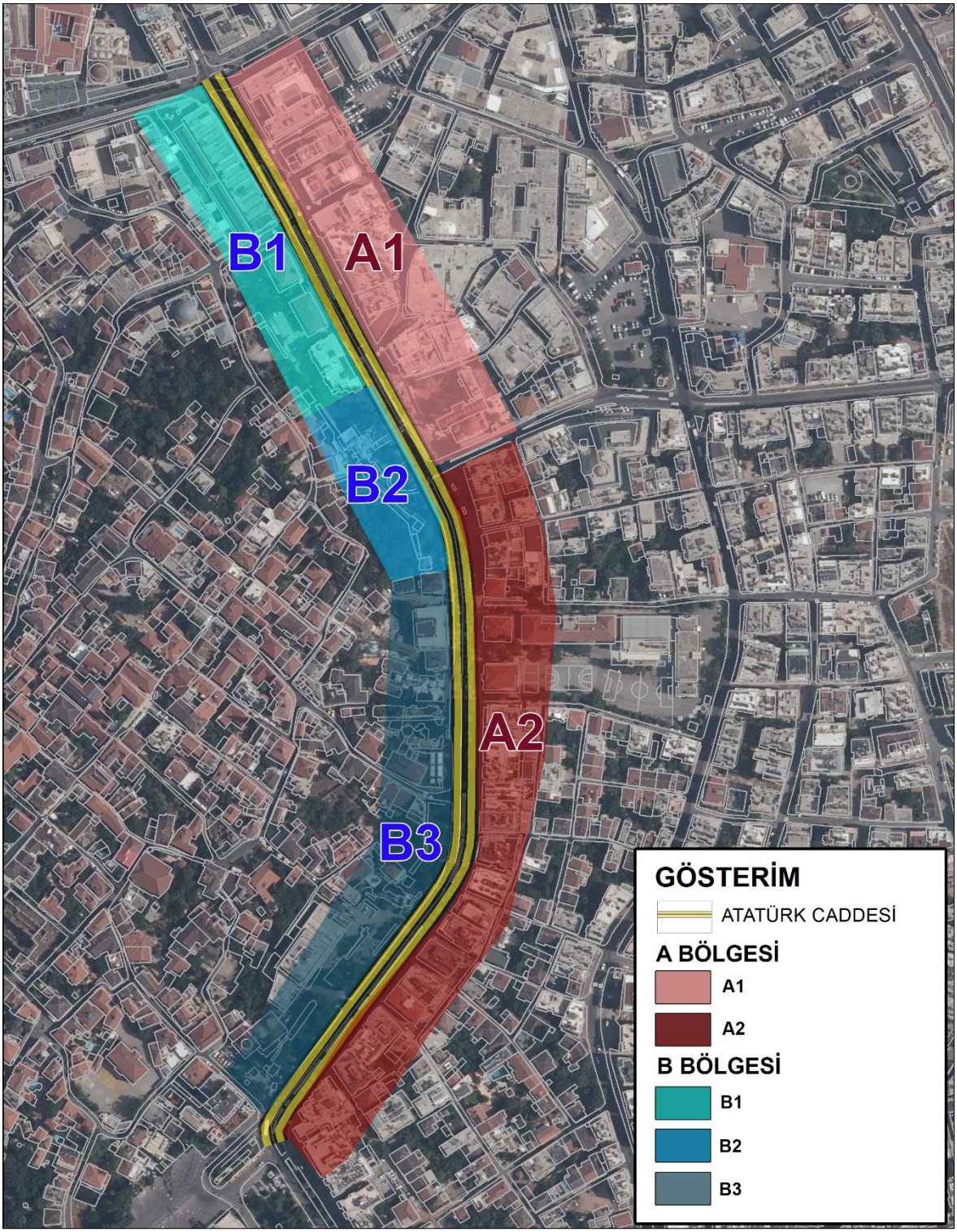
Aynı zamanda Atatürk Caddesi önemli günlerde (milli bayramlar, festivaller vb) geçiş törenlerinin yapıldığı, kortej güzergâhının en önemli kesimini oluşturmakta ve bu özellikte cadde kullanımını arttırmaktadır.



Resim 4.1. Atatürk Caddesi Altın Portakal Film Festivali korteji (Toros Gazetesi, 2018)

Ticaret fonksiyonu yanında Atatürk Caddesi, boş vakitleri geçirme, eğlenme ve dinlenme mekânı haline gelmiştir. Yayalar başlıca aktiviteleri olan yürümek, vitrine bakarak dolaşma, alışveriş yapmak gibi aktivitelerin yanı sıra büro gibi çalışma alanları, oturma, dinlenme, yemek yeme gibi aktiviteler ile belirli sürelerde bu alanda kalmaktadırlar. Atatürk Caddesi'nde duraklama bölgeleri (yol üstü kafeterya, lokanta, büfe, fastfood vb.), rekreasyon bölgeleri (açık oturma elemanları ve oturma grupları vb.) gibi alanlar mekâna aktivite zenginliği ve çeşitliliği getirmiştir.

Bu bölgeler Atatürk Caddesi kullanım türlerine, tasarım ve fiziksel özelliklerine göre farklılık göstermektedir. Bu farklılık gösteren alanlar gruplara ayrılarak mevcut durum ve arazi kullanım verileri GIS veri tabanı kullanılarak analiz edilmiştir. Cadde üzerinde yapılan düzenlemeler ile tasarım açısından da farklılık gösteren doğu ve batı kaldırımları, A ve B bölgesi olarak ayrılmıştır (Şekil 4.18).



Şekil 4.18. Atatürk Caddesi analiz bölgeleri

Kullanım türlerine göre ise kendi içinde A1, A2, B1, B2 ve B3 bölgelerine ayrılmıştır (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Atatürk Caddesi bölgeleme kriterleri

Grup	Bölgeler	Özellikleri
A	A1	Hanlar ve kuyumcular bölgesi
	A2	Ticari Alan (bijuteri, giyim, kafe, ayakkabı… vb.)
B	B1	Dönerciler Çarşısı ve bankalar bölgesi
	B2	Hadrian Kapısı ve yeşil alan bölgesi
	B3	Kafeler bölgesi

Atatürk Caddesi, literatür kısmında belirlenen cadde ve alışveriş caddesi tasarım kriterlerine göre ulaşım ve erişilebilirlik, yeşil alan ve peyzaj öğeleri, kaldırım, sokak mobilyaları ve sosyal boyut çerçevesinde incelenmiştir.

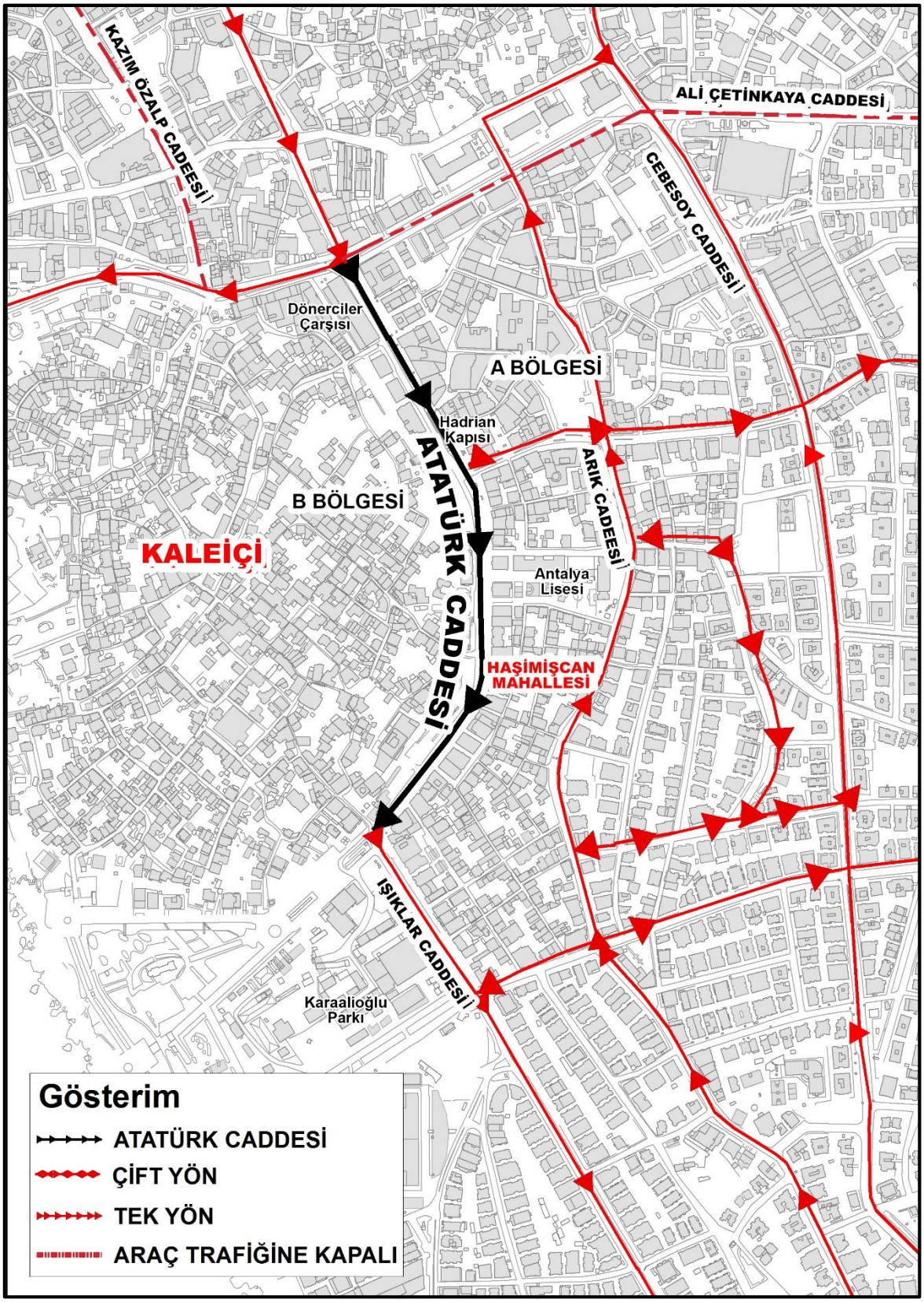
4.5.1. Ulaşım ve erişilebilirlik

Yayalar, satıcılar, işyeri sahipleri, çalışanları, konut sakinleri, caddelerde sürekli hareketin nedenleridir. Alışveriş caddeleri de bu hareketin başlıca yerlerinden biridir.

Antalya kent merkezindeki alışveriş caddeleri, yol ağının yalnızca % 5' ini oluşturmaktadır. Atatürk Caddesi, şehrin ilk planlarından günümüze kadar Antalya kent merkezinde önemli bir ulaşım hattını oluşturmaktadır. Antalya'nın sosyokültürel anlamda da sayılı caddelerinden biri olması ziyaretçiler tarafından tercih edilme sebebini arttırmakta ve alanda fazladan bir taşıt yükü oluşmaktadır.

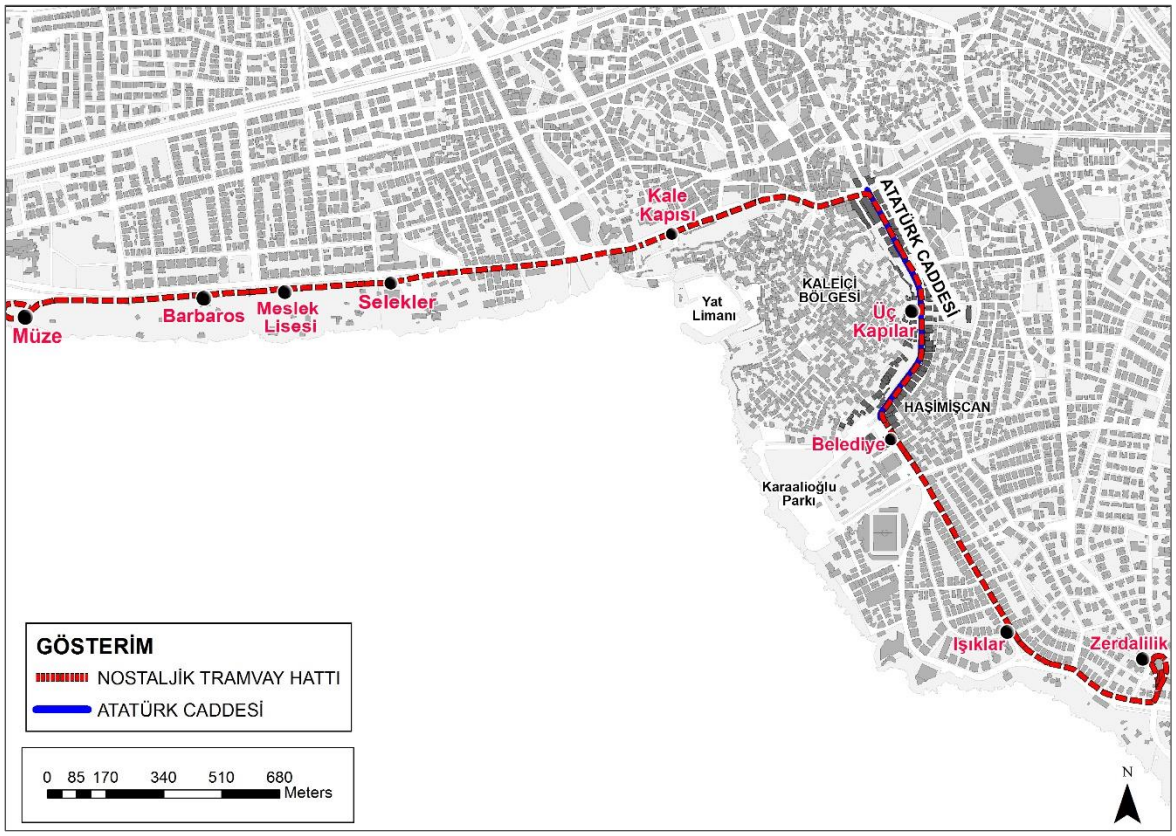
Kuzeyden güneye tek yön olan Atatürk Caddesi tek şeritlidir (Harita 4.3). Ayrıca caddede tarihi su kanalı, palmiye ağaçları ve peyzaj öğeleri ile taşıt yolundan ayrılmış nostaljik tramvay hattı ve araç yolu ile aynı zemin üzerinde bisiklet yolu bulunmaktadır.

Atatürk Caddesi'ne ulaşım çeşitli yollarla yapılabilmektedir. Kolay erişim ve ulaşılabilirlik diğer alışveriş caddelerinde olduğu gibi bu caddede de kullanım açısından büyük bir etken olmuştur. Antalya'nın diğer yerleşim bölgelerinde oturanlar Atatürk Caddesi'ne ulaşımda özel araç, otobüs, tramvay ve nostaljik tramvay kullanmaktadırlar.



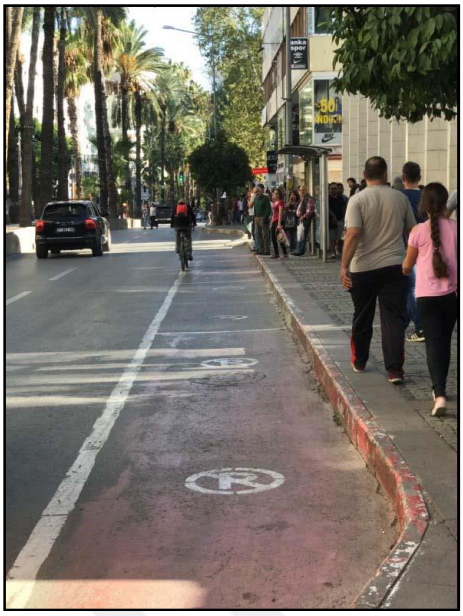
Harita 4.3. Atatürk Caddesi ve çevresi trafik yön haritası

Kent içinde 11,2 km alanda ulaşım sağlayan tramvay hattının İsmetpaşa Durağı Atatürk Caddesi'nin kuzeyinde 50 metre mesafede yer almaktadır. Aynı zamanda 1999 yılında yolcu taşımaya başlayan Konyaaltı Varyant'tan Sampi Kavşağı arasında ulaşımı sağlayan 5,2 km uzunluğundaki nostaljik tramvay hattı Atatürk Caddesi'nden geçmektedir. Müze, Barbaros, Meslek Lisesi, Selekler, Cumhuriyet Meydanı, Kalekapısı, Üç Kapılar, Belediye, Işıklar, Cender ve Zerdalilik olmak üzere toplamda 11 durak ile hizmet vermekte olan tramvay hattının Atatürk Caddesi'nin ortasında (Üç Kapılar) ve sonunda (Belediye) olmak üzere 2 adet durağı bulunmakta (A Bölgesi) ve her yarım saatte bir tramvay geçmektedir (Harita 4.4).



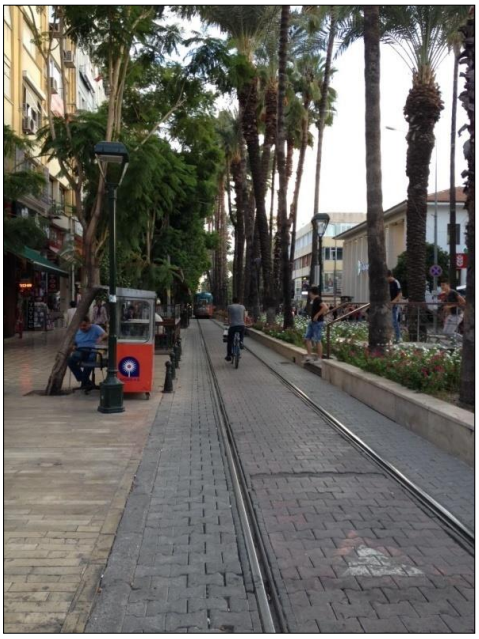
Harita 4.4. Nostaljik tramvay hattı

Cadde minibüs güzergâhında yer almasa da bu araçlar caddeye en yakın yollardan geçmektedir. Ayrıca Konyaaltı-Lara arası ulaşımı sağlayan Antalya'nın en uzun otobüs hatlarının ana güzergâh yolu Atatürk Caddesi'nden geçmektedir. Cadde ortasında ve sonunda olmak üzere 2 adet otobüs durağı bulunmakta (B Bölgesi) ve yaklaşık 10 otobüs hattı bu durağı kullanmaktadır (Resim 4.13) (Harita 4.5).

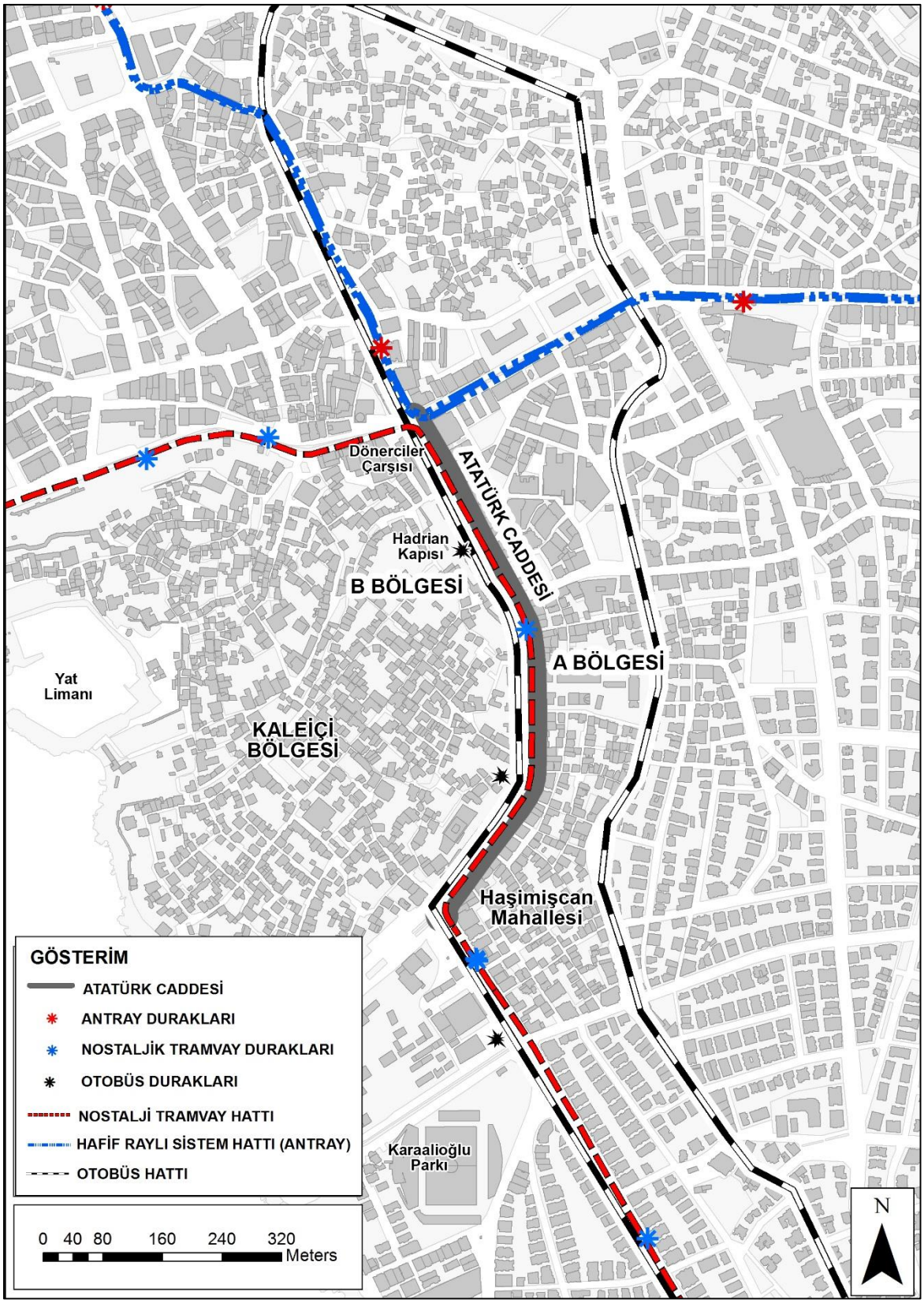


Resim 4.13. Atatürk Caddesi'ndeki otobüs durağı

Caddeyi araç yolunun yanı sıra bisikletlilerin, motorluların ve faytonların kullanımına da hizmet eden nostaljik tramvay hattı bölmektedir (Resim 4.14). Günümüzde havuz olarak düzenlemesi yapılan tarihi kanal ve palmiye ağaçları, tramvay hattı ile araç yolunu birbirinden ayırmaktadır. Caddenin doğu kaldırımdan yola çıkış cadde boyunca kanallar üzerine yerleştirilmiş merdivenlerle sağlanmaktadır. Tramvay yolu ile kaldırımları ise ara ara yerleşmiş olan kafelerin oturma birimleri haricinde ayıran bir unsur bulunmamaktadır.



Resim 4.14. Tramvay yolu kullanımı



Harita 4.5. Atatürk Caddesi ulaşım haritası

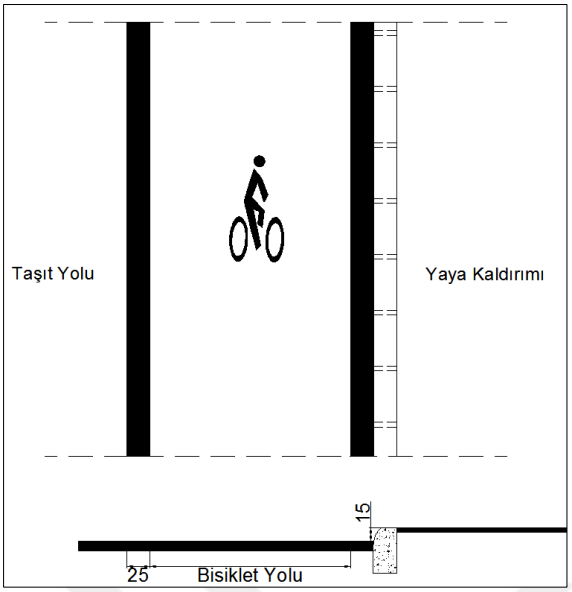
Bisiklet yolu

Atatürk Caddesi'nde Antalya Ulaşım Ana Planı (ANT-UAP) kapsamında, Konyaaltı'ndan Lara'ya kesintisiz bisikletle ulaşım için mevcutta birbirinden kopuk halde bulunan 20 km uzunluğundaki bisiklet yolunun birbiriyle bağlantısını sağlayacak 8 km yeni bisiklet yolu oluşturulmuştur. Liman Kavşağı'ndan başlayarak Konyaaltı Sahili - Dumlupınar Bulvarı - Hasan Subaşı Parkı - Teomanpaşa Caddesi - Milli Egemenlik Caddesi - Hasan Subaşı Caddesi - Cumhuriyet Meydanı - Atatürk Caddesi - Tevfik Işık Caddesi - Işıklar Caddesi - Eski Lara Yolu - Düden Park içi - 2134. Sokak - Çağlayangil Caddesi - Rauf Denktaş Caddesi'ne kadar devam etmekte olan 28 km bisiklet yolunun Atatürk Caddesi'nde olan kesimi 21.02.2019 tarihinde kullanıma açılmıştır (Resim 4.15).



Resim 4.15. Atatürk Caddesi bisiklet yolu

Liman Caddesi'nden başlayarak Rauf Denktaş Caddesi'ne kadar Atatürk Caddesi üzerinden geçerek devam eden 20 km uzunluğundaki bisiklet yolu, 2 m genişliği, 25cm güvenlik hattı, kalıcı mavi boyaması, yaya veya araç kesişim noktalarındaki uyarı tabelaları ile 03.11.2015 tarih 29521 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren "in Bisiklet Yolları Tasarım ve Yapım Kuralları, Taşıt Yoluna Yapılacak Bisiklet Yolları" başlığı altındaki maddelere uygun olarak yapılmıştır (Taşıt yoluna yapılacak bisiklet yolları gösterimi).



Şekil 4.19. Taşıt yoluna yapılacak bisiklet yolları gösterimi (Resmi Gazete, 2015)

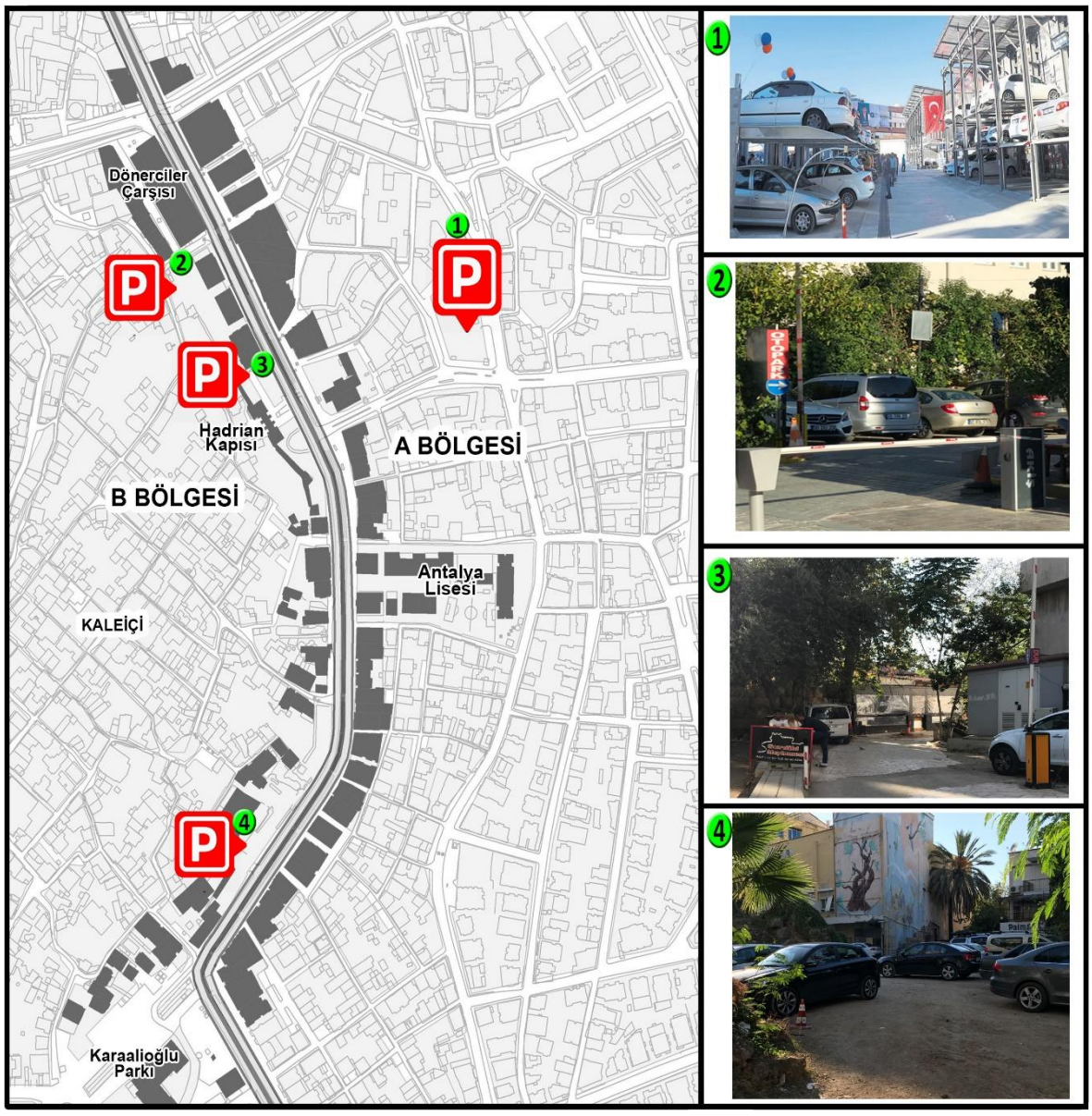
Otopark durumu

Çalışma alanının konumu gereği yapıların bir bölümü konut olarak kullanılırken, büyük bir bölümü de işyeri olarak kullanılmaktadır. Bundan dolayı alanda yoğun yaya ve araç trafiği bulunmakta ve buna bağlı olarak otopark ihtiyacı doğmaktadır.

Çalışma alanı ve yakın çevresinde halka açık otopark olarak olan nitelendirilen 4 alan bulunmaktadır. Bunlardan ilki 2017/07-469 sayılı UKOME Genel Kurul kararı ile hak sahipleri haricinde Kaleiçi Bölgesine araç girişinin yasaklanması çalışmaları kapsamında 2 ve 4 katlı mekanik katlı açık otopark olarak düzenlenen Atatürk Caddesi'ni paralel kesen Recep Peker Caddesi'nde yer alan otopark alanıdır. Atatürk Caddesi'ne 200 metre uzaklıkta bulunan otopark alanı 150 araç kapasitelidir. Araç kapasitesinin diğer otoparklardan fazla olmasına rağmen Kaleiçi ve Atatürk Caddesi kullanıcıların yanı sıra bölgede yer alan diğer iş merkezleri ve kurumlara da hizmet vermektedirler. Bir diğeri caddeye ilk girişte Dönerciler Çarşısı'nın bitiminde özel işletmesi olan genellikle Kaleiçi'ne gelenler tarafından kullanılan 30 araçlık bir otopark alanıdır. Cadde üzerindeki 3. otopark, tabelası olmadan bulunamayacak şekilde Hadrian Kapısı'nın doğusunda yer alan binaların arkasında bulunan 15 araç kapasiteli bir otoparktır. Alanda yer alan 4. otopark ise eski ETV (Eyilik TV) binasının bahçesini ve tarihi surların kenarlarını kullanan maksimum 30 araçlık özel işletmesi olmasına rağmen kötü durumda olan otopark alanıdır. Ayrıca kale surlarının yıkık kısımları otopark olarak kullanılması da tarihi dokuya zarar vermektedir (Şekil 4.20).

Ayrıca Antalya Büyükşehir eski hizmet binası ve Antalya Şehir Tiyatrosu'nun önünde yer alan 30 araçlık alan otopark olarak kullanılmaktadır ancak sadece resmi araçların, belediye personelinin ve tiyatro oyuncuların kullanımına hizmet vermektedir.

Antalya ANET A.Ş. ve Antepe İnşaat ve Ticaret A.Ş. tarafından işletilen ve dijital verilerden temin edilen otopark bilgilerine göre doluluk oranlarının öğle saatlerinde daha yüksek olduğu ve araçların ortalama 43 dakika park ettikleri bilinmektedir (Antalya Ulaşım Ana Planı Raporu 2015).



Şekil 4.20. Atatürk Caddesi ve yakın çevresi otopark alanları

Otopark ihtiyacı çalışma alanında fazlasıyla hissedilmektedir. Özellikle hafta sonu ve etkinlik olduğu günlerde bu alanlar çok daha yetersiz kalmaktadır. Ayrıca otopark ücreti vermek istemeyen kullanıcılar, caddeler ve onlara bağlanan diğer sokakları otopark olarak kullanılmaktadır (Resim 4.16).



Resim 4.16. Ara sokaklardaki parklanma

Evrensel erişilebilirlik

Döşeme kaplamasında kullanılan her bir elemanın doku, büyüklük, renk ve modelleri kaplanan alanın algılanan ölçeğini etkilemektedir. Cadde ve sokak tasarımında kullanılan döşeme kaplaması aynı zamanda görsel elemanlara nötr bir taban oluşturur, mekânsal özellik kazandırır ve görsel ilginçlik katar.

Atatürk Caddesi incelediğinde; caddenin B2 bölgesinde yer alan kaldırım, 15 cm yüksekliğinde ve oldukça eski olan arnavut taşlarla döşeli ve parke taşlarıyla şekillendirilmiştir (Resim 4.17). Arnavut taşlarının bazı alanlarda yerinden çıkması, bazı yerlerde aralarının açılması yayaların yürüyüş konforu açısından sıkıntı oluşturmakta ve kullanıcılar parke taşlarından yürümeye çalışmaktadır.



Resim 4.17. Atatürk Caddesi (B bölgesi) kaldırım

Caddenin A bölgesinde yer alan tramvay yolu ile aynı yükseklikte bulunan kaldırım ve B1 Bölgesinde Dönerciler çarşısı önünde yer alan kaldırım 2011 yılında yapılan "Antalya'yı Cadde Cadde Güzelleştiriyoruz" Projesi kapsamında mermer malzeme ile döşenmiş ve hissedilebilir yüzeyler eklenerek engellerinde kullanımına uygun hale getirilmiştir (Resim 4.18).



Resim 4.18. Atatürk Caddesi (A bölgesi) kaldırım

Kaldırımların devamlılığı A bölgesinde 1 kez B bölgesinde ise 2 kez (Kaleiçi'ne bağlanan yollar) kesilmektedir. Kaldırımların kesintiye uğradığı A bölgesi (doğu kaldırımı) kaldırımında rampalar eğimleri ve genişlikleri engellilere göre tasarlanmış metal hissedilebilir yüzeyler ile döşenmiştir (Resim 4.19). B bölgesinde (batı kaldırımı) yer alan kaldırımlar aynı hassasiyete göre tasarlanmamış engellilere yönelik rampa düzenlemeleri yapılmamıştır.



Resim 4.19. Atatürk Caddesi A bölgesinde yer alan kaldırım rampaları

Yaya geçitleri

Atatürk Caddesi boyunca A ve B bölgeleri arasında 15 adet yaya geçişine olanak sağlayan alan bulunmaktadır. Bu geçitlerden sadece üçünde yaya geçidi çizgileri yer almaktadır. A ve B bölge kaldırımları arası geçişi sağlayabilmek için tampon bölgeyi oluşturan unsurlardan olan su kanalını geçmek gerekmektedir. Bu amaçla yapılmış 9 adet merdivenli köprü bulunmaktadır (Şekil 4.21). Ancak köprünün inişindeki basamak direk yola çıkmakta ve tehlike oluşturmaktadır (Resim 4.20).



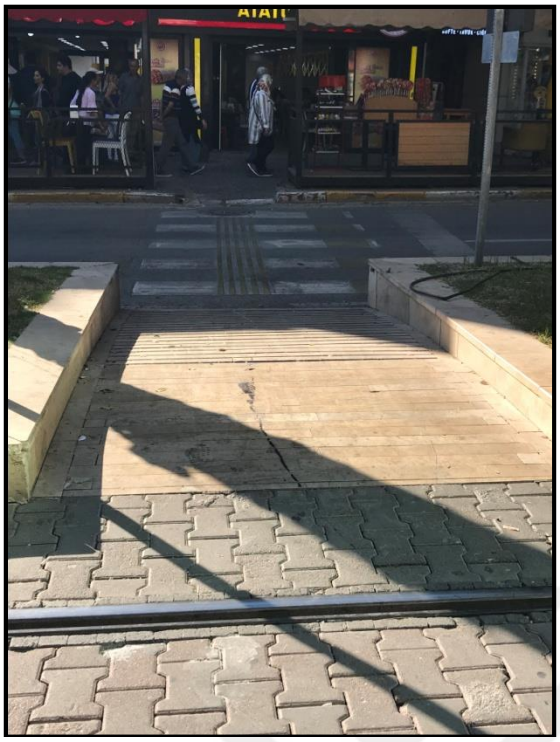
Şekil 4.21. Atatürk Caddesi'nde yer alan yaya geçitleri



Resim 4.20. A Bölgesinde yer alan merdivenli köprü

Ayrıca A bölgesi boyunca su kanalın yer altına girdiği alanlarda algılanabilir yüzey standartlarına uygun olarak 6 adet hemzemin geçiş imkânı bulunmaktadır (Resim 4.21).

Caddenin başında (Dönerciler Çarşısı Önü) ve ortasında (Hadrian Kapısı Önü) olmak üzere 2 adet trafik lambası bulunmakta ve yaya geçişinde sinyalizasyonla sağlanmaktadır. Ayrıca Atatürk Caddesi üzerinde hız sınırı 30 km\s olması nedeni ile diğer bölgelerde sinyalizasyon kullanılmamıştır.



Resim 4.21. Atatürk Caddesi hemzemin yaya geçidi örneği

4.5.2. Yeşil alan ve peyzaj öğeleri

Yeşil alan

Atatürk Caddesi üzerinde Handrian Kapısı'nın (3 Kapılar) güney duvarının dış kesiminde yer alan 100 m^2 bir mekânda ağaç altlarına konulan banklar ile oluşturulan kamusal alan ve Atatürk Caddesi (caddenin sonunda) ile Işıklar Caddesi arasında kent merkezinin en büyük yeşil alanı olan Karaalioğlu Parkı, çalışma alanının açık ve yeşil alanlarının büyük bir kesimini oluşturmaktadır (Şekil 4.22).

Hadrian Kapısına bitişik alanda Atatürk Caddesi ve Kaleiçi'ni canlandırmak ve değerlerini yeniden kazandırmak amacı ile her yıl temmuz ayının ilk haftası bir sahne kurularak Kaleiçi Old Town Festivali kapsamında konserler düzenlenmektedir (Resim 4.22).

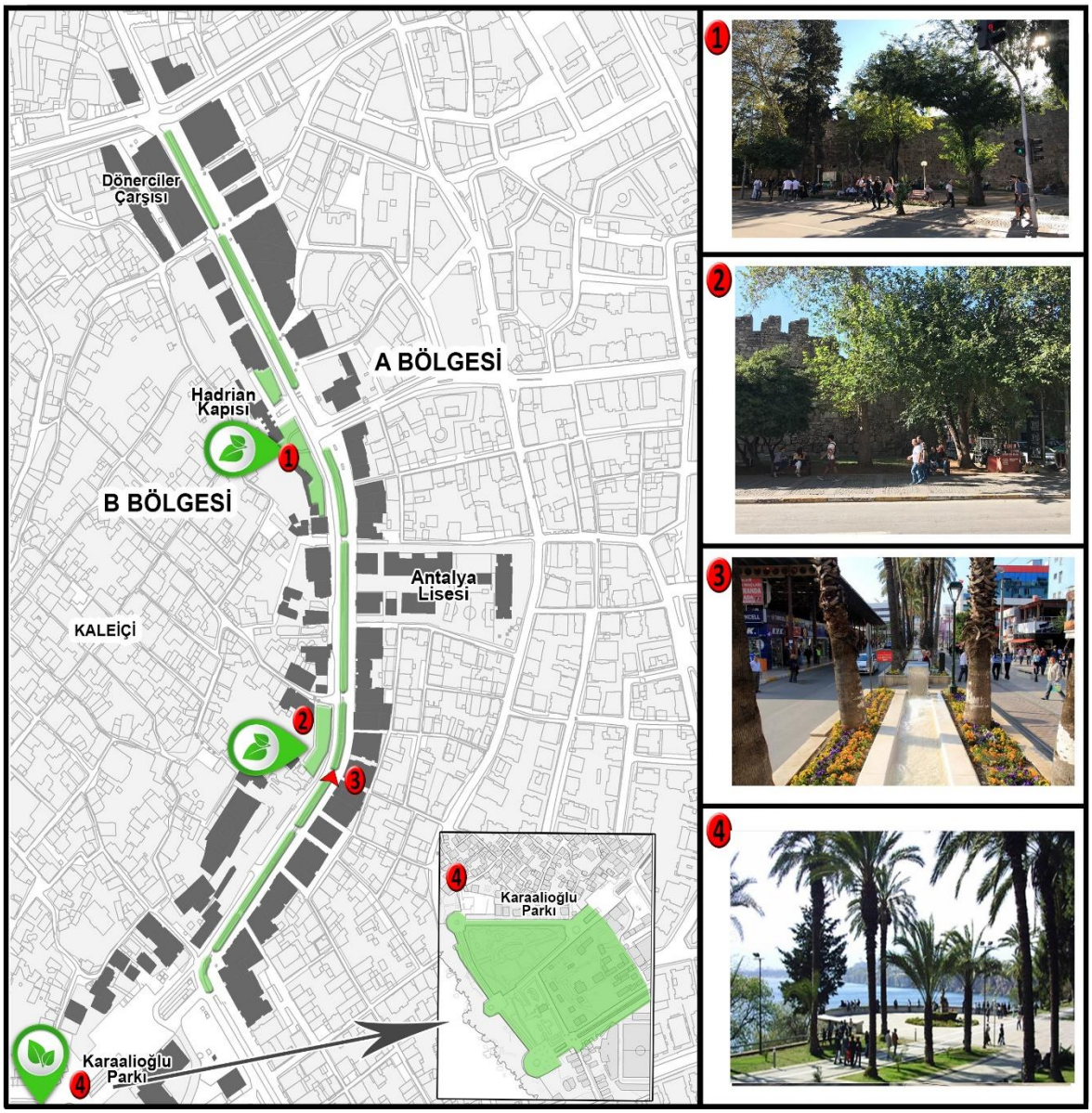


Resim 4.22. Atatürk Caddesi kamusal alan kullanımı

Karaalioğlu Parkı ise her türlü bayram (23 Nisan, 19 Mayıs, Yörük festivali vb.) ve şenliğe (Ramazan şenlikleri, panayır vb.) ev sahipliği yapmaktadır. Ramazan ayı boyunca Karaalioğlu Parkı'nda kurulan şenlik alanı ile birlikte caddenin her kesimden kullanıcı sayısı artmakta, ticari faaliyetler hız kazanmakta ancak beraberinde otopark sorunu yaşanmaktadır.

Bunların yanı sıra alanın yeşil dokusunu kaldırımlarda 1 m genişliğindeki şerit içerisinde yer alan turunç ağaçları, tramvay yolu ile araç yolunu birbirinden ayıran caddeye kimlik katan palmiye ağaçları ve kanal etrafında yer alan çiçekler oluşturmaktadır.

İyi bir kamusal alan oluşturmak için gerekli olan maddelerin başında yer alan yeşil alanlar, hava kalitesine katkıda bulunmaya ve yaz aylarında sıcaklıkları hafifletmeye yardımcı olmaya ek olarak bitki örtüsü, insanları dış mekân etkinliklerine çekerek kentleri hümanize etme gücüne sahiptir (Rogers, 2017). Bu kapsamda değerlendirildiğinde yaz aylarında yüksek sıcaklıklara maruz kalan ve yoğun motorlu araç trafiği etkisinde kalan Atatürk Caddesinde yer alan tramvay hattı ile araç yolunu birbirinden ayıran palmiye ağaçları ve cadde boyunca kaldırım üzerinde yer alan turunç ağaçları, cadde üzerindeki toz, egzoz dumanı, ses gibi hava ve gürültü kirliliğine sebep olan etkenleri bertaraf ederek en aza indirmektedir. Cadde boyunca yer alan ağaçlar güneşli günlerde gölge oluşturarak cadde kullanıcılarına daha rahat bir ortam sunmaktadır. Ayrıca aynı zamanda kış aylarında meyve veren turunç ağaçları ile görsel bir farklılık oluşmaktadır.



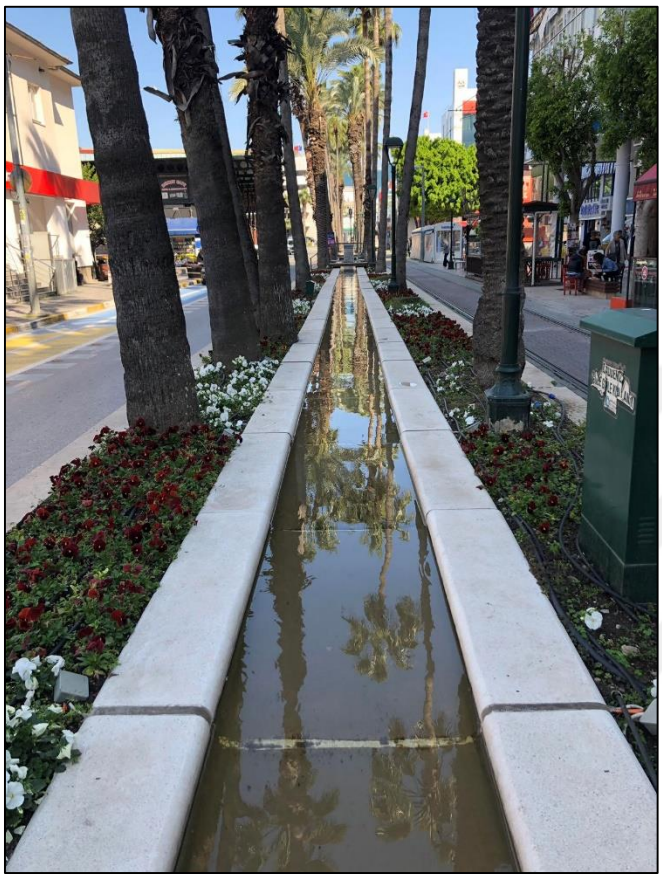
Şekil 4.22. Atatürk Caddesinde açık ve yeşil alan kullanımı

Cadde üzerinde sur duvarların güneyinde yer alan (Şekil 4.23'de 2 numaralı alan) bölge Sur Önü Düzenleme Projesi kapsamında düzenlenmiş ancak hiçbir fonksiyon getirilmemiştir. Zamanla atıl duruma gelen alan bu haliyle Jacobs (1961)'un yeşil alanlar kullanılmazsa atıl kalır ve başarısızlığa mahkûm olurlar teorisini destekler niteliktedir.

Su yüzeyleri ve çeşme

Atatürk Caddesindeki araç yolu ile tramvay yolunu birbirinden ayıran 1930'lu yıllarda caddeye entegre edilen mevcut su kanalı, görsel etkisi, serinlik ve yansıtma etkisi ile alanın çekiciliğini arttırmıştır. Çevre kalitesini sağlayan fiziksel bir unsur olarak cadde yaşamına

entegre edilmiş su kanalının kullanımı ile caddenin görsel ve fiziksel kalitesi güçlenmiştir. Kanal üzerinde belirli aralıklarla yer alan yaya köprüleri ile cadde görsel açıdan zenginleştirilmiştir.



Şekil 4.23. Su kanalı

Sıcak bir iklime sahip Antalya kenti için çeşmeler büyük önem taşımaktadır. Ancak kent merkezinde yer alan kamusal alanlarda çeşmelere çok yer verilmemiştir. Atatürk Caddesi boyunca da bir adet aslan başı figürlü 4 yönlü çeşme bir adette cadde sonunda ibrikli adam figüründe çeşme bulunmaktadır (Resim 4.23).



Resim 4.23. Atatürk Caddesi çeşme örnekleri

4.5.3. Kaldırım

Kentin en kamusal alanları ve en hayati organları olarak görülen kaldırımlar (Jacobs, 1961), güvenli, rahat bir yaya bölgesinin önemli bir parçasıdır. Alışveriş caddelerini daha uzun süre kullanılabilmesi için insanları yürümeye ve daha uzun süre kalmaya teşvik edilmesi gerekmektedir. İyi bir yaya ortamı insanları kamusal alanlarda daha fazla sosyalleşmeye teşvik edecek ve iyi işleyen bir kamu alanı oluşturmasıyla sağlanabilecektir (Gehl 2004).

İyi bir yaya ortamı oluşturmak için Shamsuddin ve diğerleri (2012) tarafından belirtilen yürünebilirlik ölçümlerinin başında gelen "sürekli ve bakımlı kaldırımların varlığı, yaya ayrımı veya trafikten tamponlama, geçiş güvenliği" gibi unsurların yanı sıra yaya konforu ve güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.

Bu kapsamda iyi bir yaya ortamı oluşturarak yürünebilirliği arttırmak ve bunlara bağlı olarak iyi bir kamusal oluşturabilmek için literatür kısmında belirtilen tasarım kriterlerinin dikkate alınması gerekmektedir.

Çalışma alanı olan Atatürk Caddesi literatür kısmında belirlenen kriterler doğrultusunda analiz edildiğinde, A ve B bölgesinde yer alan kaldırımları, kullanılan malzeme, genişlik,

yükseklik ve tasarım bakımından birbirinden çok farklılık gösterdiği belirlenmiştir. Bu farklılıklar incelendiğinde;

A bölgesi kendi içerisinde bir kaldırım bölgelemesine sahiptir. En kısa kaldırım genişliğinin 3,95 m, en geniş yerde ise 12,90 m olduğu ortalama 7,25 m genişliğinde olduğu görülmektedir (Şekil 4. 24). Bu genişlik incelenen ulusal ve uluslararası tasarım standartlarını karşılamakta ve hatta bu standartların üzerinde kalmaktadır.

Kafe, bijuteri, giyim, vb. dükkânların oluşturduğu kısmen dışarı taşan cephe bölgesi bulunmaktadır. Bu bölgenin hemen önünde yayaların rahatça yürümesini sağlayan yaklaşık 3 m genişliğinde yaya yolu bulunmaktadır. A bölgesinde bazı bölgelerde (A2) yaya yolu ile cephe bölgesi yer döşemeleri ile ayrılmıştır.

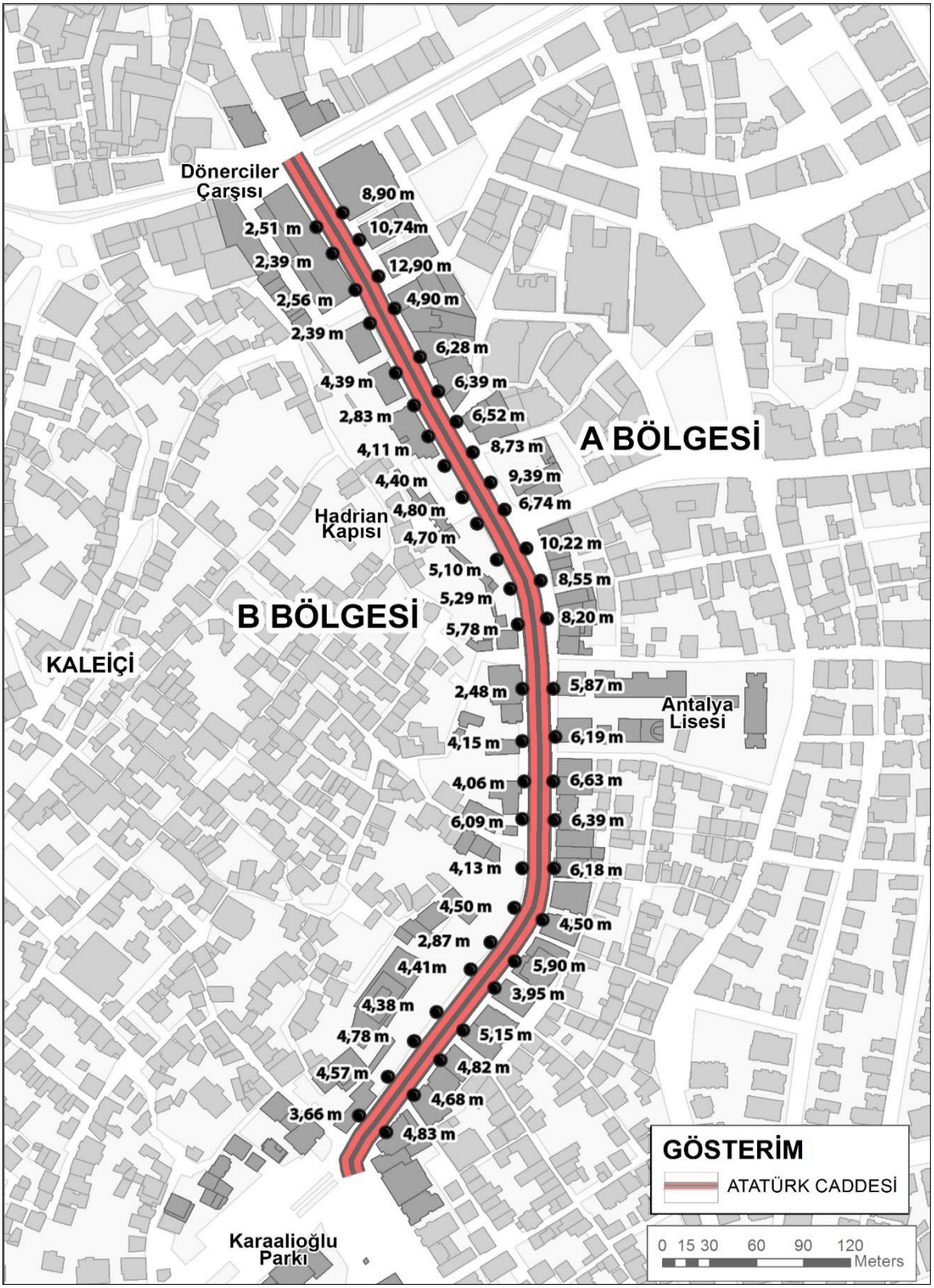
Yaya yolundan sonra sokak mobilyaları ve binaların zemin katlarında yer alan kafe, lokanta vb. gibi dükkânlar haricinde bu dükkânların genellikle 1,5 m genişliğinde 3 m uzunluğunda olan birimlerinin kullanımıyla sokak mobilya bölgesini oluşturmaktadır (Resim 4.24).



Resim 4.24. A bölgesi kaldırım örneği

Sokak mobilya bölgesi ile araç yolu arasında yaklaşık 2 m genişliğindeki nostajik tramvay yolu, palmiye ağaçları ve su kanalı bir tampon bölge oluşturmaktadır. A1 Bölgesi, A2 Bölgesinden farklı olarak kaldırım genişlikleri aynı olmasına rağmen A2 Bölgesinde cephe bölgesi binaların altında kalmakta ve kirişle cephe bölgesi arasında yeni bir bölge oluşmaktadır.

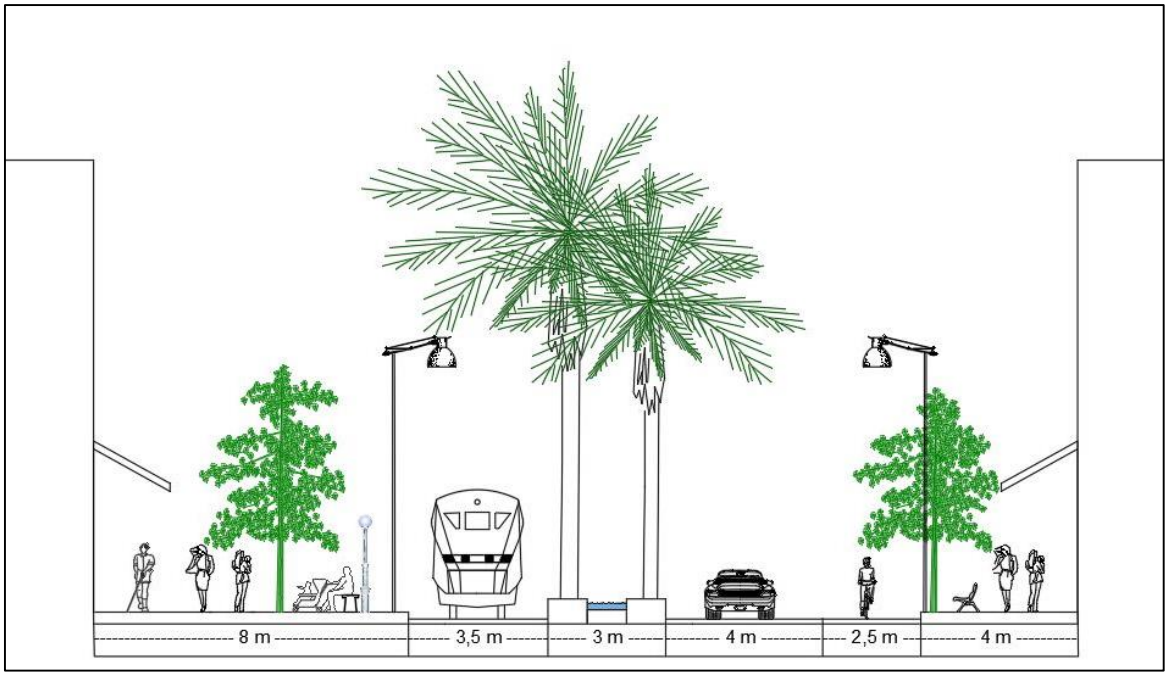
B bölgesi ise sadece cephe bölgesi ve yaya yolu bölgesinden (B1 Bölgesi) ya da cephenin yer almadığı açık alanlarda sadece sokak mobilyası ve yaya yolu bölgesinden (B2 Bölgesi) oluşmaktadır. Cadde boyunca B bölgesindeki en kısa kaldırım genişliğinin 2,39 m, en geniş yerde 5,78 m, ortalama 4 m genişliğinde olduğu görülmektedir (Şekil 4. 24). B bölgesinde açık yaya yolu genişliği 1 m'dir. Bu genişlikle Atatürk Cadde'nin B bölgesinde yer alan kaldırımlar ulusal standartları karşılarken uluslararası standartların altında kalmaktadır (Şekil 4.26).



Şekil 4. 24. Atatürk Caddesi kaldırım genişlikleri



Şekil 4.25. Atatürk Caddesi mevcut yol durumu



Şekil 4.26. Atatürk Caddesi mevcut durum yol kesiti

4.5.4. Sokak mobilyaları

Sokak mobilyaları, alışveriş alanına kimlik vermede, donatı tipinin ve tarzının seçimi büyük önem taşımaktadır. Cadde'nin bir alışveriş mekânı olma özelliği nedeni ile yayaların dinlenme, güneşten yağmurdan korunma gibi ihtiyaçları sokak mobilyası eksikliği nedeni ile karşılanamamaktadır.

Oturma elemanları

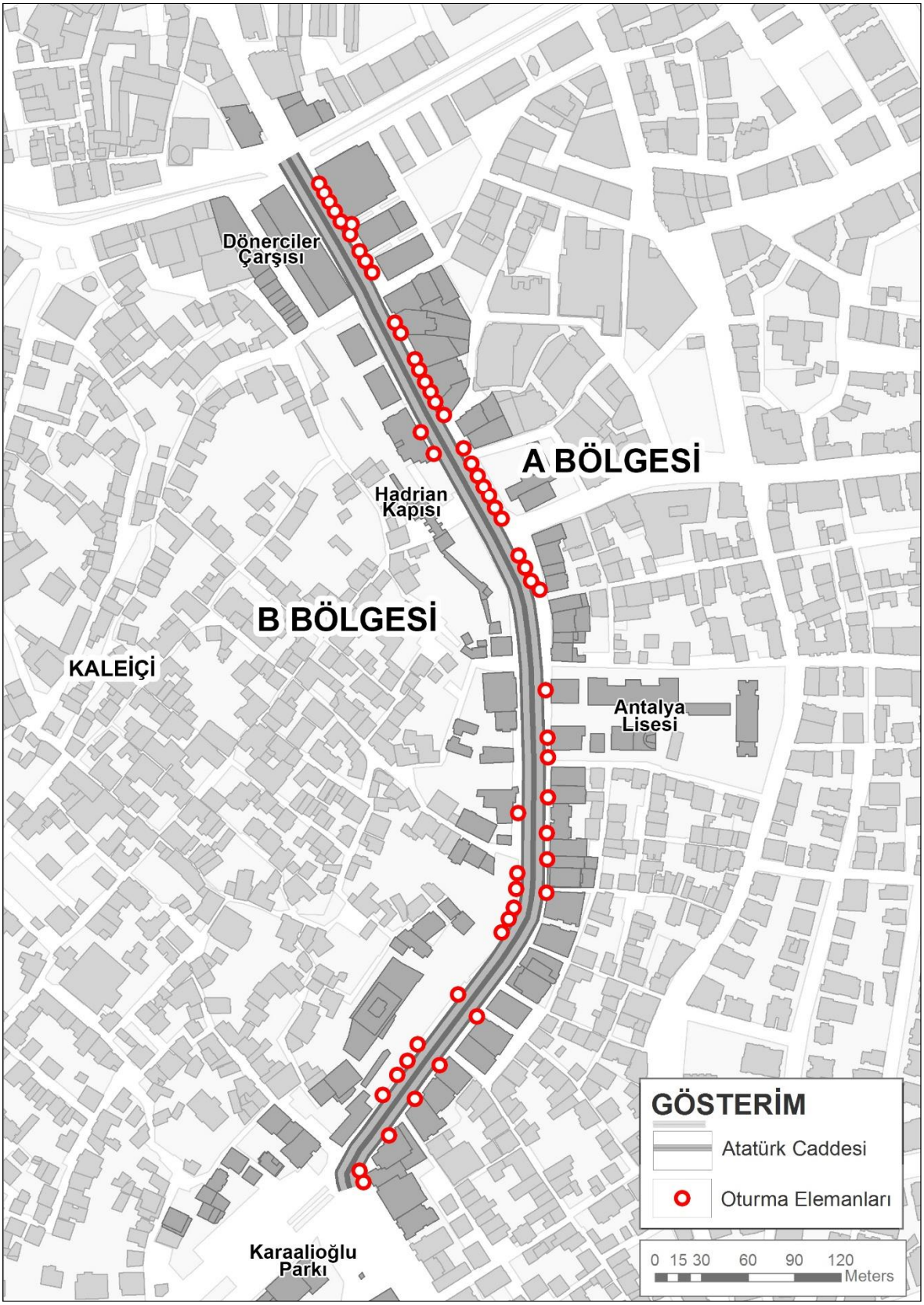
Atatürk Caddesi'nin A ve B bölgesinde yer alan kaldırımlardaki oturma birimlerinin tasarım özellikleri ve kaldırım boyunca yerleşme mesafeleri birbirinden farklılık göstermektedir. Caddenin A bölgesindeki kaldırım üzerinde belirli aralıklarla yer alan oturma birimleri, dikdörtgen formda mermer kalıp üstüne ahşap malzemeden oluşmaktadır. İki yönlü kullanıma uygun olarak 4 kişilik tasarlanan bankta yaslanma aparatı yer almamaktadır (Resim 4.25).

Caddenin B bölgesinde yer alan kaldırımında ise tüm cadde boyunca oturma birimlerinin yer seçiminde herhangi bir kritere dikkat edilmemiştir. Hadrian Kapısı'nın yanında yer alan parktaki banklarla başlamak üzere cadde sonuna kadar yer alan 3 kişilik olarak tasarlanan banklar kaldırımın dar olması nedeniyle kaldırımın kenarına yerleştirilmiş olup tamamen ahşap malzemeden oluşmaktadır.



Resim 4.25. Atatürk Caddesi oturma elemanları örnekleri (A bölgesi - B bölgesi)

Cadde boyunca oturma elemanlarının yer seçiminde herhangi bir ölçüt göz önünde bulundurulmamıştır (Şekil 4.27).



Şekil 4.27. Atatürk Caddesi üzerinde yer alan oturma elemanları konumları

Ayrıca binaların zemin katlarında yer alan kafe ve lokantalar, dükkân haricinde masa ve sandalyelerini yaya kullanımına ait alanlara koymaktadır. Üçüncü mekânlar olarak nitelendirilen bu alanlar Atatürk Caddesi'nin kullanımını pozitif yönde desteklemektedir **(**Resim 4.26). Genellikle 1,5 metre genişliğinde 3 metre uzunluğunda olan bu birimler kafe ve dondurma dükkânlarının kullanımındadırlar.



Resim 4.26. Atatürk Caddesi dükkân ve kaldırım kullanımları

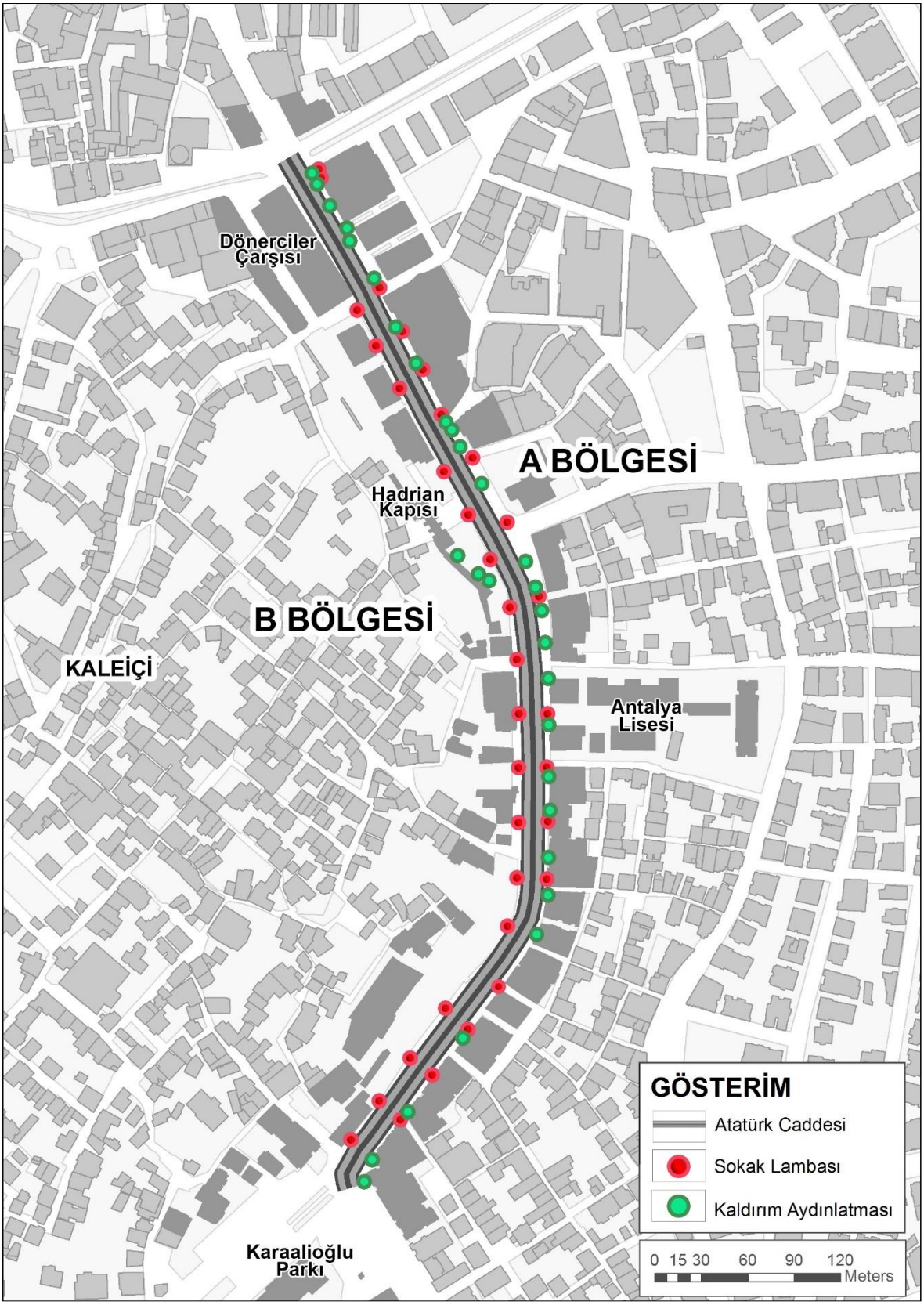
Aydınlatma elemanları

Atatürk Caddesi boyunca araç yolunu aydınlatan standart sokak lambalarının yanı sıra A Bölgesinde yer alan kaldırımda tramvay yolunun iki kenarında yaklaşık 30 metre arayla yaklaşık 3 metre yükseklikte aydınlatma elemanları bulunmaktadır. Tasarım açısından şık ancak düzgün korunmayan armatürler sınıfındaki bu aydınlatma elemanlarının yanı sıra yazın geç saatlere kadar canlılığını sürdüren cadde mağaza, dükkân ışıkları ve onların tabela ışıkları caddeyi aydınlatmaktadır (Resim 4.27).



Resim 4.27. Atatürk Caddesi aydınlatma elemanları

B Bölgesinde yer alan kaldırımda ise aydınlatma elamanı bulunmamakta sadece Hadrian Kapısı'nın (3 Kapılar) güney duvarının dış kesiminde yer alan yeşil alan içerisinde 3 adet düzgün korunmayan armatürler sınıfındaki aydınlatma elemanları bulunmaktadır (Şekil 4.28). Dükkân sayısının bu bölgede az olması nedeniyle karanlıkta kalarak güvensiz bir ortam oluşturmaktadır.



Şekil 4.28. Atatürk Caddesi üzerindeki aydınlatma elemanları konumları

Levhalar ve panolar

Yüksek katlı yapıların altında çok sayıda dükkân ve pasajın bulunduğu caddede yapı cephelerine monte edilen levhaların düzensizliği nedeniyle karmaşık bir görünüm ortaya çıkmaktadır. Birbirleriyle olan uyumuna dikkat edilmediği görülen bu ögelerin her biri dükkân, mağaza, pasaj vb. bazında bireysel seçimlerin ürünleridir. Ticari tanıtım levhalarında belirli bir renk skalası gözlemlenmezken, led, neon ya da klasik tipte aydınlatılan pirinç, ahşap, metal veya plastik materyalden yapılmış farklı malzemelerde tabelalar görülmektedir (Resim 4.28).



Resim 4.28. Atatürk Caddesi yapı cepheleri ve reklam panoları örnekleri

Çöp elemanları

Atatürk Caddesi'nde oturma birimlerinin yanında ya da mümkün olan en yakın alanda yer alan çöp elemanlarının yerleştirilmesinde standart bir oran yer almamaktadır. Yüksekliği 60 cm olan çöp kutuları, kolay temizlenebilir yeşil plastik malzemeden oluşmaktadır (Resim 4.29).



Resim 4.29. Atatürk Caddesi çöp elemanları örneği

Sanatsal yapılar

Kentin ana parçası olan sanatsal yapılar literatür kısmının sokak mobilyaları başlığı altında da açıklandığı üzere caddeye tanımlılık ve kimlik kazandırırken kentsel mekân kalitesini arttıran bir imge oluştururlar. Atatürk Caddesi'nde bulunan ve birer simge haline gelen farklı figürlerdeki heykeller cadde boyunca belirli aralıklarda yer almakta ve artık cadde ile özdeşleşen bir imge haline gelmişlerdir. Cadde boyunca (A Bölgesi) farklı tasvirlerde 4 adet heykel bulunmaktadır (Resim 4.30).



Resim 4.30. Atatürk Caddesinde yer alan heykeller (simgeler)

Alışveriş caddelerinde donatı elemanlarının büyük çoğunluğunu oluşturan sokak mobilyalarının çalışma alanı üzerinde bir bütünlük oluşturacak şekilde kullanılmadığı gözlemlenmiştir. Yaya aktivitesinin yoğun olduğu alışveriş caddesinde kaldırım genişliğinin tüm donatı elemanlarını barındırması beklenmemektedir. Ancak, Atatürk Caddesi'nde kentsel alanda en temel olan aydınlatma elemanları, bank, çöp, işaret ve yönlendirme levhaları, reklam ve ilan panoları gibi donatıların birbirleri ve çevreyle uyumu ile cadde üzerinde organize bir şekilde konumlanmadığı görülmektedir.

4.5.5. Sosyal doku

Kamusal mekân tasarımında, mekânın sadece fiziksel kurgusunu değil yaratacağı psikolojik kurguyu da gözetilmedir. Carr ve diğerleri (1992), tasarımın nasıl olması ve ne tarz ihtiyaçlara cevap vermesi gerektiği üzerine yaptıkları çalışmada, kullanıcının fiziksel ihtiyaçlarına cevap vermesi kadar psikolojik ihtiyaçlarına da cevap veren bir tasarım yapmanın önemini vurgulamışlardır (Carr ve diğerleri, 1992; Rahman ve diğerleri, 2017).

Bu kapsamda cadde tasarımında en önemli konulardan biri insanın ancak ihtiyaçlarını giderebildiği ölçüde mekânla ilişki kurabildiği ve bu ilişkinin toplumsal etkileşim açısından önemli olduğudur. Bu kapsamda Atatürk Caddesi'ni cazip kılan diğer bir özelliği de sosyal boyutudur.

Caddede tüm kesime hitap eden kafelerin bulunması Kaleiçi'nde yer alan eğlence mekânlarına giriş için bu yolu kullanmaları, hafta sonları akşamları caddenin kalabalık olması ve bu gibi nedenlerle araçlarıyla Atatürk Caddesi'nden geçmek gençler için bir gelenek olmuştur.

Ayrıca Kaleiçi'ni, Hadrian Kapısı'nı görmeye gelen turistlerin de uğrak yeri olan cadde gerek cadde boyunca yer alan heykeller, gerekse yerel ve hediyelik eşya satan dükkânlarla turistlerin ilgisini çekmekte ve burayı cazibe merkezi haline getirmektedir.

4.5.6. Değerlendirme

A Bölgesi boyunca bütün kullanıcıların tüm hizmetlere ulaşabilmesi ve kamusal yaşama katılabilmesi amacıyla "Engelsiz ve Yaya Öncelikli Caddeler Projesi" kapsamında 2011

yılında düzenlemeler yapılmıştır. Düzenleme kapsamında Atatürk Caddesi'nin A bölgesi boyunca engelli vatandaşların geçişine uygun rampalar ile görme engelli kılavuz yolları ve uyarı taşları yapılmış, kilit taşı olan ortalama 5 m genişliğindeki kaldırımları mermer döşenmiş, kent mobilyaları daha kullanışlı ve estetik açıdan yüksek hale getirilmiş, yol boyu turunç ağaçları dikilerek hem peyzaj düzenlemesi yapılmış hem de görsel açıdan düzenlenerek, tasarım kriterlerine uygun hale getirilmiş ve caddenin bu bölgesi, konfor, estetik, erişilebilirlik ve güvenlik açısından alışveriş caddesi kullanıcısı açısından daha çekici hale getirilmiştir.

B Bölgesinde ise yer yer sökülmüş kilit taşı olan ortalama 4 m genişliğindeki kaldırımları, engelli vatandaşlara yönelik hiçbir düzenlemenin bulunmaması, aydınlatma elemanlarının yer almaması vb. nedenlerle kullanıcının, konfor, estetik, güvenlik ve erişilebilirlik gibi ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır.

B Bölgesinde yer alan kafeler ve diğer yeme-içme birimleri dışında yer alan ticari birimlerin çeşitliliğin azlığı da caddenin bu bölgesinin kullanıcılar tarafından mecburi kullanımları dışında tercih edilmemesine neden olmaktadır.

Atatürk Caddesi kaldırım ve sokak mobilyaları açısından değerlendirildiğinde, A ve B bölgesinin birbirine göre büyük oranda farklılık gösterdiği görülmekte ve A bölgesinin B bölgesine göre cadde tasarım kriterlerine daha uygun olarak düzenlendiği görülmektedir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Tasarım kriterlerine göre Atatürk Caddesi mevcut durum analizi

		A Bölgesi		B Bölgesi		
		A1 Bölgesi	A2 Bölgesi	B1 Bölgesi	B2 Bölgesi	B3 Bölgesi
Erişilebilirlik ve Ulaşım	Durak	Yok	2 adet tramvay durağı	Yok	1 adet otobüs durağı	Yok
	Otopark	Yok	Yok	2 adet	Yok	1 adet
	Yaya Geçidi	Var	Var	Var	Var	Var
Yeşil Alan ve Peyzaj Öğeleri	Yeşil Alan	Kaldırım Boyu Turunç ağaçları ve su kanalı çevresi Palmiye ağaçları ve çiçekler	Kaldırım Boyu Turunç ağaçları ve su kanalı çevresi Palmiye ağaçları ve çiçekler	Yok	Hadrian Kapısı Çevresi	Sur Duvarları nın Önü
	Su Yüzeyleri	Tarihi Su Kanalı	Tarihi Su Kanalı	Yok	Çeşme	Çeşme
Kaldırım	Kaldırım Bölgelemesi ve Genişlikler	Var-Uygun	Var-Uygun	Eksik-Uygun Değil	Eksik-Uygun Değil	Eksik-Uygun Değil
	Yer Döşemesi	Mermer	Mermer	Mermer	Arnavut	Arnavut
	Erişilebilirlik Standartları	Uygun	Uygun	Kısmen Uygun	Uygun Değil	Uygun Değil
Sokak Mobilyası	Oturma Elemanları	Çift Yönlü Ahşap	Çift Yönlü Ahşap	Yok	Tek Yönlü Ahşap	Tek Yönlü Ahşap
	Aydınlatma	Var	Var	Yok	Yok	Yok
	Yön, Trafik Levhaları ve Reklam, İlan Panoları	Var	Var	Yok	Var	Yok
	Sanatsal Yapılar	Var	Var	Yok	Yok	Yok

GZFT analizi

Atatürk Caddesi'nde yapılan araştırmalar, literatür taramaları ve mevcut durum analizinden yararlanılarak sonucunda GZFT analizi yapılmıştır (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. GZFT analizi

GÜÇLÜ YÖNLER
• Kaleiçi kullanıcısının büyük bir bölümünün Atatürk Caddesi'nden geçmesi, • Caddenin sonunda kentin en büyük park alanlarından biri olan Karaalioğlu Parkı'nın yer alması, • Nostaljik tramvayın caddeden geçmesi, • Caddenin toplu taşım güzergâhında olması, • Cadde üzerinde yer alan heykellerin turistler tarafından ilgi odağı olması, • Açık havada alışveriş yapma imkânı tanıması, • Bisiklet yolunun bulunması • Milli bayramlar, şenlik, festival, vb. zamanlarında yapılan kortejlerin güzergâhında bulunması, • Caddenin denize giden yol üzerinde bulunması, • Şehir Tiyatrosu, bankalar ve kamu kurumlarının cadde üzerinde yer seçmiş olması, • Tarihi kentsel çekirdeği oluşturan Kaleiçi Bölgesine sınır olması
ZAYIF YÖNLER
• 2 katlı cumbalı eski binaların yerini duvar etkisi yaratan 7-8 katlı binaların almış olması, • Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin ana birimleri ve cadde üzerinde çeşitli yerlerde konumlanmış olan birimlerin taşınmış olması, • Cadde üzerinde yer alan pasajların aktif kullanılmaması, • Gerek alandaki kullanımlara erişimi sağlayacak ve gerekse alanda yer alan konut kullanıcılarını destekleyecek bir otopark düzenlemesinin olmaması, • Kamu alanlarının düzenlenmemiş olması, • B Bölgesi kaldırımının tasarım standartlarından uzak olması, • Yer-yön levhalarının eksik olması • Cadde boyunca yer alan dükkân tabelalarının kargaşa oluşturması • Batı kaldırımdaki aydınlatmanın olmayışı ve güvenlik sorunun oluşması, • Yaya geçitlerinde güvenliğin sağlanamaması
FIRSATLAR
• Kent merkezindeki en büyük yeşil alanlardan birinin cadde sonunda bulunması (Karaalioğlu Parkı) • Ramazan ayı boyunca açık olan alışveriş çadırları ve eğlence alanlarının Atatürk Caddesi sonunda yer alan Karaalioğlu Parkı'nda yer seçmiş olması, • Turizm bölgesinde yer alması
TEHDİTLER
• Tarihi sur duvarlarının zarar görmesi, • Atatürk Caddesi'ne ilişkin yasal ve yönetsel hiçbir düzenleme yapılmaması • Araç trafiğinin artış göstermesi

4.6. Atatürk Caddesi'nin Kullanıcı Memnuniyeti Açısından Analizi: Anket Çalışması

Çalışma alanı olarak seçilen Atatürk Alışveriş Caddesi kullanıcı profilini ve kullanıcı memnuniyetini ortaya koymak ve sosyal boyutunu değerlendirmek için alanda anket çalışması yapılmıştır.

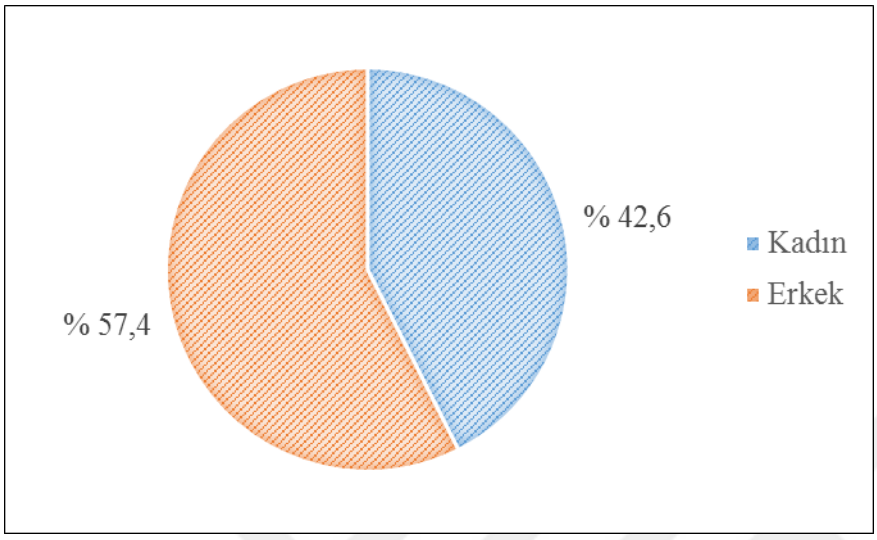
Jacobs' a (1961) göre, bir kamusal alanın mekânsal kalitesini ve başarısını ölçmek için analiz edilmesi gereken konulardan biri de alanın kim tarafından, ne amaçla, ne sıklıkla kullandığı ve kullanıcının alanda nasıl hissettiği olmalıdır. Bu kapsamda yapılan anket çalışması ile kullanıcı profilini (yaş, meslek, eğitim vb.), kullanım çeşitliliğini ve kullanıcı memnuniyetini belirlemek amaçlanmıştır. Alanda, konut sakinleri, işyeri sahipleri ve ziyaretçiler olmak üzere 3 farklı grup kullanıcı tespit edilmiştir. Farklı kullanıcı gruplarına yönelik özgün anketler hazırlanmıştır. Anketler, kullanıcı profilini ortaya koyamaya yönelik sorular, Cadde kullanımına yönelik sorular ve memnuniyete yönelik sorular olmak üzere 3 bölümden oluşmuştur. Ziyaretçi ve caddede çalışan kullanıcı anketlerinde 22 soru, bölgede yaşayan kullanıcı anketlerinde ise 20 soru bulunmaktadır. Anket ile işyeri sahiplerinin ve konut sakinlerinin alanı kullanım şekilleri ve memnuniyet düzeyleri belirlenirken ziyaretçilerin alanı tercih etme nedenleri ve memnuniyet düzeyleri belirlemek hedeflenmiştir.

Antalya Atatürk Caddesi'nde mevcutta 219 işyeri (dükkân) ve 397 konut birimi bulunmaktadır. Caddede yapılan kullanıcı sayımında ise günlük (hafta içi / hafta sonu) ortalama 1800 kişinin caddeyi kullandığı tespit edilmiştir.

Hazırlanan anketler 14-24 Mayıs 2019 tarihleri arasında hafta içi 12:30-13:30 ve 17:30-22:00, hafta sonu 13:00-17:00 saatleri arasında Atatürk Alışveriş Caddesindeki kullanıcılara uygulanmıştır. Anket çalışmasında rastgele örneklem seçimi yöntemi kullanılmış ve araştırmacı tarafından yüz yüze uygulanmıştır. Belirtilen süre içinde 180 adet ziyaretçi, 22 adet caddede çalışan kullanıcı ve 40 adet bölgede yaşayan kullanıcı olmak üzere 242 kullanıcı ile anket yapılmıştır. Anket çalışması ile % 10 örnekleme ulaşılmıştır. Ankete katılım gönüllülük esasına dayalı olması nedeniyle katılımcıların kimlik bilgileri alınmamıştır.

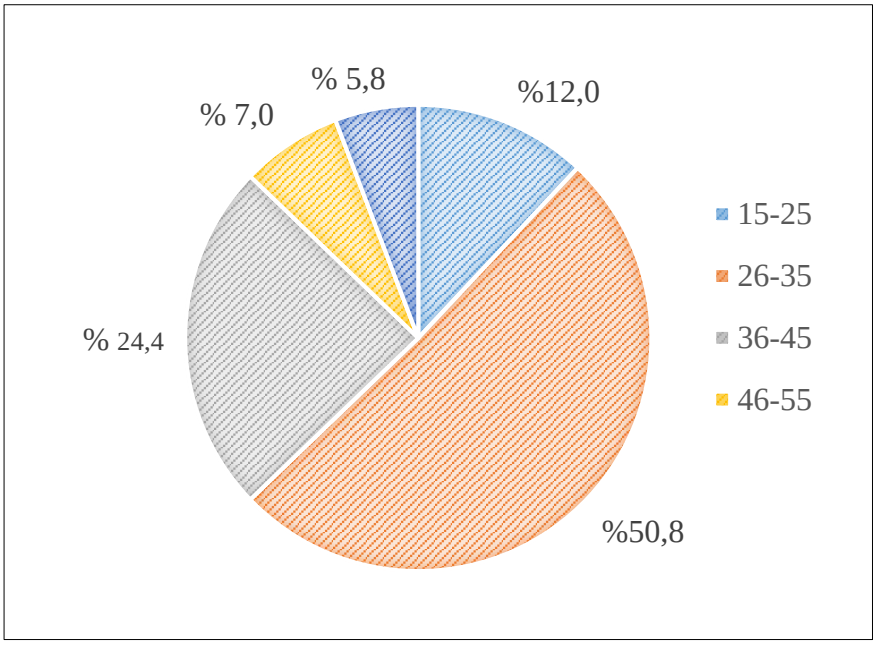
4.6.1. Kullanıcı profiline ilişkin bulgular

Ankete katılanların % 42,6'ü (103 kişi) kadın, % 57,4'si (139 kişi) erkektir (Şekil 4.29).



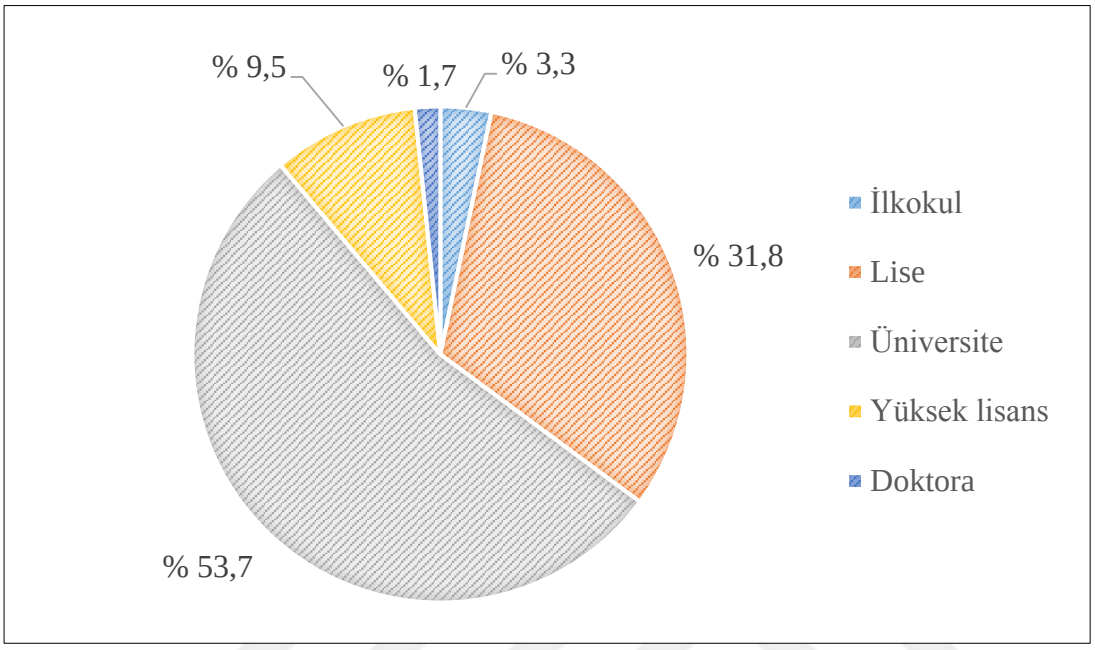
Şekil 4.29. Ankete katılanların cinsiyet durumu

Katılımcıların % 12'si (29 kişi) 15-25 yaş, % 50,8'i (123 kişi) 26-35 yaş, % 24,4'ü (59 kişi) 36-45 yaş, % 7'si (17 kişi) 46-55 yaş ve % 5,8'i (14 kişi) de 55 yaş ve üzerindedir (Şekil 4.30). Buradan yola çıkarak Atatürk Caddesini en fazla 26-35 yaş grubundaki gençlerin kullandığını söyleyebiliriz.



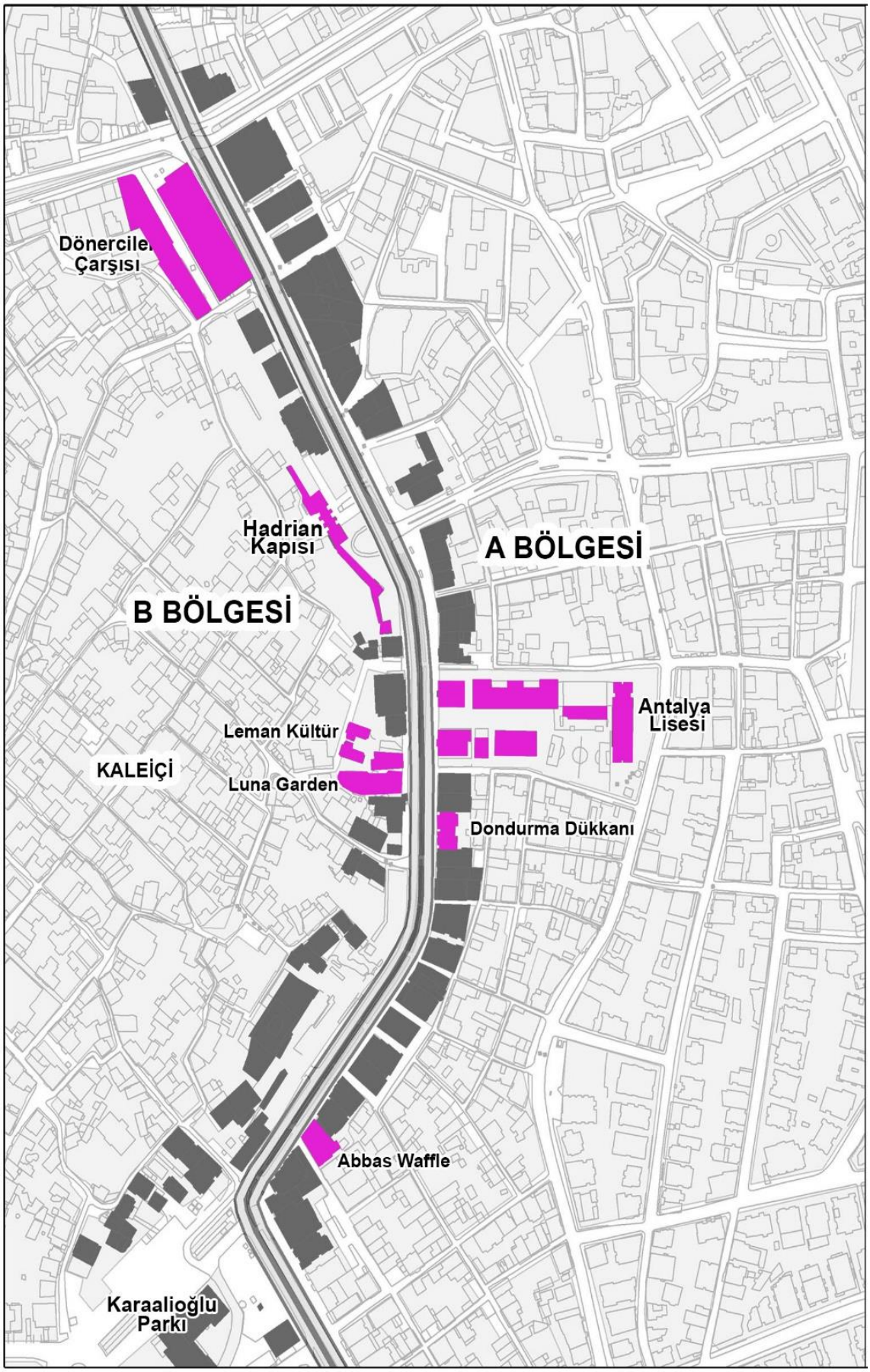
Şekil 4.30. Ankete katılanların yaş dağılımı

Katılımcıların eğitim düzeyleri ise % 3,3'ü ilkokul mezunu, % 31,8'i lise mezunu, % 53,7'si üniversite mezunu, % 9,5'i yüksek lisans mezunu ve % 1,7'si ise doktora mezunundan oluşmaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4.31. Ankete katılanların eğitim durumu

Katılımcılara Atatürk Caddesi denildiğinde ne çağrıştırdığı sorulduğunda ilk akla gelen yer % 22,4 oranında Kaleiçi olmaktadır. Kaleiçi'ni % 21,9 oranı ile tarihi Hadrian Kapısı ve % 20,1 oranı ile kent merkezinin en büyük parklarından olan Karaalioğlu Parkı izlemektedir (Çizelge 4.5). Atatürk Caddesi ile bütünleşmiş bu çekim noktalarının yanı sıra caddenin girişinde yer alan Dönerciler Çarşısı kadar (% 12,7) caddeye sonradan katılan dükkân (Dondurma Dükkânı, Abbas Waffle vb.) ve kafeler (Luna Garden, Leman Kültür vb.) Atatürk Caddesi denildiğinde ilk akla gelen yerler sıralamasına (% 12,7) girmektedir (Şekil 4.32) (Çizelge 4.5). Bu oran caddenin canlı bir mekân olduğunu ve değişime ayak uydurduğu takdirde tercih edilmeye devam edeceğini göstermektedir.



Şekil 4.32. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cazibe merkezleri

Katılımcıların (neredeyse) tamamı, Kaleiçi (241 kişi), Hadrian kapısı (236 kişi, katılımcıların %97,5'i) ve Karaalioğlu Parkı'nı (217 kişi, katılımcıların %90'ı) Atatürk Caddesindeki odaklar ve önemli mekânlar olarak tanımlamıştır.

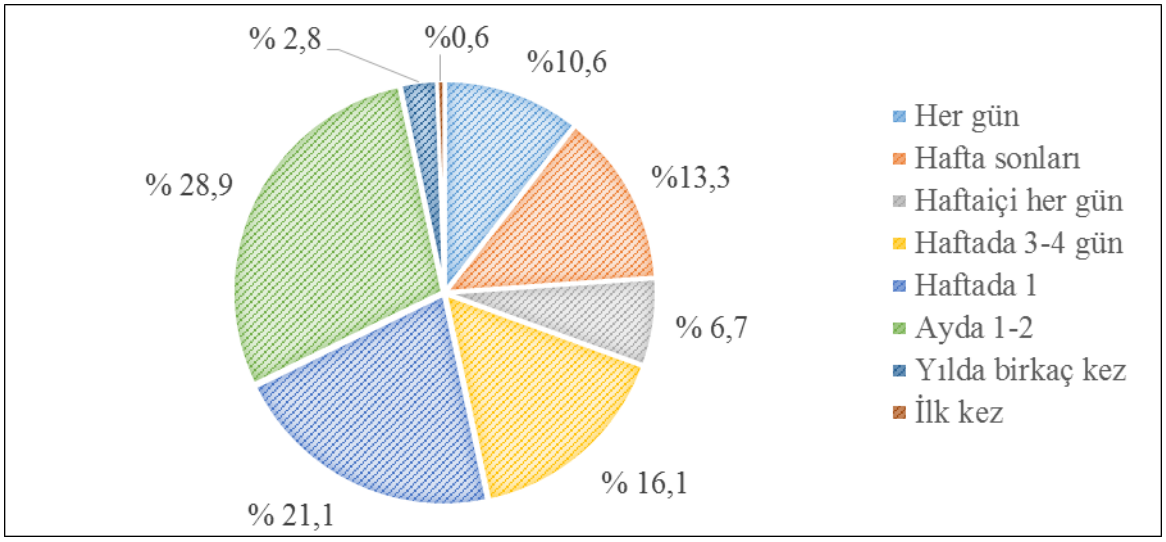
Çizelge 4.5. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cazibe merkezleri

	Yer	Çoklu Seçim	%
Atatürk Caddesi deyince aklınıza gelen yerler ve odak noktaları nelerdir? (Birden çok seçenek uyuyorsa 1,2,3… biçiminde dereceleyiniz) (%)	Kaleiçi	241	22,4
	3 Kapılar(Hadrian kapısı)	236	21,9
	Karaalioğlu Parkı	217	20,1
	Dönerciler Çarşısı	137	12,7
	Antalya Lisesi	110	10,2
	Diğer	137	12,7
	Toplam	1078	100,0

4.6.2. Atatürk Caddesi ziyaretçilerine ilişkin anket değerlendirmesi

Atatürk Caddesi alan çalışması kapsamında yapılan anket çalışmasında 180 adet dışarından gelen kullanıcıya yaş, eğitim durumu gibi kullanıcı profili belirlemeyi amaçlayan soruların yanı sıra kullanım çeşitliliğini belirlemeye yönelik; caddeyi kullanım sıklıkları, caddeye geliş amaçları, geliş şekilleri ve memnuniyet düzeylerini belirlemeye yönelik; olarak cadde tasarımına ilişkin literatür kısmında belirlenen kriterlere yönelik sorular yöneltilmiştir.

Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ni kullanım aralığını öğrenmek amacı ile kullanıcılara çalışma alanını ne sıklıkla tercih ettikleri sorulmuştur. Verilen cevaplar doğrultusunda; ziyaretçilerin % 28,9'unun ayda 1-2 kez geldiği görülürken Atatürk Caddesi'ne haftada 1 gelenlerin, kullanıcıların % 21,1'ini oluşturduğu görülmektedir (Şekil 4.33).



Şekil 4.33. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ne gelme sıklığı

Yaş aralıklarına göre incelendiğinde ise 26-35 yaş (% 32,7) ve 46-55 yaş (% 60,0) grubunun ayda 1-2 kez gelen grubu oluşturduğu görülmektedir. Diğer yaş aralıklarının hafta da en az 3-4 gün tercih ettikleri görülmektedir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6. Ziyaretçilerin yaşa göre Atatürk Caddesi'ne gelme sıklığı

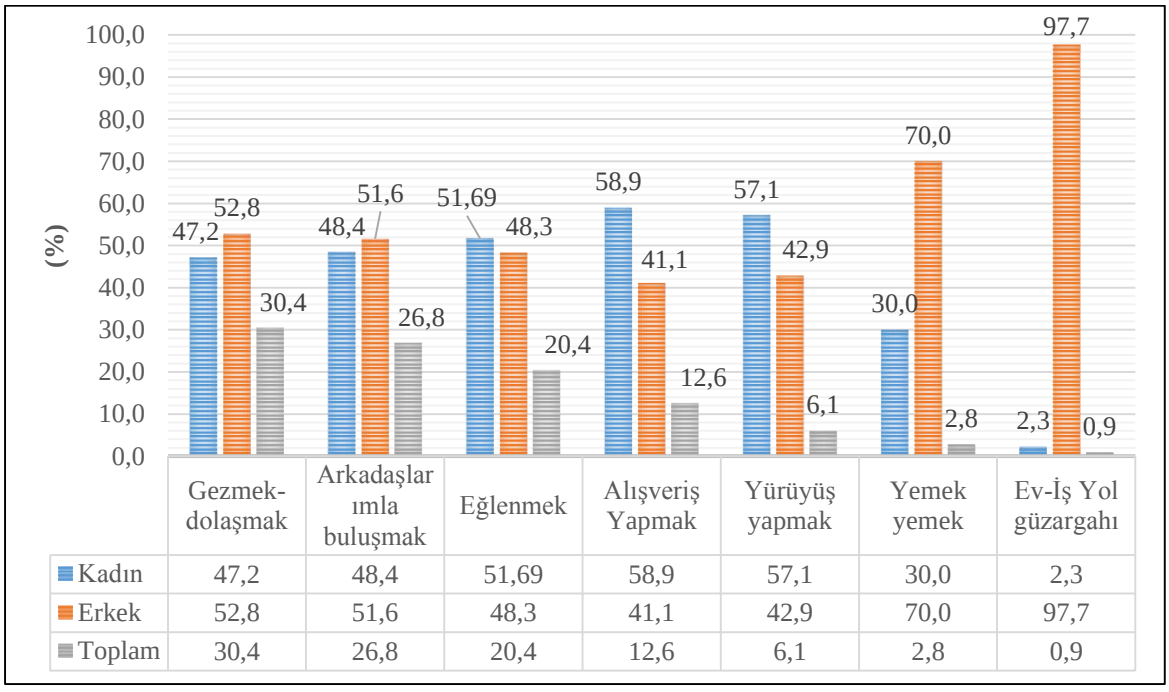
Atatürk Caddesi'ne ne sıklıkla geliyorsunuz? (%)	Yaş	Her gün	Hafta sonları	Hafta içi her gün	Haftada 3-4 gün	Haftada 1	Ayda 1-2	Yılda birkaç kez	İlk kez	Toplam
	15-25	28,6	10,7	3,6	21,4	14,3	17,9	3,6	0,0	100,0
	26-35	3,7	17,8	9,3	11,2	24,3	32,7	0,9	0,0	100,0
	36-45	14,3	7,1	0,0	25,0	21,4	17,9	10,7	3,6	100,0
	46-55	20,0	0,0	10,0	0,0	10,0	60,0	0,0	0,0	100,0
	55 +	14,3	0,0	0,0	57,1	14,3	14,3	0,0	0,0	100,0
	Toplam	10,6	13,3	6,7	16,1	21,1	28,9	2,8	0,6	100,0

Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ni tercih etme sebeplerinin başında gezmek-dolaşmak (% 30,4) gelirken bunu arkadaşlarla buluşmak (% 26,8) takip etmektedir. Atatürk Caddesini alışveriş amacı ile tercih edenlerin oranı ise % 20,4'tür. Alışveriş amaçlı gelenlerin % 63,6'sı 26-35 arasındaki bireylerden oluşmaktadır (Çizelge 4.7). Caddeyi sadece gerekli aktiviteler (Gehl, 2008) için kullananların oranı % 0,9'dur.

Çizelge 4.7. Yaş aralıklarına göre Atatürk Caddesi'ne geliş nedenleri

Atatürk Caddesi'ne ne amaçla geliyorsunuz? (%)	Yaş Aralığı	Gezmek-Dolaşmak	Arkadaşlarımla Buluşmak	Alışveriş	Eğlenmek	Yürüyüş Yapmak	Yemek Yemek	Ev-İş Yol Güzergâhı	Toplam
	15-25	29,3	26,8	19,5	12,2	6,1	1,2	4,9	100,0
	26-35	28,4	25,7	20,3	13,5	7,3	3,5	1,4	100,0
	36-45	36,0	28,0	20,0	12,0	2,7	1,3	0,0	100,0
	46-55	33,3	30,0	20,0	10,0	3,3	3,3	0,0	100,0
	55 +	28,6	38,1	28,6	4,8	0,0	0,0	0,0	100,0
	Toplam	30,4	26,8	20,4	12,6	6,1	2,8	0,9	100,0

Alışveriş amaçlı gelen kullanıcıların % 58,9'u kadın kullanıcılardan % 41,1'i erkek kullanıcılardan oluşmaktadır. Kendi içindeki dağılıma bakıldığında ise kadınların % 29,1'i gezmek-dolaşmak için gelirken % 15,1'i alışveriş amaçlı gelmektedir. Bu oran erkeklerde ise gezmek-dolaşmak için gelenler % 32,4 iken alışveriş amaçlı gelenler % 10,5 oranındadır (Şekil 4.34). Erkeklerin sadece %1,7'si alanı geçiş (ev-iş yol güzergâhı) amacıyla kullanmaktadır. Alanın sunduğu kullanım çeşitliliğinin alanın tercih edilmesinde etkili olduğu görülmektedir.



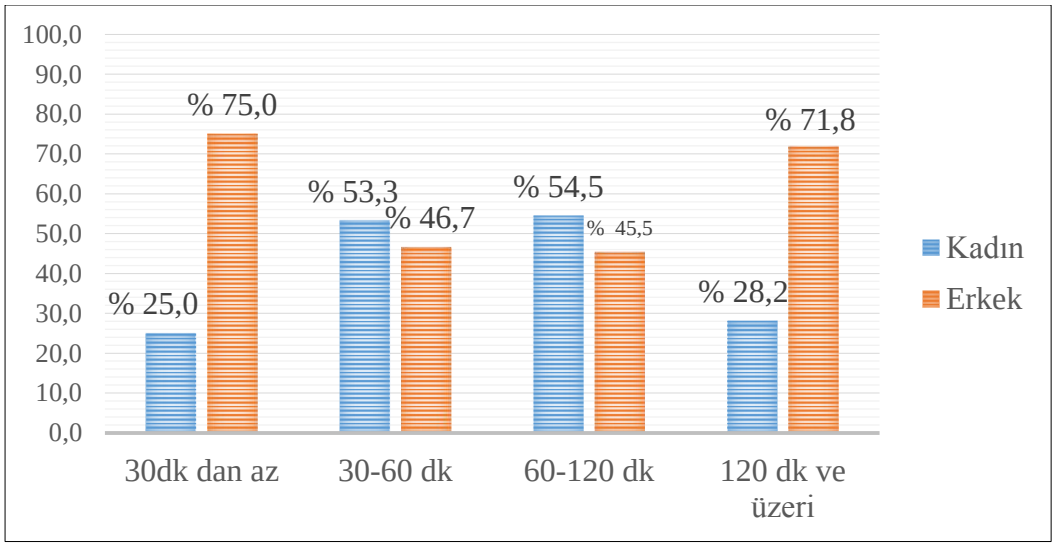
Şekil 4.34. Cinsiyete göre Atatürk Caddesi'ne geliş nedenleri

Atatürk Caddesinde geçirilen zaman incelendiğinde; caddeye gezmek-dolaşmak, arkadaşlarla buluşmak, alışveriş yapmak vb. amaçlarla gelindiğinde % 42,8 oranında 60-120 dk arasında vakit geçirirken % 33,3 oranında da 30-60 dk arasında vakit geçirildiği görülmektedir. Yaşlara göre dağılıma bakıldığında ise 15-25 yaş grubunun en çok 30 ila 120 dk arasında (% 37,5), 26-35 yaş grubunun 60-120 dk arasında (% 45,8), 36-45 yaş grubunun 30 ila 120 dk arasında (% 39,3), 46-55 yaş grubunun 30-60 dk arasında (% 50,0) ve 55 yaş grubu ve üstünün en çok (% 57,1) 60-120 dk arasında caddede vakit geçirdiği görülmektedir. (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8. Yaş aralıklarına göre Atatürk Caddesi'nde vakit geçirme süreleri

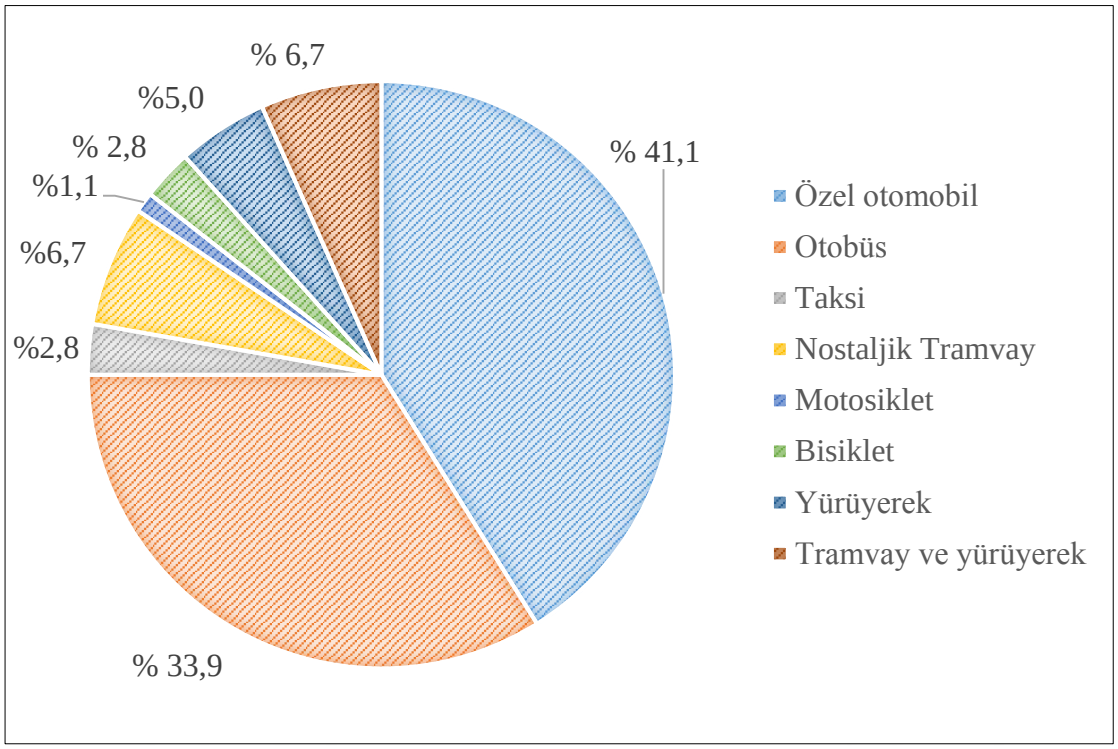
	Yaş Aralığı	30dk dan az	30-60 dk	60-120 dk	120 dk ve üzeri	Toplam
Atatürk Caddesi'ne geldiğinizde ne kadar süre kalıyorsunuz? (%)	15-25	3,6	35,7	35,7	25,0	100,0
	26-35	2,8	29,0	45,8	22,4	100,0
	36-45	0,0	39,3	39,3	21,4	100,0
	46-55	0,0	50,0	30,0	20,0	100,0
	55 ve yukarısı	0,0	42,9	57,1	0,0	100,0
	Toplam	2,2	33,3	42,8	21,7	100,0

Cinsiyete göre bakıldığında ise kadın kullanıcıların caddede erkek kullanıcılara oranla daha fazla vakit geçirdiği görülmektedir (Şekil 4.35).



Şekil 4.35. Cinsiyete göre Atatürk Caddesinde vakit geçirme süreleri

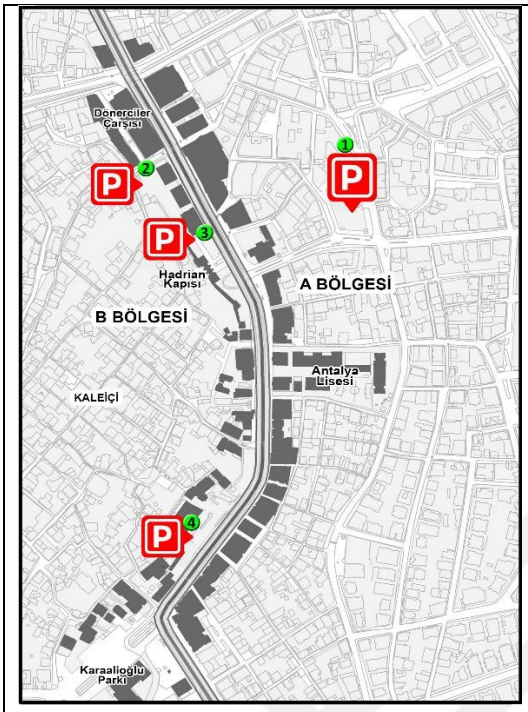
Ziyaretçiler Atatürk Caddesi'ne % 41,1'i özel araçları ile caddeye gelmektedirler. Bu oranı % 33, 9 ile otobüs izlerken nostaljik tramvay kullanan ve şehir içi tramvayın İsmet Paşa durağında inerek caddeye yürüyerek gelenlerin oranı % 6,7'dir (Şekil 4.36).



Şekil 4.36. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'ne geliş şekli

Atatürk Caddesi'ne gezmek-dolaşmak, alışveriş yapmak gibi amaçlarla özel otomobilleri ile gelen kullanıcılar % 75,7 oranında otopark sıkıntısı yaşadıklarını belirtmişlerdir. Atatürk Caddesi'ne özel araçları ile gelen kullanıcılar genellikle kısa süreli parklanmalarda ücret ödememek için ara sokaklara park etmektedirler. Ziyaretçiler ara sokaklardan sonra % 32,9 oranında Atatürk Caddesini paralel olarak kesen Recep Peker Caddesi üzerinde bulunan ve işletmesi Antalya Büyükşehir Belediyesine ait olan mekanik otoparkı genellikle öğle saatlerinde tercih etmektedir (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9. Ziyaretçilerin Atatürk Caddesi'nde tercih ettikleri otopark alanları



Otopark İsimleri	Ziyaretçiler (%)
Apartmanın Otoparkı	-
Mekanik Otopark	32,9
ETV Otoparkı	11,8
Dönerciler Çarşısı Otoparkı	2,6
Hadrian Kapısı Otoparkı	1,3
Ara Sokaklara	51,3
Toplam	100,0

4.6.3. Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcılara ilişkin anket değerlendirmesi

Atatürk Caddesi alan çalışması kapsamında yapılan anket çalışmasında 22 adet Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcıya yaş, eğitim durumu gibi kullanıcı profili belirlemeyi amaçlayan soruların yanı sıra caddenin mevcut durumunu ve ticari faaliyetlere ilişkin durumu belirlemeye yönelik; caddenin haftaiçi/hafta sonu yoğun olduğu zamanlar, lojistik sağlama şekli/zamanı, çalışanların caddeye geliş şekilleri, otoparka ilişkin durum ve memnuniyet düzeylerini belirlemeye yönelik; olarak cadde tasarımına ilişkin literatür kısmında belirlenen kriterlere yönelik sorular yöneltilmiştir.

Atatürk Caddesi'nde çalışanlarla yapılan anketlerin %72,7 'si A bölgesinde, %27,'ü B bölgesinde yapılmıştır. Anket yapılan kullanıcıların % 40,9'u 4-6 yıldır, %31,8'i 1-3 yıldır Atatürk Caddesi'nde çalıştığını belirtmiştir (Çizelge 4.10.).

Çizelge 4.10. Ankete katılan kullanıcıların Atatürk Caddesi'nde çalışma süreleri

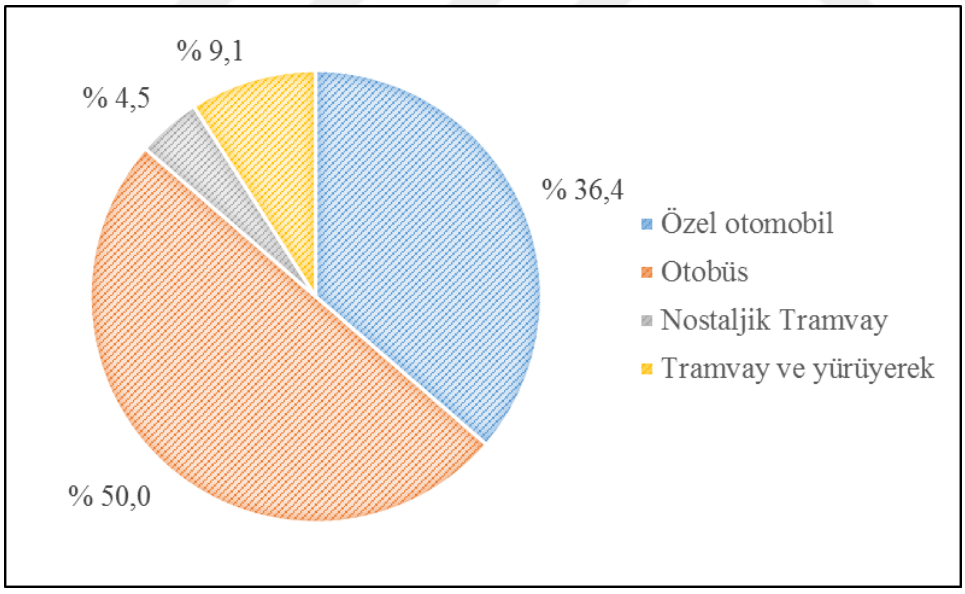
Kaç yıldır Atatürk Caddesi'nde çalışıyorsunuz? (%)	1 yıldan az	1-3 yıl	4-6 yıl	6-8 yıl	8-10 yıl	Toplam
	13,6	31,8	40,9	9,1	4,5	100,0

Cadde üzerinde yer alan dükkânların mal alımlarında ya da mal çıkarımlarında genellikle küçük parça ürünler olduğu için % 86,4 oranında sıkıntı yaşamadıklarını belirtmişlerdir. Caddede yer alan dükkânların % 68,2'si gün içinde değişken saatlerde %27,3'ü akşam saatlerinde lojistik hizmetleri aldığını belirtmiştir (Çizelge 4.11).

Çizelge 4.11. Atatürk Caddesi'nde yer alan dükkânların lojistik hizmet zamanları

	Zaman	(%)
Lojistik hizmetleri hangi zamanlarda sağlıyorsunuz?	Akşam saatlerinde	27,3
	Gün içinde/değişken	68,2
	Diğer	4,5
	Toplam	100,0

Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcıların % 50,0'si işlerine otobüs ile gelmeyi tercih ederken % 36,4'ünün özel otomobili ile caddeye gelmeyi tercih etmektedirler. Şehir içi tramvayın İsmet Paşa durağında inerek caddeye yürüyerek gelenlerin oranı % 9,1 ve nostaljik tramvay kullanan çalışanların oranı % 4,5'tir (Şekil 4.37).



Şekil 4.37. Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcıların caddeye geliş şekli

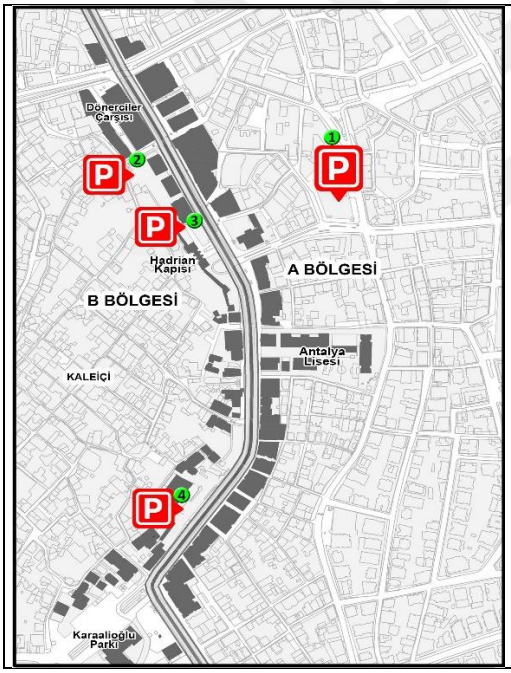
Caddede çalışan kullanıcılara caddenin en yoğun zamanı sorulduğunda; hafta içi öğlen saatleri (% 90,9) ve hafta sonu cumartesi (% 77,3) olarak belirtilmiştir (Çizelge 4.12). Caddenin hafta içi genellikle öğle yemekleri için kullanılması cadde yoğunluğunu arttırmaktadır.

Çizelge 4.12. Caddede çalışanlara göre Atatürk Caddesi'nin en yoğun kullanıldığı zamanlar

Atatürk Caddesi hangi zamanlar daha yoğun oluyor?	Hafta İçi	(%)	Hafta Sonu	(%)
	Öğlen Saatleri	90,9	Cuma akşam	22,7
	Akşam Saatleri	9,1	Cumartesi	77,3
	-	-	Pazar	-
	Toplam	100,0	Toplam	100,0

Caddeye özel araçları ile gelen caddede çalışan kullanıcıların %79,3ü otopark sorunu yaşadıklarını belirtmiştir. Caddeye özel araçları ile gelen kullanıcılara araçlarını nereye park ettikleri sorulduğunda % 60,0'ı ara sokaklara park ettiğini belirtirken % 40,0 oranında ETV otoparkı tercih edilmektedir (Çizelge 4.13).

Çizelge 4.13. Caddede çalışan kullanıcıların Atatürk Caddesi'nde tercih ettikleri otopark alanları



Otopark İsimleri	Cadde de Çalışan Kullanıcılar (%)
Apartmanın Otoparkı	-
Mekanik Otopark	-
ETV Otoparkı	40,0
Dönerciler Çarşısı Otoparkı	-
Hadrian Kapısı Otoparkı	-
Ara Sokaklara	60,0
Toplam	100,0

Atatürk Caddesi'nde çalışan kullanıcılar her gün otopark ücreti vermemek için % 60,0 oranında ara sokaklara araçlarını park ederken % 40,0 oranında otopark tercih etmektedirler (Çizelge 4.13).

4.6.4. Atatürk Caddesi'nde yaşayan konut kullanıcılarına ilişkin anket değerlendirmesi

Atatürk Caddesi alan çalışması kapsamında yapılan anket çalışmasında 40 adet Atatürk Caddesi'nde ikamet eden konut sakinlerine yaş, eğitim durumu gibi kullanıcı profili

belirlemeyi amaçlayan soruların yanı sıra caddenin mevcut durumunu belirlemeye yönelik; caddenin haftaiçi/hafta sonu yoğun olduğu zamanlar, otoparka ilişkin durumu ve memnuniyet düzeylerini belirlemeye yönelik; olarak cadde tasarımına ilişkin literatür kısmında belirlenen kriterlere yönelik sorular yöneltilmiştir.

Anket yapılan kullanıcıların % 45,0'i 6-8 yıldır, % 20,0'si 4-6 yıldır Atatürk Caddesi'nde yer alan konutlarda yaşadığını belirtmiştir (Çizelge 4.14).

Çizelge 4.14. Ankete katılan konut kullanıcılarının Atatürk Caddesi'nde yaşama süreleri

Kaç yıldır Atatürk Caddesi'nde yaşıyorsunuz? (%)	1-3 yıl	4-6 yıl	6-8 yıl	8-10 yıl	10 üzeri	Toplam
	7,5	20,0	45,0	17,5	10,0	100,0

Caddede yaşayan kullanıcılarına caddenin en yoğun zamanı sorulduğunda; hafta içi öğlen saatleri (% 82,5) ve hafta sonu cumartesi (% 60,0) olarak belirtilmiştir (Çizelge 4.15).

Çizelge 4.15. Konut kullanıcılarına göre Atatürk Caddesi'nin en yoğun kullanıldığı zamanlar

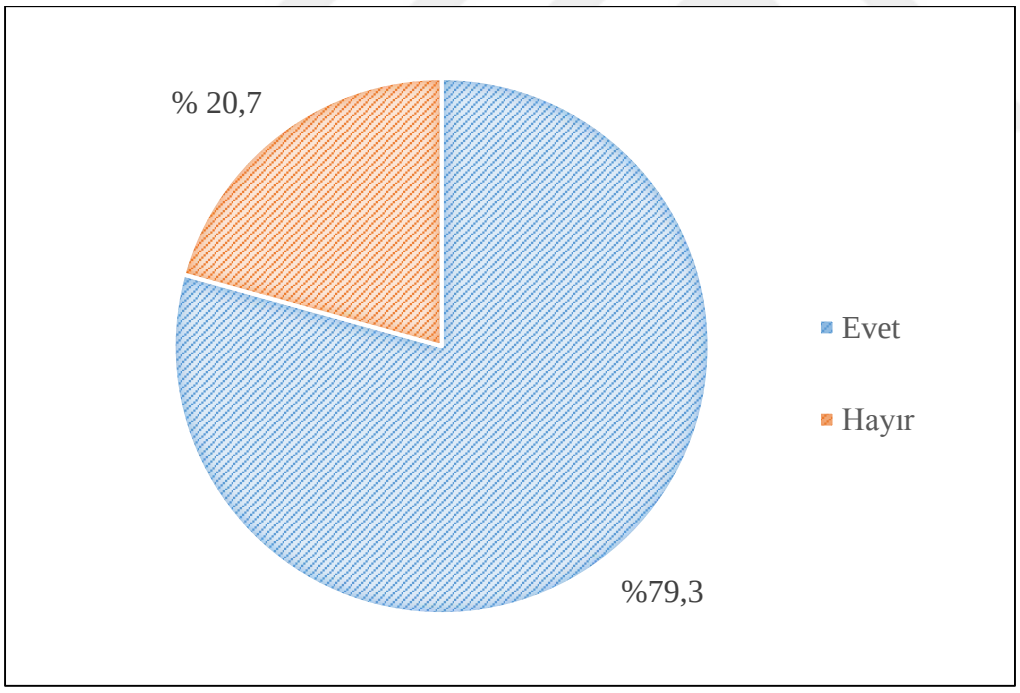
Atatürk Caddesi hangi zamanlar daha yoğun oluyor?	Hafta İçi	(%)	Hafta Sonu	(%)
	Öğlen Saatleri	82,5	Cuma akşam	12,5
	Akşam Saatleri	17,5	Cumartesi	60,0
	-	-	Pazar	17,5
	-	-	Fikrim yok	10,0
	Toplam	100,0	Toplam	100,0

Caddedeki konut sakinleri % 41,4 oranında apartman otoparklarını kullanmaktadırlar. Ancak her apartmanın otoparkının bulunmaması ve evlerinin önlerindeki boşluklara ya da apartmanlarına ait otopark alanlarına yabancı araçların park etmesi nedeniyle konut kullanıcılarının % 58,6'sı ara sokaklara park etmektedir (Çizelge 4.16).

Çizelge 4.16. Atatürk Caddesinde tercih edilen otopark alanları

	Otopark İsimleri	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar (%)
Aracınızı nereye park ediyorsunuz?	Apartmanın Otoparkı	41,4
	Mekanik Otopark	-
	ETV Otoparkı	-
	Dönerciler Çarşısı Otoparkı	-
	Hadrian Kapısı Otoparkı	-
	Ara Sokaklara	58,6
	Toplam	100,0

Kendi otoparklarının yabancı araçlar tarafından işgal edilmesi, yeterli otopark alanını bulunmaması, ara sokaklara park edilen araçlar nedeniyle zaman zaman evlerine araçları ile ulaşamamalarından dolayı Atatürk Caddesi'nde yaşayan konut sakinleri %79,3 oranında otopark sorunu yaşadığını belirtmiştir (Şekil 4.38).



Şekil 4.38. Atatürk Caddesi'nde yaşayan kullanıcılarının otopark sorunu

4.6.5. Atatürk Caddesi kullanıcılarının memnuniyet düzeyine ilişkin anket değerlendirmesi

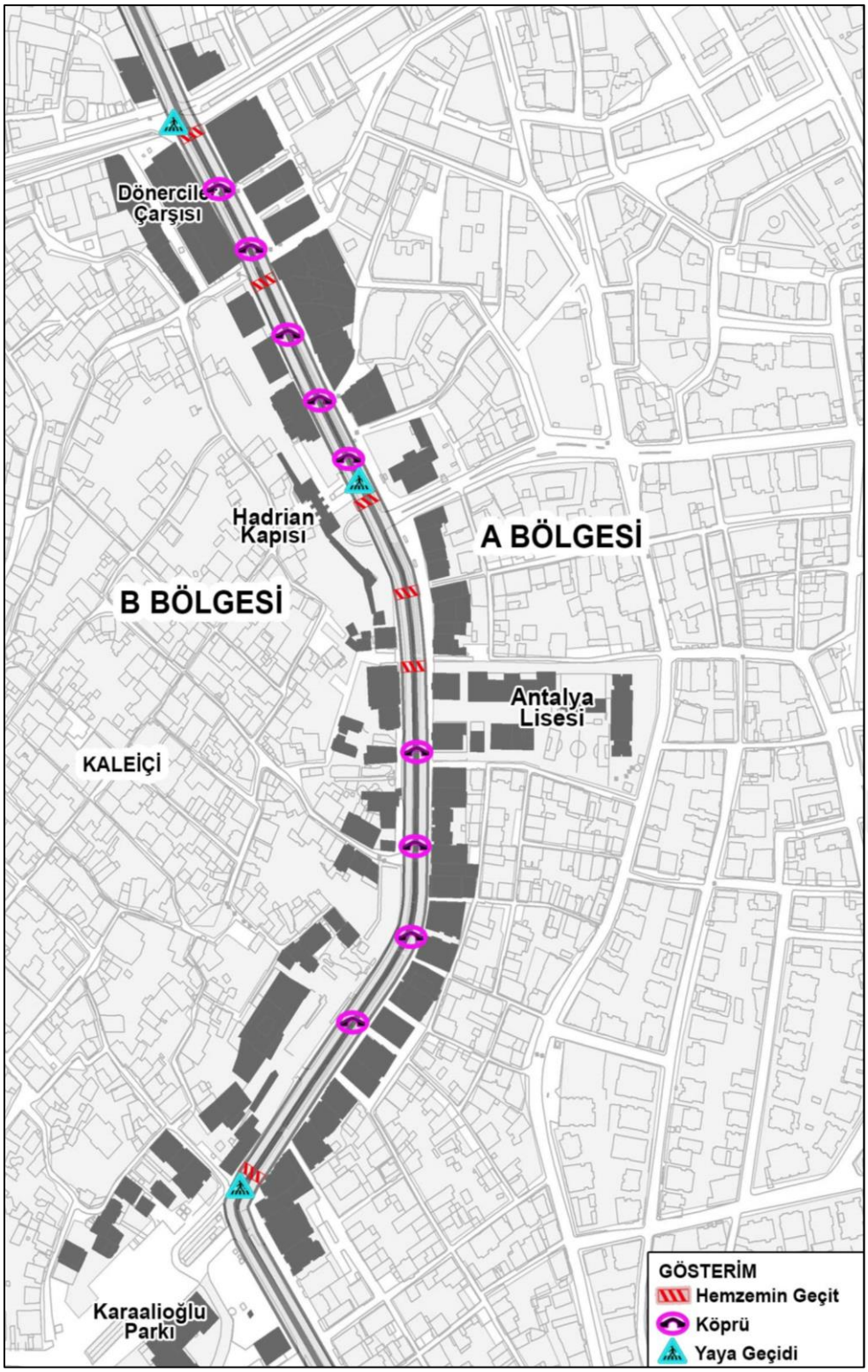
Atatürk Caddesi kullanıcılarına yönelik hazırlanan ve %10 örneklem metodu ile toplamda 242 kişiye uygulanan 3 tip anketin; literatür kısmında belirlenen cadde tasarımına ilişkin kullanıcı memnuniyet düzeyini belirlemek amacı ile sorular ortak sorulmuştur.

Atatürk Caddesi kullanıcılarına tasarım kriterleri özelinde memnuniyet düzeylerini ölçmek amacı ile caddenin erişilebilirlik düzeyi, sokak mobilyası açısından yeterlilik düzeyi, yeşil alan ve kaldırım standartları açısından memnuniyet düzeylerini ölçmeye yönelik sorular sorulmuştur.

Atatürk Caddesi'nin erişilebilirlik düzeyine ilişkin olarak cadde kullanıcılarına yaya geçitlerinin güvenlik düzeyi ve yerlilik oranı sorulmuştur. Caddede yer alan 15 adet yaya geçişine olanak sağlayan alan bulunması ancak bu alanlardan sadece üçünde yaya geçidi çizgilerinin yer alması ve merdivenli köprülerden direk yola geçilmesi gibi nedenlerden dolayı yaya geçitleri % 43,4 oranında yeterli ancak güvensiz bulunmaktadır (Çizelge 4.17) (Şekil 4.39).

Çizelge 4.17. Atatürk Caddesindeki yaya geçitlerinin güvenlik ve yeterlilik oranı

		Güvenli	Güvensiz
Yaya Geçitleri (%)	Yeterli	38,0	43,4
	Yetersiz	0,8	17,8



Şekil 4.39. Atatürk Caddesi'nde yer alan yaya geçiş alanları

A Bölgesinde 2011 yılında yapılan Engelsiz ve Yaya Öncelikli Projeler kapsamında düzenlemeler yapılmasından dolayı yaya rampaları % 66,9 oranında güvenli ve yeterli görülmüştür. B bölgesi ise % 73,6 oranında güvensiz ve yetersiz görülmüştür (Çizelge 4.18).

Çizelge 4.18. Atatürk Caddesindeki yaya rampalarının güvenlik ve yeterlilik oranı

Bölgeler	(%)	Güvenli	Güvensiz
A Bölgesi	Yeterli	66,9	5,8
	Yetersiz	12,0	15,3
	Toplam	78,9	21,1
B Bölgesi	Yeterli	7,4	18,2
	Yetersiz	0,8	73,6
	Toplam	8,3	91,7

Engelsiz ve Yaya Öncelikli Projeler kapsamında A bölgesinde yer döşemeleri ile bütün halde bulunana algılanabilir yüzeyler, yaya rampaları sayesinde engellilere yönelik düzenlemeler bu bölgede % 68,6 oranında güvenli ve yeterli görülmektedir. B bölgesinde engellilere yönelik bir düzenleme olmamasından dolayı % 78,9 oranında yetersiz ve güvensiz görülmektedir (Çizelge 4.19).

Çizelge 4.19. Atatürk Caddesi'ndeki engellilere yönelik düzenlemelerin güvenlik ve yeterlilik oranı

Bölgeler	(%)	Güvenli	Güvensiz
A Bölgesi	Yeterli	68,6	3,7
	Yetersiz	8,7	19,0
	Toplam	77,3	22,7
B Bölgesi	Yeterli	6,2	14,5
	Yetersiz	0,4	78,9
	Toplam	6,6	93,4

Katılımcılara Atatürk Caddesindeki A ve B bölgelerindeki yer döşemelerine ilişkin memnuniyet düzeyleri sorulduğunda; kullanıcılar A bölgesindeki yer döşemelerini % 81,0 oranında uygun ve yürüyüşe elverişli bulmaktadırlar. B bölgesinde yer alan eski arnavut taş döşeli kaldırımda taşlarının bazı alanlarda yerinden çıkması, bazı yerlerde aralarının açılması yayalar için sıkıntı oluşturduğundan B bölgesinde yer döşemeleri % 80,2 oranında uygun değil ve yürüyüşe elverişli değil olarak görülmektedir (Çizelge 4.20).

Çizelge 4.20. Atatürk Caddesindeki yer döşemelerine ilişkin memnuniyet oranı

Bölgeler	(%)	Yürüyüşe Elverişli	Yürüyüşe Elverişli Değil
A Bölgesi	Uygun	81,0	12,0
	Uygun Değil	0,4	6,6
	Toplam	81,4	18,6
B Bölgesi	Uygun	3,7	15,7
	Uygun Değil	0,4	80,2
	Toplam	4,1	95,9

Anket katılımcılarına Atatürk Caddesi üzerinde yer alan sokak mobilyalarına ilişkin memnuniyet oranları sorulduğunda; kullanıcıların A bölgesinde yer alan sokak mobilyalarını yeterli gördüğü, yönlendirme levhalarına ilişkin % 4,5 oranında fikirleri bulunmadığını görülmüştür. B bölgesinde ise, tüm sokak mobilyaları yetersiz görülmektedir (Çizelge 4.21).

Çizelge 4.21. Atatürk Caddesi'ndeki sokak mobilyalarına ilişkin memnuniyet oranı

Sokak Mobilyaları (%)	A Bölgesi		B Bölgesi	
	Yeterli	Yetersiz	Yeterli	Yetersiz
Oturma Elemanları	74,4	25,6	26,0	74,0
Aydınlatma Elemanları	78,1	21,9	8,3	91,7
Çöp Elemanları	73,1	26,8	24,8	75,2
Yönlendirme Levhaları	55,4	40,1	28,1	71,9
Sanatsal Ögeler	72,3	27,7	14,9	85,1

Cadde boyunca yer alan turunç ağaçları ve palmiyeler dışında kalan yeşil alanlara ilişkin ise kullanıcılar, % 58,7 oranında yeşil alanların yeterli ancak pasif durumda olduğunu belirtmiştir (Çizelge 4.22).

Çizelge 4.22. Atatürk Caddesi üzerindeki yeşil alan kullanımına ilişkin memnuniyet oranı

Caddede yeşil alan yeterli mi? (%)		Düzenlenmiş Aktif Kullanımda	Düzenlenmemiş Pasif Durumda
	Yeterli	2,1	58,7
	Yetersiz	0,0	39,3

Anket katılımcılarına Atatürk Caddesi'nin A ve B bölgesinde yer alan kaldırım genişliklerine ilişkin yeterlilik düzeyleri sorulduğunda A Bölgesindeki kaldırım genişliklerinin % 86'4 oranında yeterli olduğu ortaya çıkmaktadır. B bölgesindeki kaldırım genişliklerini katılımcıların % 52,1'i yeterli bulmaktadır. Ancak B bölgesindeki kaldırımların ortalama 4 m olmasına rağmen yayaların rahatça yürüyebileceği alanın sadece 1 m kalmasından dolayı katılımcıların % 47,9' u kaldırım genişliklerini yetersiz bulmuştur (Çizelge 4.23).

Çizelge 4.23. Atatürk Caddesi kullanıcılarının kaldırım genişliklerinden memnuniyet oranları

	(%)	A Bölgesi	B Bölgesi
Atatürk Caddesindeki kaldırım genişlikleri yeterli mi?	Evet	86,4	52,1
	Hayır	13,6	47,9
	Toplam	100,0	100,0

Kullanıcı türlerine göre dağılımına bakıldığında ise Atatürk Caddesi'ne dışarından gelen kullanıcıların % 53,3'ü ve cadde de çalışan kullanıcıların % 59,1'i B bölgesindeki kaldırım genişliğini yetersiz bulurken bölgede yaşayan kullanıcıların %82,5'i B bölgesindeki kaldırım genişliğini yeterli bulmuştur (Çizelge 4.24). Bu oran bize kullanıcı türlerine göre memnuniyet düzeyinin farklılaştığını göstermektedir.

Çizelge 4.24. Atatürk Caddesi kullanıcılarının türlerine göre kaldırım genişliklerinden memnuniyet oranları

Atatürk Caddesindeki kaldırım genişlikleri yeterli mi?	(%)	A Bölgesi			B Bölgesi		
		Ziyaretçiler	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar	Caddede Çalışan Kullanıcılar	Ziyaretçiler	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar	Caddede Çalışan Kullanıcılar
	Evet	81,7	100,0	100,0	46,7	82,5	40,9
	Hayır	18,3	-	-	53,3	17,5	59,1
	Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Zaman içinde Atatürk Caddesi'nin bir parçası olan üçüncü mekân olarak nitelendirilen kaldırım kafeleri cadde kullanıcılarının % 56,2 sine göre caddeye canlılık katmaktadır. Ziyaretçilerin ise % 31,1'i için, caddeyi tercih etme sebepleri arasında yer almaktadır (Çizelge 4. 25).

Çizelge 4. 25. Atatürk Caddesi kaldırımları üzerindeki kafe ve tezgâhlara ilişkin memnuniyet oranı

	(%)	Ziyaretçiler	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar	Caddede Çalışan Kullanıcılar
Kaldırımda yürürken dükkânların önündeki tezgâhlar veya kaldırım kafeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?	Caddeye canlılık katıyor	50,0	75,0	72,7
	Caddeyi tercih etme sebebim	31,1	-	22,7
	Kaldırımı daraltıyor	17,8	25,0	4,5
	Diğer	1,1	-	-
	Toplam	100,0	100,0	100,0

Kaldırım kafelerini caddeyi tercih etme sebebi olarak gören kullanıcıların ise % 60,7'si 26-35 yaş aralığındadır. 36 ve üzeri yaşlarda ise kaldırım kafelerinin caddeye canlılık verdiği düşüncesinin artmasının yanı sıra kaldırımı daralttığı da düşünülmektedir (Çizelge 4.26).

Çizelge 4.26. Atatürk Caddesi kaldırımları üzerindeki kafe ve tezgâhlara ilişkin yaş aralıklarına göre memnuniyet oranı

Kaldırımda yürürken dükkânların önündeki tezgâhlar veya kaldırım kafeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?	(%)	Caddeye Canlılık Katıyor	Caddeyi Tercih Etme Sebebim	Kaldırımı Daraltıyor	Diğer	Toplam
	15-25	75,9	24,1	0,0	0,0	100,0
	26-35	51,2	30,1	17,9	0,8	100,0
	36-45	54,2	22,0	23,7	0,0	100,0
	46-55	64,7	11,8	23,5	0,0	100,0
	55 +	57,1	14,3	21,4	7,1	100,0
	Toplam	56,2	25,2	17,8	0,8	100,0

Kaldırım ile araç yolu arasında tampon görevi gören tramvay yolu, kaldırımla arasında hiçbir ayrım olmamasından dolayı kullanıcıların % 19,5'ine göre kaldırıma genişlik katmasına ve % 30,9'una göre caddeye canlılık katmasına rağmen kullanıcıların % 33,6'sına göre tramvay yolunu kullanan motor bisikletliler tehlike oluşturmaktadır (Çizelge 4.27).

Çizelge 4.27. Tramvay yoluna ilişkin memnuniyet oranı

		(%)
Tramvay yolu ile kaldırım arasında ayrım olmaması hakkında ne düşünüyorsunuz?	Caddeye canlılık veriyor	30,9
	Kaldırıma genişlik katıyor	19,5
	Motor bisikletlerin tramvay yolunu kullanması tehlike oluştur	33,6
	Güvenlik açısından sakıncalı	12,7
	Araç yolu ile kaldırım arasında ayrım sağlıyor	1,4
	Hiçbir fikrim yok	1,8
	Toplam	100,0

Cadde kullanıcıların %34,7'si bina cephelerinde yer alan tabelaların farklı standartlarda oluşu ve çok düzensiz görünüşü, %23,6 'sı kargaşa oluşturması ve %22,7 'si görsel kirlilik oluşturmasından dolayı bina cepheleri ve dükkân levhalarını estetik ve güzel bulmamaktadır (Çizelge 4.28).

Çizelge 4.28. Bina cepheleri ve levhalarına ilişkin memnuniyet oranı

	(%)	Ziyaretçiler	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar	Caddede Çalışan Kullanıcılar	Toplam
Atatürk Caddesinde yer alan bina cephelerini, levhaları görsel ve estetik açıdan nasıl değerlendiriyorsunuz?	Görsel kirlilik	25,6	36,4	2,5	22,7
	Kargaşa oluşturuyor	26,1	4,5	22,5	23,6
	Çok düzensiz	25,0	50,0	70,0	34,7
	Rahatsız etmiyor	17,2	4,5	2,5	13,6
	Hiçbir fikrim yok	6,1	4,5	2,5	5,4
	Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0

Kullanıcıların % 90,5 'i Atatürk Caddesi'ni güvenli bulurken % 9,5'i B bölgesinin gece karanlık olması, motor bisikletlilerin tramvay yolundan gitmesi gibi nedenlerden dolayı caddeyi güvenli bulmadıklarını belirtmiştir (Çizelge 4.29).

Çizelge 4.29. Atatürk Caddesi'nde güvenlik açısından memnuniyet oranı

		(%)
Atatürk Caddesini güvenlik açısından değerlendiriniz?	Güvenli	90,5
	Güvensiz	9,5
	Toplam	100,0

Anket kapsamında katılımcılara Atatürk Caddesi'nde sorun olup olmadığı sorulmuş; yanıtlayanların yarısından fazlası (% 57,9) sorun olmadığını belirtmiştir. Sorun olduğunu söyleyenlerin (% 42,1) de % 85,7'si de otopark sıkıntısından dolayı şikâyet etmektedirler (Çizelge 4.30).

Çizelge 4.30. Atatürk Caddesi'ne ilişkin genel memnuniyet oranı

		(%)
Sizce Atatürk Caddesinde sorun var mı?	Yok	57,9
	Var	42,1
	Toplam	100,0

Kullanıcı türlerine göre bakıldığında ise ziyaretçiler (% 56,1) ve caddede çalışan kullanıcılar (% 90,9) sorun olmadığı belirtmekte ancak gürültü (% 7,5) ve otopark sıkıntısından (% 45,0) dolayı bölgede yaşayan kullanıcılar caddeyi % 52,5 oranında sorunlu bulmaktadır (Çizelge 4.31).

Çizelge 4.31. Atatürk Caddesi'ne ilişkin kullanıcı türlerine göre genel memnuniyet oranı

Sizce Atatürk Caddesinde sorun var mı?	(%)	Ziyaretçiler	Bölgede Yaşayan Kullanıcılar	Caddede Çalışan Kullanıcılar
	Yok	56,1	47,5	90,9
	Var	43,9	52,5	9,1

Ziyaretçilerin ve cadde de çalışan kullanıcıların sorunsuz olarak tanımladıkları Atatürk Caddesi'nin, bölgede yaşayan kullanıcılar tarafından sorunlu olarak görülmesi kullanıcı türlerine göre memnuniyet düzeyinin farklılaştığını göstermektedir.

Cinsiyete göre bakıldığında ise; tüm Cadde kullanıcıları için cinsiyete göre memnuniyet düzeyinin sorgulandığı ki-kare testi yapılmıştır. Yapılan test sonucunda beklenen minimum değer 25'in üzerinde çıkması nedeni ile pearson ci-square satırına bakılır. Asymptotic

significance değerinin 0,5'den küçük çıkması bize cinsiyet ile caddenin memnuniyet düzeyi arasında anlamlı bir farklılaşma olduğu göstermektedir (Çizelge 4.32).

Çizelge 4.32. Atatürk Caddesi'ne ilişkin cinsiyete göre genel memnuniyet oranı

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,079*	2	,048
Likelihood Ratio	6,492	2	,039
Linear-by-Linear Association	6,013	1	,014
N of Valid Cases	242		
* (% 33,3) Beklenen minimum değer, 42.			

Aynı şekilde Cadde kullanıcıları için yaşa göre memnuniyet düzeyinin sorgulandığı ki-kare testi, yaş ile caddenin memnuniyet düzeyi arasında anlamlı bir farklılaşma olduğu göstermektedir (Çizelge 4.33). Bu kapsamda cadde tasarımında ve memnuniyet düzeyinin arttırılmasında her yaş grubu dikkate alınmalıdır.

Çizelge 4.33. Atatürk Caddesi'ne ilişkin yaşa göre genel memnuniyet oranı

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	27,885*	8	,000
Likelihood Ratio	20,755	8	,008
Linear-by-Linear Association	2,810	1	,094
N of Valid Cases	242		
* (% 33,3) Beklenen minimum değer, 06.			

4.6.6. Değerlendirme

Atatürk Caddesi'nin bir bütünü olan Hadrian Kapısı, Kaleiçi gibi kültürel değerlerin yanı sıra cadde kullanıcılarının çeşitli dükkânlar (Dondurma Dükkânı, Abbas Waffle, Luna Garden vb.) için bu caddeyi tercih etmeleri caddenin işlevselliğini arttırmaktadır.

Atatürk Caddesi genel olarak bir alışveriş caddesi olsa da kullanıcılar caddeye genellikle gezmek dolaşmak ve arkadaşları ile buluşmak için tercih etmekte ve bununla beraber alışveriş etkinliğini gerçekleştirmektedirler. Caddeye dışarında gelen kullanıcıların geliş nedenlerindeki toplam orana bakıldığında gönüllü faaliyetleri yani sosyal ve isteğe

faaliyetleri gerçekleştirenlerin oranı % 99,1'dir. Bu oran, Gehl (2008)'in gönüllü faaliyetlerin yüksek olduğu alanların iyi bir kamusal alan olduğunu belirten tezine göre Atatürk Caddesi'nin iyi bir kamusal alan olduğunu göstermektedir.
Caddeye girdikten sonra yaklaşık olarak 30 ila 120 dk. arasında vakit geçiren kullanıcılar genellikle hafta içi öğle saatleri ve hafta sonu cumartesi gününü tercih etmektedirler.

Caddeye yoğun olarak özel otomobilleri ile gelen kullanıcılar otopark ücreti vermek istemedikleri ve cadde üstündeki otoparkları güvensiz olarak görmeleri nedeni ile ara sokaklara park etmeyi tercih etmektedirler. Ancak cadde üzerinde ki konutlarda yaşayan sakinler yabancı araçlardan dolayı kendi araçlarını park edememekte ve otopark sıkıntısı yaşamaktadır. Yabancı araçlar nedeniyle kapanan yollar yüzünden evlerine gitmekte zorluk yaşayan konut kullanıcıları otopark sıkıntısı nedeniyle diğer kullanıcıların aksine caddeyi sorunlu görmektedir. Caddenin bölgede yaşayan kullanıcılar tarafından sorunlu olarak görülmesi kullanıcı türlerine göre memnuniyet düzeyinin farklılaştığını göstermektedir.

Kullanıcıların kaldırım ve sokak mobilyalarına karşı bakışı da A ve B bölgesinde farklılık göstermektedir. Tasarım kriterlerine uygun olarak düzenlenen A bölgesini yeterli ve güvenli bulurken B bölgesinde yıllardır hiçbir düzenleme yapılmaması, yer döşemelerinin eski ve yürüyüşe elverişli olmaması, sokak mobilyalarının eksik olması gibi nedenlerden dolayı bu bölgeyi yetersiz ve güvensiz bulmaktadırlar. Atatürk Caddesi kullanıcılarına yapılan anketlerden gelen bu sonuç, bize alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerine göre düzenlenmesinin kullanıcı memnuniyet algısını pozitif yönde etkilediğini göstermektedir.

Caddedeki yeşil alana ilişkin kullanıcılar ilk olarak turunç ağaçların ve su kanalı çevresindeki çiçekleri algılamakta düzenlenmemiş olmasından dolayı daha sonra Hadrian Kapısı'nın yanındaki alanı ve sur duvarlarının dibini algılamakta ve yeşil alanları yetersiz bulmaktadırlar.

Lynch (2010)'e göre cadde ya da sokak mekânı her kullanıcı tarafından cinsiyet, yaş, kültür ve alışkanlıklara bağlı olarak farklı şekillerde algılanmaktadır. Yapılan anketler sonucunda demografik farkların, caddeye geliş amaçları ve kalış süreleri gibi unsurlarda farklılaşmadığı görülmektedir. Ayrıca alışveriş caddesi olma özelliğini oluşturan öğelerden kaldırım kafeleri ve dükkân tezgâhların için her yaş gurubu caddeye canlılık kattığını ifade etmektedir ve söz konusu bu üçüncü mekânların caddenin aslında tercih edilme nedenlerinin başında geldiğini

göstermektedir. Ancak anket verilerine göre yapılan ki-kare testine göre Atatürk Caddesi'nde sorun olup olmadığı ile cinsiyet faktörü ve yaş faktörü arasında anlamlı bir farklılaşma olduğu görülmektedir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde caddeyi kullanış ve geliş amaçlarında demografik farklılıkların etkili olmadığı ancak Caddenin genel memnuniyet düzeyi açısından kullanıcılarının demografik özelliklerinin cadde memnuniyet düzeyinde etkili olmadığı görülmektedir.

Tramvay yolu ile kaldırımın bütün olmasının ise kullanıcılar tarafından sevildiği ancak tramvay yolunu kullanan motorlu araçlar yüzünden güvenlik sıkıntısı oluştuğu görülmektedir. Bina cephelerine ilişkin ise caddede düzensizlik, kargaşa ve görsel kirlilikten şikâyet edilmektedir.

Özetle Atatürk Caddesi kullanıcılar tarafından güvenli bir yer olarak algılanmakta ve onun rahatlığıyla tercih edilmektedir. Ancak alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerinde de belirtildiği gibi gezmek dolaşmak, alışveriş yapmak için gelen kullanıcıların güvenlik kadar konforlarına da önem verdikleri bilinmektedir. Bu nedenle otopark sıkıntısı, görsel kirlilik, tramvay yolundaki motorlu araçlar, yeşil alan ve B bölgesindeki yer döşemeleri ve sokak mobilyaları eksiklikler gibi nedenler ile caddenin kullanımını azaltabileceği düşünülmektedir.

Bu kapsamda ele alınan çalışma alanında yapılan analizler incelendiğinde; Atatürk Caddesi'nin özellikle B bölgesinin yeşil alan ve peyzaj, erişilebilirlik ve ulaşım, kaldırım ve sokak mobilyaları kriterleri dikkate alınarak, konfor, güvenlik ve erişilebilirlik kapsamında yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

4.7. Atatürk Caddesi İçin Tasarım Rehberi Önerileri

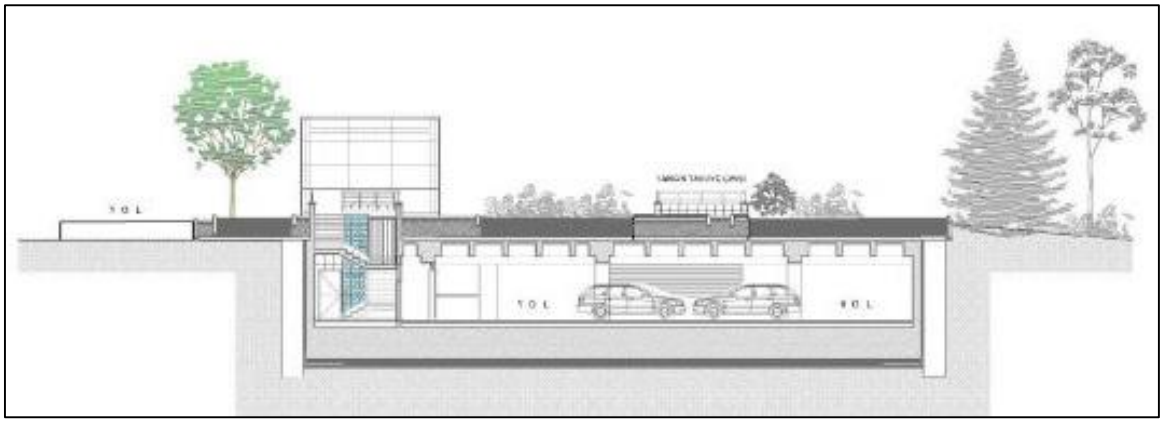
İnsanlar caddelere alışveriş yapmak, kentsel mekânda cadde deneyiminden keyif almak, açık havada dolaşmak/vitrin bakmak, sosyalleşmek gibi ihtiyaçlarını karşılamak için gitmekte ve bu ihtiyaçlarını gerçekleştirirken güvenli ve konforlu alanları tercih etmek istemektedirler. Canlılıklarını her daim devam ettirebilecek olan alışveriş caddeleri insanların bu istekleri doğrultusunda ve tasarım kriterleri doğrultusunda hazırlanmış olanlarıdır.

Bu kapsamda ortaya çıkan bulgular doğrultusunda çalışma alanı olan Atatürk Alışveriş Caddesinin de daha canlı, güvenli, kaliteli ve daha konforlu bir mekân olabilmesi için bazı düzenlemelere ihtiyaç duyduğu görülmüştür. Atatürk Caddesi için geliştirilecek tasarım yaklaşımında öncelikli olarak sorunların çözülmesi gerekmektedir.

Atatürk Caddesi'ne ilişkin yapılan çalışmalar göre; genç ve orta yaş grubundaki kitlenin çoğunlukta olduğu tespit edilen cadde kullanıcılarının büyük çoğunluğunun da caddeye özel araçlarıyla geldiği bilinmektedir. Caddedeki araç yükü azaltılmalı, yaya için uygun geçiş olanağı sağlayan yavaş fakat akıcı bir trafiğe sahip, yakın çevrede yeterli ölçüde otopark olanağı sağlayan çözümler üretilmelidir. Bu nedenle caddenin tasarlanmasında ilk olarak otopark sorununun çözülmesi hedeflenmelidir.

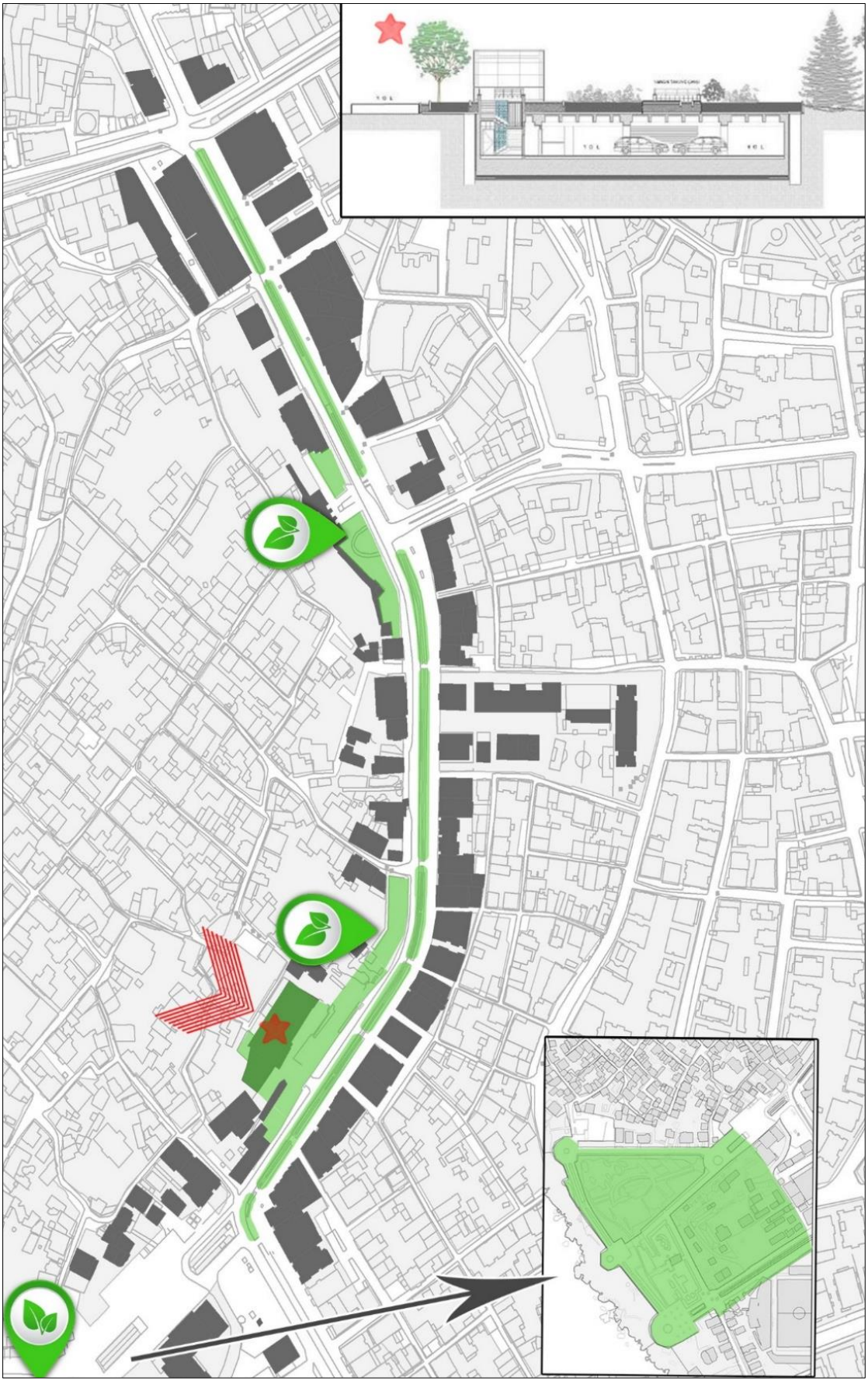
Otopark modeli olarak yenilikçi projeler ile üzeri yeşil alan, rekreasyon alanı, yer altı otoparkları, iki katlı park olanağı sağlayan yüzey otoparkları ve otomatik sistemle çok katlı otopark olanağı taşıyan ve dışarıdan normal bir bina görünümünde olan çok katlı otoparklar yer almaktadır.

Atatürk Caddesi'nde yapısı itibariyle en uygun otopark çözümü yer altı otoparkıdır. Bu kapsamda ETV gibi kullanılamayan atıl bir yapının gerekli kanun ve yönetmeliklere uygun olarak kamulaştırılarak altının otopark olarak kullanılması ve üst yapısının da cadde formuna uygun bir düzenleme ile yeniden ele alınması gerekmektedir. Zemin altında gerçekleştirilecek bir otopark çözümü caddenin otopark ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda sur duvarlarının açığa çıkarak caddenin daha tanımlı hale gelmesi sağlanacaktır (Şekil 4.40).



Şekil 4.40. Zemin altı otoparkı uygulaması örneği

Karaalioğlu Parkı ve Kaleiçi, Atatürk Caddesi'ne kimlik katan ve caddenin kullanımını arttıran en önemli faktörlerden biridir. Bu faktörleri doğru değerlendirmek için Atatürk Caddesi boyunca ve çevre bağlantı noktalarında yeşil dokunun devamlılığı sağlanmalıdır. A bölgesinde caddenin başından sonuna kadar yer alan su kanalı, turunç ağaçları ve palmiyelerin bulunmasının aksine B bölgesinde caddenin baştan sona bütünlüğünü tamamlayacak bir yeşil aksın bulunmaması nedeni ile Hadrian Kapısı'nın kuzeyinden başlayarak Karaalioğlu ile tamamlanacak şekilde yeşil alan düzenlemesi önerilmiştir (Şekil 4.41). Bu düzenlemenin kullanıcılar tarafından aktif kullanımının sağlanması için de caddenin formuna uygun olarak düzenlenerek canlandırılmalı ve kullanıcıların aktif kullanımına sunulmalıdır.



Şekil 4.41. Atatürk Caddesinde düzenlenmesi gereken yeşil alan bölgeleri

Mağaza giriş çıkışları, vitrin bakma, yeme-içme birimlerine giriş-çıkış, oturma, dinlenme gibi hareketli yaya trafiğine sahip caddede tüm bu amaçlara hizmet edecek TS 12576 göre uygun kaldırım genişliği (en az 2m) sağlanmalı ve 1 m yürüyüşe uygun açık alan bırakılmalıdır. Ayrıca kaldırım zemin kaplamasında caddenin yapısal kimliğinin korunarak onarılması gerekmektedir.

A ve B bölgesi şeklinde sınıflandırılan Atatürk Caddesinde; A bölgesi tasarım kriterlerine uymakta ve kullanıcılar tarafından tercih edilmekte olup bu bölgede yer alan kaldırımlarda sadece bozulmaların düzeltilmesin ihtiyaç duyulmaktadır.

B bölgesinde ise kaldırımlarda kullanılan arnavut kaldırım taşları yürümeyi zorlaştırmakta, doku itibariyle algıyı kötüleştirmekte ve caddenin bu kaldırımının tercih edilmemesine neden olmaktadır. Bu nedenle B bölgesinde de A bölgesindeki ile uyumlu mermer yer döşemesi kullanılması ile uygulamanın devamlılığı ve cadde içinde bütünlük sağlanmış olacaktır. Böylece tamamen yeni bir doku kazandırmak yerine caddenin yapısal kimliği korunacak, caddenin fiziki altyapısının iyileştirilmesine yönelik uygulamaların da sürekliliği sağlanacaktır (Şekil 4.42). Daha iyi bir yaya ortamı oluşturarak daha iyi bir kamusal alan için (Gehl, 2004) zemin oluşturulmuş olacaktır.

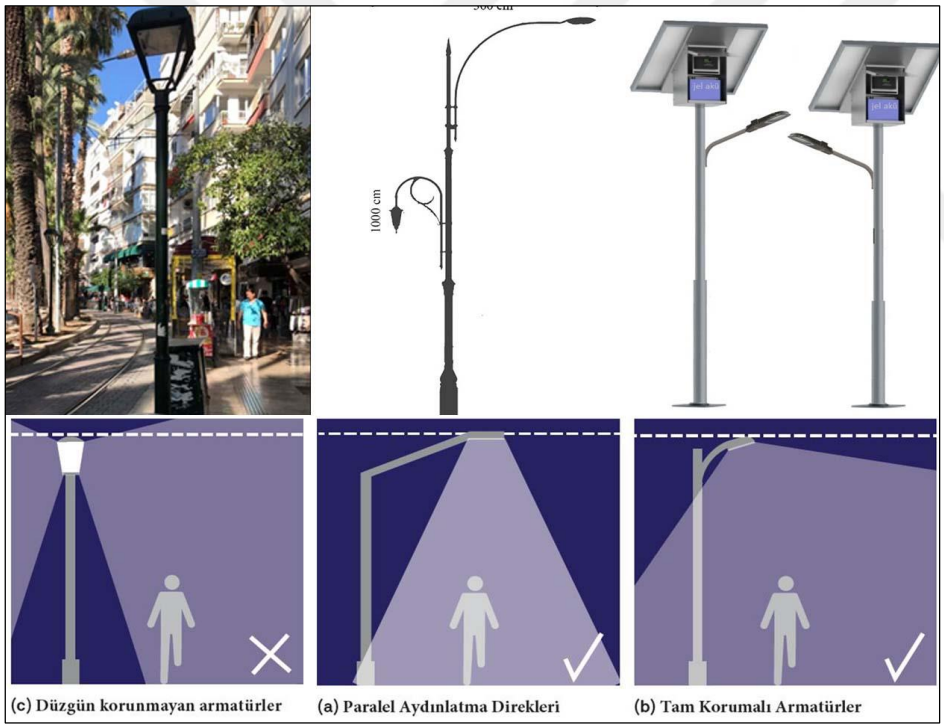


Şekil 4.42. Öneri kaldırım zemin kaplaması

Cadde içerisinde de yaya yürüyüş güzergâhında yaya kaldırımında ve sokak elemanlarında (dekorasyon ve aydınlatma) yapılacak düzenlemelerle Atatürk Caddesi kullanıcılar için daha güzel bir görüntü sağlanmalıdır. Temel peyzaj ögeleri olan donatı elemanları ve yol

ağaçlarının düzenli ve belirli aralıklarla yerleştirilmesi mekân organizasyonuna katkı sağlamaktadır.

Bu kapsamda aydınlatma elemanlarına bakıldığında A bölgesinde yer alan aydınlatma elamanları yeterli sayıda bulunmaktadır. Ancak bu aydınlatma elemanları, cadde tasarım kriterleri, sokak mobilyaları bölümünde açıklanan, tasarım açısından düzgün korunmayan armatürler sınıfına girmektedir. Bunun yerine paralel aydınlatma direkleri ya da tamamen korunan şık armatürler tercih edilmelidir. Aydınlatma elemanları ile uyumlu halde çalışacak güneş enerjisi panellerinin eklenmesi ile sürdürülebilir enerji kullanımı sağlanmalıdır. Bu sayede hem ekonomik olarak tasarruf edilebilir hem de küresel ısınma ile mücadeleye küçükte olsa bir katkı sağlanmış olur (Şekil 4.43).

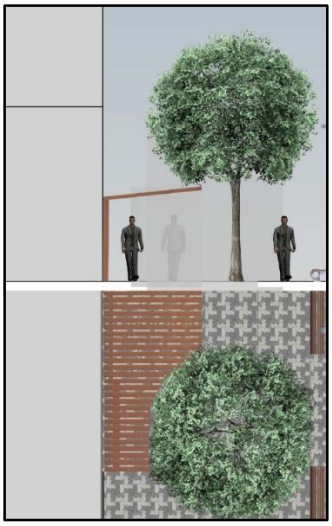


Şekil 4.43. Uygulanması önerilen armatür örnekleri (GDCI, 2016)

Literatür kısmında açıklandığı üzere, Küresel Cadde / Sokak Tasarım Rehberi'ne göre düzgün tasarlanmış aydınlatma elamanlarının arasındaki boşluk direğin yüksekliğinin 2,5 - 3 katı kadar olmalıdır. Yaklaşık olarak 2,5 m yüksekliğinde kullanılacak ve iki tarafı da aynı mesafede aydınlatan paralel aydınlatma direkleri ya da tamamen korunan armatürler ile B bölgesinde yer alan kaldırımda 15 m arayla aydınlatma elamanlarının yerleştirilmesi gerekmektedir. Bu sayede caddenin aydınlatma sorunu ortadan kalkacak ve insanların caddede kendilerini daha güvenli hissetmeleri sağlanacaktır.

Aydınlatma elemanlarının yanı sıra cadde üzerindeki donatı elemanlarında belirli bir dil birliği ve bütünlük sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda, çöp elemanları, düzenli aralıklarla yerleştirilmeli ve özellikle B bölgesinde sayısı arttırılmalıdır. Yönlendirme ve taşıt levhalarının araç sürücüleri tarafından görülebilir yerlerde, yeterli sayıda konumlandırılması gerekmektedir. Atatürk Caddesi'nde yer alan yönlendirme levhalarının dolaşıma engel olmayacak şekilde sayısı arttırılmalıdır.

Akdeniz iklimi gibi sıcak-nemli bir havaya sahip olan Atatürk Alışveriş Caddesi'nde insanları kapalı ortamlara kapatmak yerine açık havaya davet etmek caddenin kullanımını arttırmaktadır. Luna Garden, Leman Kültür gibi açık hava kafeleri hem sokak hayatını yaşatmakta hem de caddenin tercih edilerek daha canlı kalmasına katkı sağlamaktadır. Atatürk Caddesi boyunca yer alan kaldırım kafelerinin bu doğrultuda desteklenmesi gerekmektedir. Cadde boyunca yer alan dükkânların önüne gölgelik yapılması ile kullanıcıların gölgelik altında dolaşabilmeleri ve yeme içme hizmeti veren dükkân sahiplerinin oturma ünitelerini koyabilecekleri alan oluşması ve caddenin genişlik algısının artması sağlanacaktır. Kaldırımların yeniden tasarlanması sırasında özellikle yeme-içme birimlerinin olduğu yerlerde yarı açık mekânların düzenlenmesi ziyaretçilerin memnuniyet düzeylerini artıracaktır (Şekil 4.44).



Şekil 4.44. Kaldırım kafelerine ilişkin düzenleme önerisi

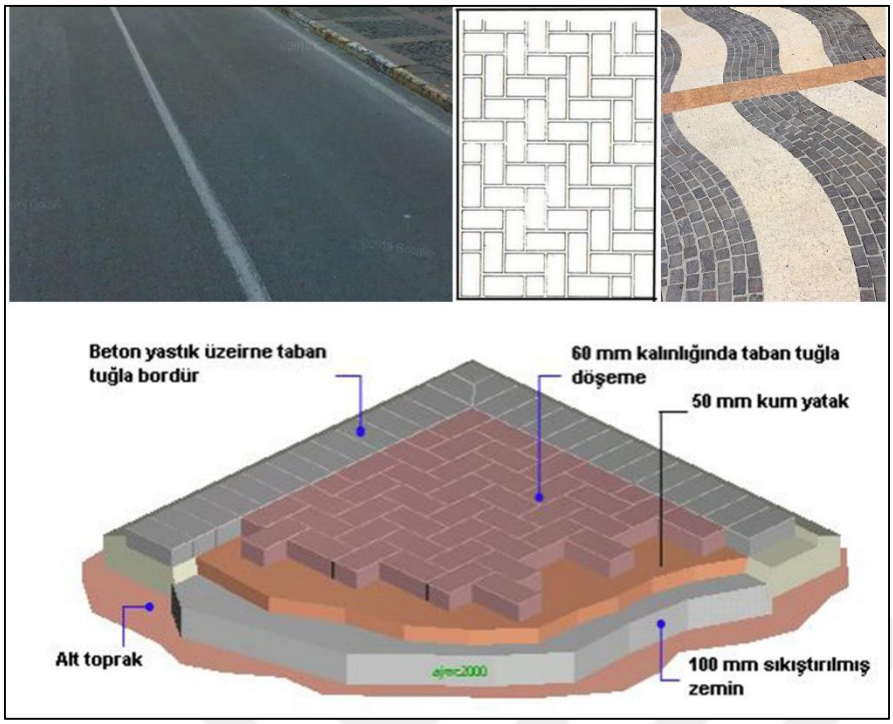
Yol tasarımlarında dikkat edilmesi gereken en önemli unsur, alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerinde belirtilen tüm caddenin yaya öncelikli tasarlanması, cadde boyunca kesintisiz yaya dolaşımının oluşturulması ve araç trafiğiyle kesiştiği kavşak noktalarında da yaya öncelikli geçiş olanaklarının sağlanmasıdır.

Bu kesişim noktalarında hemzemin geçişler kullanılmalı, her yaştan kullanıcının güvenli ve konforlu bir şekilde karşıdan karşıya geçmeleri sağlanmalıdır. Alışveriş caddesi olma özelliği ile kullanılabilecek farklı sitillerdeki yaya geçitleri, caddeye hareketlilik katarak farkındalık yaratacaktır (Şekil 4.45). Özellikle B bölgesinde % 8'lik eğimi geçmeyecek şekilde erişilebilir yaya rampaları eklenmesi ile yaya geçitleri herkes için daha erişilebilir olacaktır.



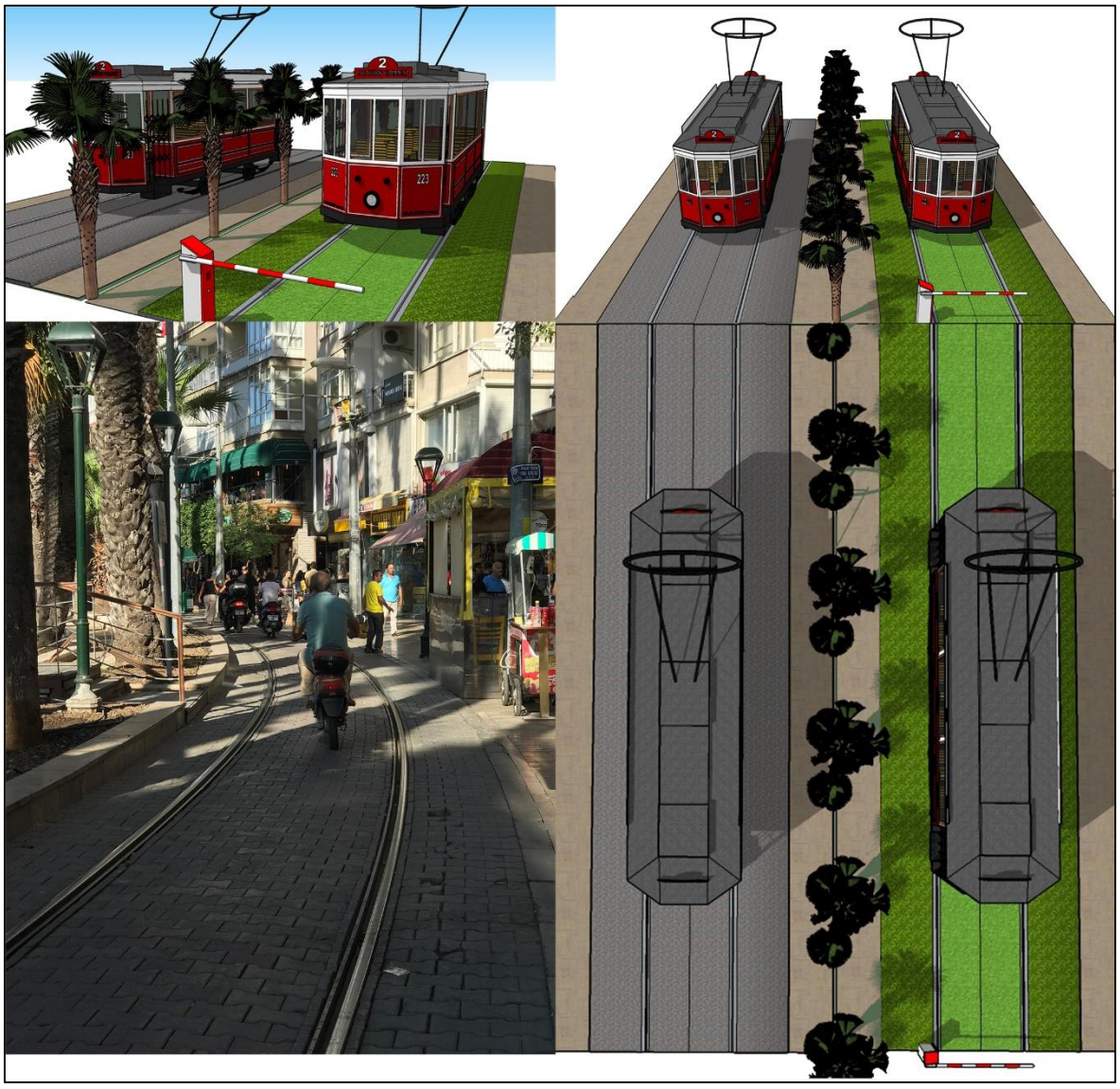
Şekil 4.45. Atatürk Caddesi için uygulanması önerilen yaya geçit örnekleri (Stella, 2019)

Mevcut durumda Atatürk Caddesi'nde uygulanan 30km/h araç hız limitine uyulması gerekmekte ve yaya güvenliği için araç hızını yavaşlatıcı önlemler alınmalıdır. Zemin kaplamasındaki çeşitli değişikliklerle ile de araç hızı düşürülebilir. Araç yolunun düz, pürüzsüz asfalt yüzey kaplaması yerine dekoratif taş kaplanması ile araç hızını yavaşlatacaktır (Şekil 4.46). Taş kaplama ile aynı zamanda yağmur suyunun emilimini sağlayan geçirimli yüzey oluşturulmuş olacak ve kışları yağmurlu geçen bir iklime sahip Atatürk Caddesi için yüzey akışı kontrol altına alınacaktır. Gerek duyulması halinde rahatlıkla sökülüp yerleştirilebilen bu taşlarla altyapıya ulaşım da kolaylaşacaktır.



Şekil 4.46. Öneri araç yolu zemin kaplaması (Perçin)

Atatürk Caddesi'nde bir diğer güvenlik sorunu oluşturan neden ise nostaljik tramvay yolunu ters yönde gitmek için motorlu taşıtların kullanması ve gereğinden fazla hız yapmasıdır. Atatürk Caddesi'nin kültürel kimliğini oluşturan en önemli değerlerden olan nostaljik tramvayın caddeye giriş ve çıkışlarında otomatik bariyer yöntemi kullanılması ile tramvay yolunun sadece amacına uygun olarak kullanılması sağlanacaktır. Ayrıca nostaljik tramvay hattının zemin kaplamasının çim döşenmesi ve caddenin yeşil dokusunu arttırarak daha çekici bir hal alacaktır (Şekil 4.47).



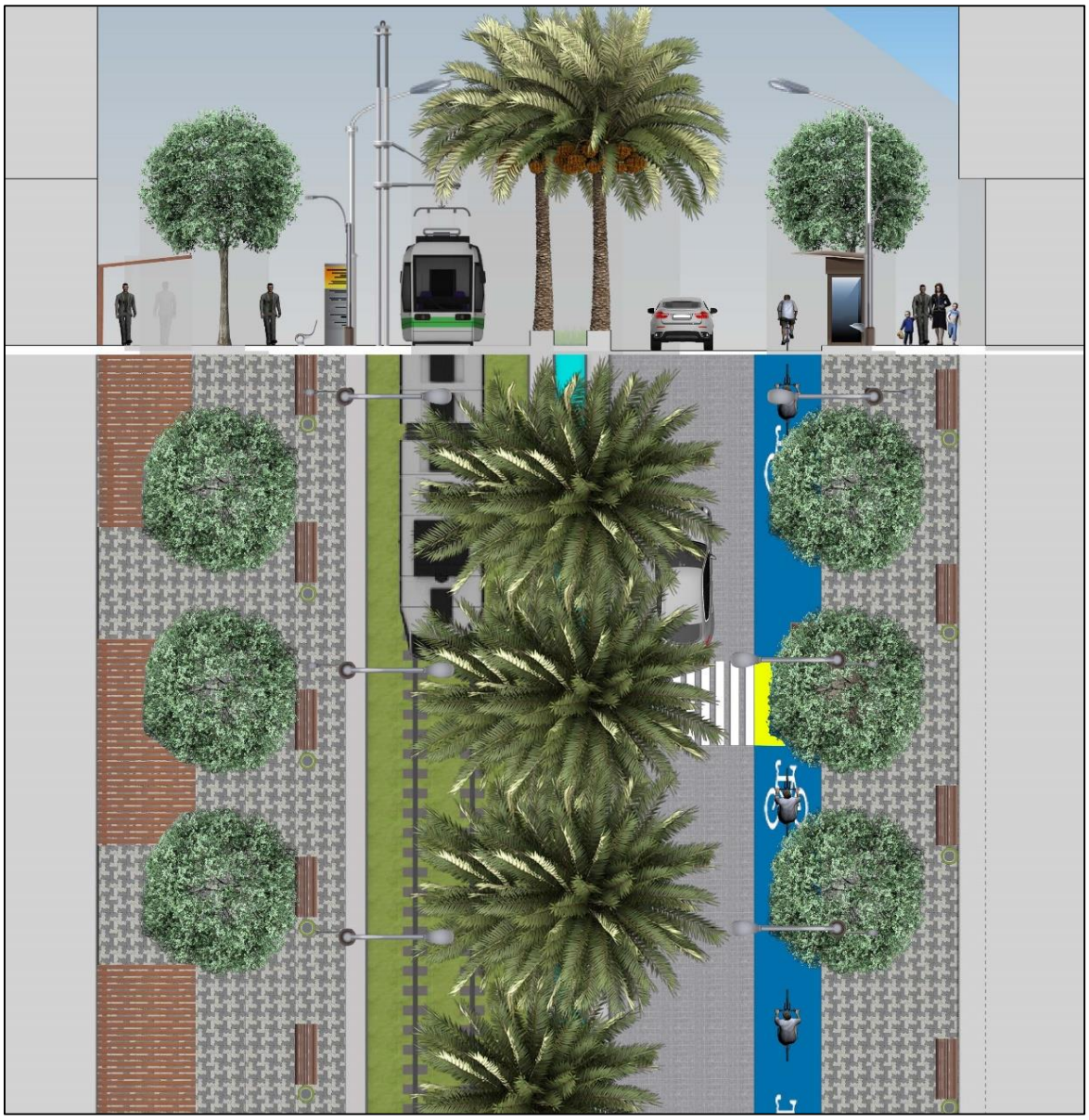
Şekil 4.47. Nostaljik tramvay yolu zemin kaplaması ve bariyer uygulaması örneği

Caddeye sınır oluşturan yapı cephelerinin kargaşa oluşturulmasının önüne geçilip alana kazandırdıkları kimlik değerlendirilerek belirli bir dış cephe standardı getirilmelidir. Cephelerde bulunan klima, kablo gibi görüntü kirliliğine neden olan unsurlar tüm yapılarda aynı şekilde gizlenmelidir. Yapı cephelerinde oluşturulacak boya malzemeleri veya doğal tonlarda kaplama ile boya cadde üzerinde bütünlük sağlanmalıdır. Yapı cephelerine monte edilmiş üst örtülerde de belirlenmiş ortak bir tasarım ile kafe, restoran gibi yeme-içme birimlerinin caddeye açılan teraslarının çekiciliği ve konforu arttırılacaktır.

Cephe üzerindeki reklam panolarında da Antalya Büyükşehir Belediyesi İlan ve Reklam Yönetmeliği'nin gerekliliklerine aykırı olan materyallerin kaldırılması, renk ve ebat olarak çok çeşitlilik gösteren tabelaların standartlara uygun şekilde sade, okunabilir, cephelere

uygun renkte ve orantıda tasarlanması, bireysel tercihlerin göz ardı edilerek ortak bir dil oluşturulması gerekmektedir.

Bu kapsamda Atatürk Caddesi kriterlere uygun olarak düzenlendiğinde konfor ve uygunluk nitelikleri sağlanarak alışveriş merkezleri karşısında varlığını koruyacak ve canlılığını sürdürebilecektir (Şekil 4.48).



Şekil 4.48. Atatürk Caddesi'ne ilişkin tasarım örneği

Çizelge 4.34. Atatürk Caddesi'ne ilişkin öneriler

<table>
<tr><td colspan="2"></td><td>A Bölgesi</td><td>B Bölgesi</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Erişilebilirlik ve Ulaşım</td><td>Otopark</td><td colspan="2">Cadde kullanıcılarına yönelik güvenli ve ekonomik/ücretsiz yer altı otoparkı yapılarak çözüm sağlanması</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Yaya Geçidi</td><td colspan="2">Trafik yavaşlatıcı önlemlerin alınması</td></tr>
<tr><td colspan="2">(zemin kaplamasının değiştirilmesi)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Farklı sitillerdeki yaya geçitleri, caddeye hareketlilik katarak farkındalık oluşturulması</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kanal üstü köprülerinin, her birey için kullanılabilir şekilde tasarlanması</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Yeşil Alan ve Peyzaj Öğeleri</td><td rowspan="3">Yeşil Alan</td><td rowspan="2">Kaldırım Boyu Turunç ağaçları ve su kanalı çevresi ile Palmiye ağaçları ve çiçeklerin bakımlarının yapılması</td><td>Hadrian Kapısı çevresi ve</td></tr>
<tr><td>Sur duvarlarının önündeki atıl boşlukların aktif kullanıma uygun olacak şekilde düzenlenmesi</td></tr>
<tr><td colspan="2">Caddenin bir bütün olarak ele alınması gerektiğinden bütüncül ve sürekliliği olan bir yeşil alan düzenlemesi yapılması (Hadrian Kapısı kuzeyinden Karaalioğlu parkına kadar sur boyunca)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Su Yüzeyleri</td><td>Tarihi Su Kanalı</td><td>Çeşme</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sürekli temiz kalmasının sağlanması ve canlılığının arttırılarak ön plana çıkarılması (ışıklandırma, su hareketliliği vb. gibi)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Kaldırım</td><td>Kaldırım Bölgelemesi ve Genişlikler</td><td>Var-Uygun</td><td>Kaldırım bölgelemesinin belirlenerek yayalar için yeterli açık alanların bırakılması</td></tr>
<tr><td>Yer Döşemesi</td><td>Mermer</td><td>Mermer yer döşemesi kullanılması ile uygulamanın devamlılığı ve cadde içindeki bütünlüğün sağlanması</td></tr>
<tr><td>Erişilebilirlik Standartları</td><td>Uygun</td><td>Yer döşemeleri ile bütüncül algılanabilir yüzeylerin yerleştirilmesi ve herkese yönelik ulaşıma uygun olarak tasarlanması</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Sokak Mobilyası</td><td rowspan="2">Oturma Elemanları</td><td>Çift Yönlü Ahşap</td><td>Konforlu oturma elamanları ile değiştirilmesi</td></tr>
<tr><td colspan="2">Oturma elamanlarının sayısının arttırılması</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Aydınlatma</td><td>Var</td><td>A Bölgesi ile uyumlu aydınlatma elemanları eklenmesi</td></tr>
<tr><td>Aydınlatma elemanlarının çeşitliliğinin değiştirilmesi</td><td>Armatür yüksekliği ve aydınlatma çapı hesaplanarak cadde boyunca yerleştirilmesi</td></tr>
<tr><td>Yön, Trafik Levhaları ve Reklam, İlan Panoları</td><td colspan="2">Reklam ve ilan panoları, Antalya Büyükşehir Belediyesi İlan ve Reklam Yönetmeliği'ne uygun olarak yapılması, yönlendirme ve taşıt levhalarının araç sürücüleri tarafından görülebilir yerlerde, yeterli sayıda konumlandırılması</td></tr>
<tr><td>Sanatsal Yapılar</td><td>Var</td><td>Düzenlenecek yeşil alanlara eklenmesi</td></tr>
</table>

5. SONUÇ

En fazla insan teması ve etkileşiminin gerçekleştiği şehirlerin en önemli kısımlarından birini oluşturan caddeler, kamusal açık alanın önemli bir bölümü oluşturmakta ve aynı zamanda önemli sembolleri olarak görülmektedirler. Alışveriş caddeleri ise, insanların temel ihtiyaçlarını karşılarken, bir arada bulundukları, sosyal ilişkiler kurdukları ve karşılıklı etkileşime girdikleri açık kamusal mekânlardır. Sadece erişim olarak değil aynı zamanda toplumsal sürdürebilirlik için de önemli bir yer tutan alışveriş caddeleri, şehir merkezinde, tüm kullanıcılara izin verecek şekilde tasarlanması gereken önemli alanlardır.

Tez çalışmasında ele alınan hipotez, alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerine göre düzenlenmesi ile caddenin canlılığının değişeceği ve memnuniyet düzeyinin artacağı yönündedir. Çalışmanın birinci bölümünde de değerlendirildiği gibi alışveriş caddesi tasarım kriterlerinin en önemli unsurlarından olan konfor, erişilebilirlik ve güvenlik insanların kamusal alan olan caddelerden beklentilerinin başında gelmektedir.

Yaşanılabilir bir cadde için önemli tasarım kriterlerinden olan konfor, insanların kentsel alanlardaki temel ihtiyaçlarından biridir. Atatürk Caddesi kullanıcılarına uygulanan anket ile literatür kısmında belirtilen tasarım kriterlerine ilişkin olarak ulaşım ve erişilebilirlik, yeşil alan ve peyzaj ve çevresel kaliteye dair sorulan sorular sonucunda gezmek dolaşmak, alışveriş yapmak için gelen kullanıcıların otopark sıkıntısı, görsel kirlilik, tramvay yolundaki motorlu araçlar, yeşil alan ve B bölgesindeki yer döşemeleri ve sokak mobilyaları eksiklikleri gibi nedenler ile caddeyi tam anlamı ile konforlu bulmadıkları görülmüştür. Alışveriş caddelerinin tasarım kriterlerinde de belirtildiği gibi kent caddelerinde konfor; insanlara, caddeleri fiziksel ve zihinsel dağılımı olmaksızın kendi tercihlerine göre ziyaret etme imkânı verirken, konforlu caddeler, davetkâr caddelerdir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Atatürk Caddesi'nin tasarım kriterlerine uygun olarak kullanıcı konforunu ön planda tutacak şekilde (5. bölümdeki öneriler doğrultusunda) düzenlenmesi ile kullanıcıların caddeden memnuniyet düzeyini ve dolayısı ile bu alana gelme sıklığını ve cadde de kalma süresini arttıracağı düşünülmektedir.

Benzer şekilde caddenin herkes için erişilebilir olarak tasarlanması, cadde erişiminin kolay olması, fiziksel engellerin bulunmaması gibi düzenlemeler caddenin tercih edilme sebebini arttıracağı düşünülmektedir.

Güvenlik açısından değerlendirildiğinde ise cadde iki yönlü çalışmaktadır; insanlar kendilerini güvende hissediyorlarsa cadde de olacaklar ve cadde daha fazla insan tarafından kullanıldıkça daha güvenli bir ortam haline gelecektir. Atatürk Caddesi genel olarak kullanıcılar tarafından % 90,5 oranında güvenli olarak görülse de kullanıcılar, caddenin B bölgesini yetersiz ve güvensiz olarak değerlendirmektedirler. Ancak tasarım kriterlerine uygun olarak düzenlenmiş olan caddenin A bölgesi kullanıcılar tarafından güvenli olarak nitelendirmekte ve cadde kullanımlarına devam etmektedirler. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Atatürk Caddesi'nin parça parça değil bir bütün olarak ele alınıp tasarım kriterlerine uygun olarak düzenlenmesi caddenin güvenliğini arttıracağından cadde kullanım oranının da artacağı düşünülmektedir.

Tez çalışması kapsamında incelenen alışveriş caddelerinin ortak özelliği bir kentin önemli rekreasyon alanlarını, mimari yapılarını ya da kavşak/düğüm noktalarını birbirlerine bağlıyor olmalarıdır. Bu özellik ile alışveriş caddelerini, kendi işlevleriyle birlikte bir geçiş güzergâhı olarak kullanılmasını sağlayarak oldukça yoğun kullanımlı alanlar haline getirmektedir. Aynı zamanda alışveriş caddesi örneklerinde alışveriş caddelerinin genişlikleri, uzunlukları, toplu taşım entegrasyonları, yeşil alanları, yaya kullanımına ilişkin yapılan düzenlemeleri, sokak mobilyaları gibi kriterlerde bazı ortak özellikleri olmasına rağmen, farklı çözümlerle birlikte kimlik kazandıkları ve karakteristik özelliklere sahip oldukları saptanmıştır. Bu karakteristik özellikler kendinden oluşan, toplumun kültür, eğitim ve gelir seviyesi, alışkanlıkları, kullandıkları teknoloji gibi çeşitli faktörlere göre şekillenen kentsel karakterlerdir. Bu özelliklerle alışveriş caddesi kavramının, yalnızca alışveriş etkinliğini değil aynı zamanda sosyal ve kültürel kimliğin desteklenmesi gerekliliğini de içerdiği görülmektedir.

Teorisyenlerce tasarımın nasıl olması ve ne tarz ihtiyaçlara cevap vermesi gerektiği üzerine yapılan çalışmalarda, kamusal bir alanın anlamlı olma, demokratik olma ve insan ihtiyaçlarına cevap verme niteliklerine sahip olması gerektiği ve bunun için kullanıcının fiziksel ihtiyaçlarına cevap vermesi kadar psikolojik ihtiyaçlarına da cevap veren bir tasarım yapmanın önemi vurgulanmıştır. Cadde tasarımında en önemli konulardan biri insanın ancak ihtiyaçlarını giderebildiği ölçüde mekânla ilişki kurabildiği ve bu ilişkinin toplumsal etkileşim açısından önemli olduğudur. Bu kapsamda sosyal boyutun önemli olduğu yerlerden olan alışveriş caddelerinin canlılığı sürdürebilmesi, tasarım kriterlerinin yanı sıra

sokak hayatının varlığına, kullanıcıların psikolojik ihtiyaçlarına cevap verebilirliğine de bağlıdır.

Aynı şekilde, literatür taraması kapsamında incelenen alışveriş caddelerine ilişkin çalışmalardan çıkarılan sonuçlardan biri cadde tasarım kriterlerinin cadde kullanımı ve etkinlikleriyle ele alınması gerektiğidir. Teorisyenlerce yapılan araştırmalarda, çevresel kalitedeki artışın, isteğe bağlı aktivitelere destek olacağını ve aynı zamanda sosyal aktiviteleri de artıracağını belirtirken, mekânın nitelikleri geliştirildiğinde faaliyetlerin ve fonksiyonların geliştirileceğini belirtilmiştir. Atatürk Caddesi kullanıcılarının % 99,1'i caddeyi sosyal ve isteğe bağlı aktiviteler için kullanmaktadır; ancak cadde kullanım sıklığı ayda 1-2 ve haftada 1 şeklinde gerçekleşmektedir. Alışveriş caddesi ile ilgili yapılan çalışmalar sonucunda da belirtildiği gibi iyi bir alışveriş caddesinin oluşması konfor, güvenlik ve erişilebilirlik gibi kriterlerin yanı sıra canlılığa ve aktivitelere de bağlıdır. Sokak aktivitelerinin, insanların etkileşimlerinin, mekânların sosyal ve kültürel niteliklerinin geliştirilmiş olması kullanıcıların yaşadıkları mekâna aidiyet duyguları ile birlikte sahip çıkmalarını sağlamaktadır. Tasarım, buna temel oluştururken, bu mekânlarda düzenlenecek etkinlikler ve aktiviteler ile de sosyal anlamda bir canlılık ve çeşitlilik oluşturulabilir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Atatürk Caddesi'nin tasarım kriterlerine uygun olarak düzenlenmesinin yanı sıra aktiviteler ve faaliyetlerle etkinleştirilmesi ile caddenin canlılığı, kullanım sıklığı ve cadde kullanım süresi arttırılmalıdır.

Cadde kullanıcılarının % 81,4'ü, bir üçüncü mekân olan kaldırım kafelerinin caddeye canlılık kattığını ve caddeyi tercih etme nedenlerinden biri olduğunu belirtmişlerdir. Aynı zamanda anket sonuçlarına göre cadde kullanıcıları için, kendilerini rahat ve dışarıda olduklarını hissettikleri açık hava kafeleri, caddenin işlevselliğini ve tercih edilme nedenini arttırmaktadır. İnsanların kendilerini özgür ve rahat hissettikleri, çevreleri ile etkileşim içinde bulundukları bu alanların cadde üzerinde varlıklarını sürdürmeleri desteklenmelidir.

Tez kapsamında yapılan anket çalışmasında; 3 tip kullanıcıya hitap eden Atatürk Caddesi'nde, kullanıcı türlerine göre cadde memnuniyet düzeyinin değiştiği, demografik özelliklerin, geliş amacı, kalış süresi gibi faktörlere etki etmese de caddenin genel memnuniyet düzeyini etkilediği sonucuna varılmıştır. Bu kapsamda alışveriş caddeleri, kullanıcılarının farklılaşan özelliklerini karşılayacak ve her yaş grubuna hitap edebilecek şekilde tasarlanmalı ve gerekli fonksiyonları içinde barındırmalıdır.

Aynı zamanda, farklı tarihlerde Atatürk Caddesi üzerinde bölgesel yapılan projeler ile caddenin doğu (B bölgesi) ve batı (A bölgesi) kısmı birbirinden farklılaşmıştır. Yapılan anket çalışması sonucunda düzenleme yapılan bölgelerin kullanıcı tarafından daha fazla tercih edildiği, bu alanların konforlu, güvenli ve erişilebilir bulunduğu ve tasarım kriterlerine göre yapılan düzenlemelerin kullanıcı memnuniyet algısını pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Bu sonuçla alışveriş caddeleri kullanıcı memnuniyet düzeyini arttıracak yönde bir bütün olarak ele alınmalı ve tasarlanmalıdır.

Bunun yanı sıra işlevsel çeşitlilik alışveriş caddelerine daha fazla kullanıcı çekerek hem ekonomik canlılığa, hem de sokak yaşamında hareketliliğe sebep olurken günün farklı zaman dilimlerinde güvenli kalmasına da yardımcı olur. Yerel yönetimler tarafından, Atatürk Caddesi üzerinde açılmasına izin verilen ticari birimlerin, türlerinin çeşitlilik oluşturmasına dikkat edilmelidir. Ana kullanımlar ile ikincil kullanımlar oluşturulmalı, caddeyi karakterize eden, yerin kişiliğine ve kimliğine ek olarak alışveriş mekânlarının kalite göstergelerinden biri olan, uzun vadeli önemli etkilere de sahip yerel ticari birimler desteklenmelidir. Yerel esnaf yok olduğunda işletmeci çeşitliliği de ölmekte, birbirine benzer birçok işletmenin bir arada bulunduğu niteliksiz bir tüketim kültürü oluşmakta ve kültürün içindeki çeşitlilikte yok edilmektedir. Bu kapsamda yerel dükkânların ağırlıkta olduğu Atatürk Caddesi'nin bu yapısının devam etmesi caddenin önemini ve varlığını sürdürebilmesi için büyük önem taşımaktadır.

İşlevsellik konusunda otopark imkânlarının arttırılması ve mekânda iklimsel konforun sağlanması için gerekli önlemlerin alınması da cadde kullanımının arttırılmasına yardımcı olacak ve alışveriş potansiyelini yükseltecektir.

Atatürk Caddesi'ne ilişkin; kullanıcılara iyi bir yaya ortamı oluşturularak ve iyi işleyen bir kamu alanı sağlanarak daha fazla insanı yürümeye, daha uzun süre kalmaya, çeşitli ve çekici halka açık aktiviteler sunmaya ve daha fazla sosyalleşmeye davet edilmelidir.

Tasarım kriterlerinin anlaşılması, kullanıcı dostu bir alışveriş caddesi oluşturmak için önemlidir. Alışveriş caddesi gibi isteğe bağlı ve sosyal aktivitelerin çoğunlukta olduğu caddelerde kamusal sanatın, sanatsal objelerin kullanılması, yeşil alanların varlığı ve aktif kullanımı, caddenin erişilebilir olması mekânda yürüme açısından çok daha çekici bir çevre

sunulması ile cadde kullanım süresini arttıracağı ve caddenin etkin olarak kullanılması ile de sosyal canlılığın ve çeşitliliğin sağlanacağı düşünülmektedir.

Başarılı kamu alanı olarak bir alışveriş caddesi oluşturmak için tasarım kriterleri kadar, kentsel kullanıcıların ihtiyaçlarının anlaşılması da önemlidir. Kentsel tasarımcılar, şehir plancıları ve yerel yönetimler iyi bir alışveriş caddesi oluşturmak, cadde kalitesini desteklemek için cadde kullanıcılarının hem davranışsal hem de mevcut fiziksel gereksinimlerini anlamalı ve kullanıcının ihtiyaçlarını bu mekânlarda karşılamalıdırlar.

Bu çalışma alışveriş caddelerindeki tasarım kriterlerinin kullanıcı memnuniyetine etkisini sorgulamıştır. Sonuç olarak kullanıcı memnuniyeti için ulusal ve/veya uluslararası cadde tasarım kriterlerinin yanı sıra kullanıcıların alışveriş caddelerinde etkileşim içinde bulunmaları için güvenliğe, konfora erişilebilirliğe, aktivitelere ihtiyaç duyduğu belirlenmiştir.

KAYNAKLAR

Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2005). Geçmişe Yolculuk. *Geçmişten Geleceğe Antalyalılar Dergisi,* Antalya. *(10)*, 45-49.

Ahmed, I., Kamarudin, K., Sonet, U., and Rahman, U. (2017). *Prelımınary Examınatıon of Desıgn Characterıstıcs of a Pedestrıan Frıendly Shoppıng Street in Kuala Lumpur.* ICAT-.Internatıonal Conference on Advanced Technology, Kuala Lumpur: UTM Razak School of Engineering and Advanced Technology,17-20.

Antalya Büyükşehir Belediyesi (2017). *Aksu, Döşemealtı, Kepez, Konyaaltı, Muratpaşa ve Serik İlçeleri 1/25.000 ölçekli NİP.* Antalya: Antalya Büyükşehir Belediyesi.

Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi. (2017).

Antalya Büyükşehir Belediyesi Arşivi. (2018).

Appleyard, D., Lintell, M. (1972). The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*, 84-101.

Baki, E. (2014). *Alışveriş Caddelerinin Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi: Tunalı Hilmi Caddesi Örneği,* Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara

Banerjee, T. (2001). The Future Of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places. *APA Journa*l, 67(1); 9-24.

Barışkent GMK. (2008). *Alisveris Merkezleri Toplumsal Yasantımızı Nasil Etkiliyor? Alışveriş Merkezi Araştırması*, Ankara: Pi Grup.

Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı. (2010). *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı.* Ankara: Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı.

Bently, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., and Smith, G. (1985). *Responsive Environmentes, A Manual for Designers.* London: Architectural Press.

Brearley, M., (2014). We Want a City of High Streets. Brifing Note Future of the High Street.. *UCL Transport Institute*, London. 2.

Borst, H.C. (2008). Relationships Between Street Characteristics and Perceived Attractiveness for Walking Reported by Elderly People. *Journal of Environmental Psychology*. 28, 353-361.

Burton, E., Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design: Streets for Life*, UK: Architectural Press

Carmona, M., Tiesdell, S. (2007). *Urban Design Reader*. Oxford: Architectural Press.

Carmona, M., Tiesdell, S., Heat, T., and Oc, T. (2010). *Public Places Urban Spaces.* London: The Dimensions of Urban Design. Elsevier Press.

Carr, S., M. Francis, L. G. Rivlin, and A. M. Stone. (1992). *Public Space.* New York: Cambridge University Press.

Castells, M. (1997). *The Power of Identıty.* USA: Blackwell Publishing, 6-7.

Castrillo, M. R. (2000). *Evaluating the Effects of Context in The Use of Two Downtown Tuscon Urban Plazas Using Qualitive and Quantitive Approaches*, Master Thesis, The University of Arizona. USA.

Cullen, G. (1961). *Townscape.* London: Architectural Press.

Cushman Wakelfield LLP. (2015). İstanbul Alışveriş Caddeleri, İstanbul, 6-7.

Çimrin, H. (2012). *Bir Zamanlar Antalya* (Cilt 1). Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları.

Demir, G. (2017). Oldenburg'un Üçüncü Mekân Paradigması Bağlamında Kütüphane Mekanının Sorgulanması. *Bilgi Dünyası, 18*(2), 195-223.

Doğan, M. (2018). Antalya Şehrinin (Muratpaşa, Kepez, Döşemealtı, Aksu, Konyaaltı) Gelişmesinde Etkili olan Faktörler. *International Journal of Geography and Geography Education,* 187-201.

Ecemiş Kılıç, S., Aydoğan, M., (2006/3). Alışveriş Merkezleri-Kent İlişkisinde Kronikleşen Sorunlar, Toplu Ulaşım ve Yaya Ulaşımı İlişkileri: Forum (Bornova) Alışveriş Merkezi Örneği. *Planlama,* 89-95.

Ercoşkun Yalçıner, Ö., Özüduru, B. (2012). Yerel Esnaf ve Sürdürülebilirlik: Ankara'daki Alışveriş Caddeleri. *Çağdaş Yerel Yönetimler, 21*(3), 31-38.

Ercoşkun, Ö. Y., ve Özüduru, B. (2013). *Alışveriş Mekanlarındaki Değişimin Sosyal Sürdürülebilirliğe Etkisi: Ankara Örneği*. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 6-22

Ercoşkun Yalçıner Ö, Özüduru, B., ve Varol, Ç., (2014). Do Shopping Centers Abate The Resilience of Shopping Streets? The Co-Existence of Both Shopping Venues İn Ankara, Turkey. *Cities*, 145-157.

GDCI. (2016). *Global Street Design Guide.* Global Designing Cities Initiative: National Association of City Transportation Officials, 110-160.

Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings, Using Public Space.* New York: Nostrand Reinhold.

Gehl, J. (2004). *City to Waterfront - Public Spaces and Public Life.* Wellington City Council.

Gehl, J. (2008). *World Class Streets: Remaking New York's City Public Realm.* New York: New York City Council.

Google Earth. (2018). Google Earth uydu görüntüsü fotoğraf eklentilerinden Başak GÜNEŞ TOK tarafından düzenlenmiştir. Erişim Tarihi :13.04.2018.

Gül, M. (2006). Antalya Kent Merkezi Kültür ve Turizm Gelişim Bölgesinde Yer Alan Sit Alanları ve Bu Alanlarda Antalya Büyükşehir Belediyesince Başlatılan Çalışmalara İlişkin Genel Bir Değerlendirme. *Planlama*, (4), 121-143.

Güneş Tok, B., Gürel Üçer, Z. A. (2018). *Alışveriş Caddelerinin Tasarımı: Antalya Atatürk Caddesi Örneği.* ISUEP2018 Uluslararası Kentleşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu: Değişim/Dönüşüm/Özgünlük. *3*, s. 76-83. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

İnternet: Acar, C. (2017). İstiklal Caddesi: İstanbul Kent Savunması ve Beyoğlu Kent Savunması ile Söyleşi, URL:https://kuzeyormanlari.org/2017/07/16/istiklal-caddesi-istanbul-kent-savunmasi-ve-beyoglu-kent-savunmasi-ile-soylesi/, Son Erişim Tarihi: 09.07.2017.

İnternet: Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2018). Ali Çetinkaya Caddesi Açılışa Hazır. URL: https://antalya.bel.tr/haberler/ali-cetinkaya-caddesi-acilisa-hazir, Son Erişim Tarihi: 12.06.2017.

İnternet: Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2019). İmar Yönetmeliği. URL: http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Birimler_Mevzuatlar_Yeni%2FR.00-%C4%B0mar%20Y%C3%B6netmeli%C4%9Fi.pdf. Son Erişim Tarihi: 23.08.2019.

İnternet: Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2019). İlan ve Reklam Yönetmeliği. URL: http://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Birimler_Mevzuat%2F%C4%B0lan%20Reklam%20Y%C3%B6netmeli%C4%9Fi%202019%20temmuz.pdf. Son Erişim Tarihi: 23.08.2019.

İnternet: Antalya Gelişim. (2017). Şarampol Caddesi'nin yeni hali. URL: https://www.antalyagelisim.com/gelisim/sarampol-caddesinin-yeni-hali/, Son Erişim Tarihi: 22.11.2018.

İnternet: BoF Professional (2017). How Top Shops Like Barneys, Saks and Bergdorf Do Black Friday, URL: https://www.businessoffashion.com/articles/news-analysis/how-top-shops-like-barneys-saks-and-bergdorf-do-black-friday, Son Erişim Tarihi: 25.12.2017.

İnternet: Estespa. (2017). Tükiye ve Dünyanın En Pahalı Alışveriş Caddeleri, URL: http://www.estespa.com/haberler/turkiye_dunyanin_en_pahali_alisveris_caddeleri.asp, Son Erişim Tarihi: 20.05.2017.

İnternet: fairycrab. (2018). Perec'in Rehberliğinde, Scarpa'nın ve Pehlivanidis'in İzinde Atatürk Caddesi-"Cumhuriyetin Kurucusunun Adını Alan Cadde. URL: https://fairycrab.blogspot.com/2018/06/2-perecin-rehberliginde-scarpanin-ve.html Son Erişim Tarihi:15.07.2019.

İnternet: Gezipgördum (2018). Milano Gezilecek Yerler Listesi. URL: www.gezipgordum.com/milano-gezilecek-yerler/, Son erişim tarihi: 14.12.2018

Internet: gardenvisit.com: www.gardenvisit.com Son Erişim Tarihi: 12.11.2016.

İnternet: Jahshan, E. (2017). Oxford Street's Total Store Count Chipped Away by Large Flagships, URL: https://www.retailgazette.co.uk/blog/2017/06/london-oxford-street-store-count-reduced/, Son Erişim Tarihi: 15.08.2017.

İnternet: Japan-Guide (2017). Ginza. URL: http://www.japan-guide.com/e/e3005.html, Son Erişim Tarihi: 12.05.2017.

İnternet: Jessop, T. (2016). The History Of La Rambla Of Barcelona In 1 Minute URL: https://theculturetrip.com/europe/spain/articles/the-history-of-la-rambla-of-barcelona-in-1-minute/, Son Erişim Tarihi: 12.05.2016.

İnternet: Oytan, E. (2018). *La Rambla Caddesi*. thebarselona: http://www.thebarselona.com/blog/la-rambla-caddesi/ Son Erişim Tarihi: 22.08.2018

İnternet: Öztürk, D. (2011). Dünyadaki En Önemli Alışveriş Caddeleri URL: http://v3.arkitera.com/h61456-dunyadaki-en-onemli-alisveris-caddeleri.html, Son Erişim Tarihi: 02.09.2017.

İnternet: Stella. (2019). Town in Iceland Paints 3D Zebra Crosswalk To Slow Down Speeding Cars. URL: https://www.boredpanda.com/?s=pedestrian-crossing&utm_source=+google&utm_medium=referral&utm_campaign=organic, Son Erişim Tarihi: 12.03.2019.

İnternet: Pacheco, P. (2017). Public Spaces: 10 Principles for Connecting People and the Streets. TheCityFix. URL: https://thecityfix.com/blog/public-spaces-10-principles-for-connecting-people-and-the-streets-priscila-pacheco/, Son Erişim Tarihi:15.06.2018.

İnternet: Pindeks. (2017). Abdi İpekçi Caddesi (Nişantaşı). URL: https://www.pindeks.com/alis-veris/abdi-ipekci-caddesi-nisantasi/, Son Tarihi: 12.06.2017.

İnternet: Resmi Gazete-25687 (2004). URL : http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/12/20041231.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/12/20041231.htm, Son Erişim Tarihi: 31.12.2017.

İnternet: Wikipedia (2017a). Fifth Avenue, URL: en.wikipedia.org: https://en.wikipedia.org/wiki/Fifth_Avenue#Description, Son Erişim Tarihi: 09.02.2017.

İnternet: Wikipedia (2017b). Oxford Street, URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Oxford_Street, Son Erişim Tarihi: 21.02.2017.

İnternet: Wikipedia (2017c). Ginza, URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Ginza, Son Erişim Tarihi: 21.02.2017.

İnternet: Wikipedia (2017d). Abdi İpekçi Caddesi. URL: https://tr.wikipedia.org/wiki/Abdi_%C4%B0pek%C3%A7i_Caddesi, Son Erişim Tarihi: 22.02.2017.

İnternet: Turkcewiki (2017). New York, URL: http://www.turkcewiki.org/wiki/New_York, Son Erişim Tarihi: 09.02.2017.

İnternet: Toros Gazetesi. (2018) Yarın Bu Cadde ve Yollar Trafiğe Kapalı. URL: http://www.torosgazetesi.com/tr/haber_detay.jsp?Haber=OTE2MA==, Son Erişim Tarihi: 28.07.2019

Jacobs, J., (1961). *The Death and Lıfe of Great American Cities.* USA: Vıntage Books Publishing.

Jacobs, J., (1993). *Great Streets,* MA: Mit Pres, Cambridge.

Kademoğlu, H. (2011). *Modern Yaşamı Kamusal Mekanları Olarak Alışveriş Merkezleri,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kepenek, E., Gençel, Z., ve Güç, B. (2015). Antalya Tarihi Kent Merkezi ve Yakın Çevresindeki Mekansal Değişimin Günümüz Kent Formuna Etkilerinin Değerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi*, 3(2), 77-84.

Konuk, K. (1987). *Türkiye"de Kentsel Mekânların Düzenlenmesi.* İstanbul: TÜBİTAK Yayınları, 48.

Kuntay, O. (2008). *Yaya Mekanı* (2). Ankara: İlke Yayınevi, 69-70.

Küçükkömürcü, B. (2005). *Geleneksel Türk Osmanlı Çarşı Yapıları ve Günümüzdeki Alışveriş Merkezleri Üzerine Bir İnceleme*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 183.

Lynch, K. (2010). *Kent İmgesi.* (Çev.İ. Başaran,) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları (Eserin orjinali 1960'da yayımlandı), 6-90

Manavoğlu, E., Kutlu, N. (2012). Antalya Kenti'nin 1950'den Günümüze Kentleşme Sürecinin Değerlendirilmesi, A. K. Atılgan (Editör). *Cumhuriyet Dönemi Antalyası* (Cilt 1). Antalya. İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. 189-199

Mishchenko, E. D. (2014). Herkes İçin / İle Tasarım: Evrensel Tasarıma Katılımcı Bir Yaklaşım Deneyimi. *Mimarist*, (50), 105-111.

Montgomery, J. (1995). The Story of Temple Bar: Creating Dublin's Cultural Quarter. *Planning Practice and Research,* 135-163.

Mun, D. (1981). *Shops A Manual Planning and Desing.* London: The Architectural Press Ltd.

Oldenburg, R. (1999). *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Book Stores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at The Heart of a Community*. Philadelphia: Da Capo Press.

Ogden, J.R., Ogden, D.T., (2004). *Retailing: Integrated Retail Management*. South-Western College Publications, Chula Vista

Özaydın, G., Erbil, D., ve Ulusay, B., (1991). Kamu Mekanları Tamamlayıcısı Olarak Bildirişim Öğeleri, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 63-67

Özbek, M., (2001). Kamusal Mekanlar ve Kent Haritaları, *XXI: Mimarlık Kültürü Dergisi*, 10, 12-13.

Özer, M. N. (2017). Kamusal Mekanda Kentsel Tasarım Rehberinin Etkinliği Üzerine Düşünceler., H.S. Çelikyay (Editör). *Kamusal Alanların Mekânsal Organizasyon*, Bartın. Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları, s.42-67.

Perçin, M., (2017). Ders Notları. 2. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı. Ankara

Rahman, N. A., Nayan, N. M., and Sakip, S. R. (2016). Physical Qualities and Activities for a User-friendly Shopping Street in the Context of a Malaysian City. *Procedia - Social and Behavioral Sciences,* 196 – 202.

Rahman, N., Shamsuddin, S. (2017). Design Criteria For a User-Friendly Street. *Sustainability and the Design of Public Places*.

Rahman, N., Ghani, I., Bahaluddin, A., and Hussain, N. (2017). The Need for Good Social Behavior through People Friendly Urban Streets, *Environment-Behaviour Prccedings Journal*, 469-477.

Rapoport, A. (1987). *"Pedestrian Street Use, Culture and Perception" in Public Streets for Public Use.* A. V. Moudon (Editör), Reinhold, New York.

Rogers, B. (2017). In Defense of the Street: 10 Principles for Public Spaces. *Making good-shaping places for people*, London: Center for London collection, 23-29.

Sayar, Y., Süer, D. (2002). Alışveriş Merkezleri Türkiye Örnekleri. *Ege Mimarlık 40-41*, 14.

Saydam, O. (2006). *Improvement of Atatürk Street ın Antalya as a Problem o Spatial Continutiy*, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara

Shamsuddin, S., Bilyamin, N., and Ilani, S. (2012). Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 167-178.

Southworth, M. (2005). Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall. *Journal of Urban Design, 10*(2), 151-170.

Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik (2015, 12 03). *Resmi Gazete* (Sayı: 29521). Erişim adresi: http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/11/20151103-1.htm

Teller, C. (2008). Shopping Streets versus Shopping Malls – Determinants of Agglomeration Format Attractiveness from Consumers' Point of View. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research, 18*(4), 381-403.

Topçu, K. (2011). Kent Kimliği Üzerine Bir Araştırma: Konya Örneği, *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, 8*(2), 1048-1072.

TS 12576 Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kurallar (2012, 09 14). *Resmi Gazete* (Sayı : 28411). Erişim adresi: http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.16602&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=

U.N. Habitat (2013). *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi: UN Habitat.

Uysal, M. (2005). *Antalya'nın Dünü Bugünü.* Antalya: Paloma-Palmiye Yayınevi.

Uzgören, G., Erdönmez, M. E. (2017). Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme. *Megaron,* 12 (1), s. 41-56.

Ünsal, B. B. (2010, Şubat). An Analysis of Street As a Shopping Precinct: Tunalı Hilmi Street vs Shopping Centers. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Vaughan, L., (2014). The Future of the High Street: Mobility and Accessibility. Brifing Note Future of the High Street. *UCL Transport Institute,* London. 2.

Yavuz, A. (2009). *Kentsel Yaya-Alışveriş Sokakalarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi: Doğu Karadeniz Kentleri Örneği,* Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen BİIimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Trabzon, 2-39

Zengel, R. (2002). Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekanları. *Ege Mimarlık 40-41*, s. 10.

Zeren, Z. (1991). Dinlenme Amaçlı Kentsel Açık Mekânlardan Örnekler. *Kamu Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu* (s. 116-117). İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi yayını.

EKLER

EK - 1. Ziyaretçilere uygulanan anket örneği

ATATÜRK CADDESİ KULLANICI ANKETİ (Ziyaretçiler)									
1	**Yer:**				**Tarih:** ...../.../2019		**Saat:**		
2	**Cinsiyeti**	☐ Kadın		☐ Erkek					
3	**Yaş**	☐15-25	☐26-30	☐31-35	☐36-40	☐41-45	☐46-50	☐51-55	☐55+
4	**Egitim Düzeyi**	☐ İlköğretim	☐Lise	☐ Üniversite	☐Yüksek Lisans	☐Doktora			
5	**Mesleği**	☐Özel sektör	☐Memur	☐Asker	☐Öğrenci	☐Şu an bir işte çalışmıyorum			
		☐Esnaf	☐İşçi	☐Ev hanımı	☐Emekli	☐Diğer (Belirtiniz)			
6	**Atatürk Caddesi deyice aklınıza gelen yerler ve odak noktaları nelerdir?(Birden çok seçenek size uyuyorsa 1,2,3... biçiminde dereceleyiniz)**	☐Kaleiçi	☐3 Kapılar (Hadrian Kapısı)	☐ Karaalioğlu Parkı	☐ Dönerciler Çarşısı	☐ Antalya Lisesi	☐ Diğer(belirtiniz)……..		
7	**Atatürk Caddesi'ne ne sıklıkta geliyorsunuz?**	☐Her gün	☐ Hafta sonları	☐ Hafta içi her gün	☐ Haftada 3-4	☐ Haftada 1	☐ Ayda 1-2	☐ Yılda birkaç kez	☐ İlk kez (turist)
8	**Ne amaçla geliyorsunuz? (Birden çok seçenek size uyuyorsa 1,2,3... biçiminde dereceleyiniz)**	☐Gezmek-Dolaşmak	☐Arkadaşlarımla buluşmak	☐Eğlence yerleri		☐ Keleiçi ☐Karaoğlan Parkı ☐Yat Limanı ☐Nikah salonu geçerken kullanıyorum. ☐Ev ☐İş ☐Kapalı Spor Salonu			
		☐Alışveriş (giyim, vitrin bakmak vb)	☐Yürüyüş Yapmak	☐ İş Çıkışı (öğlen/akşam) yemek yemek, cafelerde oturmak vs.					
9	**Atatürk Caddesine geldiğinizde ortalama ne kadar zaman geçiriyorsunuz?**	☐30dk dan az	☐30-60dk	☐60-120dk	☐120dk ve üzeri				
10	**Atatürk Caddesine nasıl geliyorsunuz?**	☐Özel Otomobil	☐Otobüs	☐Taksi	☐Nostaljik Tramvay	☐ Motosiklet	☐ Bisiklet	☐Yürüyerek	☐Tramvay+ Yürüme
11	**Kendi aracımızla geliyorsanız nereye park ediyorsunuz?**	☐Otoparka *☐Mekanik Otopark* *☐Eymen TV* *☐Dönerciler Çarşısı* *☐Hadrian Kapısı*		☐Ara Sokaklara	☐Diğer (belirtiniz)……..				
12	**Otopark problemi yaşıyor musunuz?**	☐Hayır	☐Evet (belirtiniz)						
13	**Atatürk Caddesindeki kaldırım genişlikleri yeterli mi?**	**A Bölgesi**			**B Bölgesi**				
		☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	……	☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	……		
14	**Sizce mevcut kaldırım kullanım kriterleri var mı?/ yeterli mi?**								
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Yaya Geçitleri**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Yaya Rampaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Engellilere Yönelik Düzenlemeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
15	**Yer döşemeleri yürüyüşe uygun mu?**	***A Bölgesi***	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
		B Bölgesi	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
16	**Sizce sokak mobilyaları var mı?/ yeterli mi?**								
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Oturma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Aydınlatma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Çöp Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Yönlendirme Levhaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Sanatsal öğeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
17	**Caddede yeşil alan / oyun alanı var mı?/ yeterli mi?**								
	☐**Yeşil Alan**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanılıyor		☐ Düzenlenmemiş pasif durumda	☐ Yok		
	☐**Oyun Alanı**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanılıyor		☐ Düzenlenmemiş pasif durumda	☐ Yok		
18	**Kaldırımda yürürken dükkanların önündeki tezgahlar veya kaldırım kafeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?**								
	☐ Caddeye canlılık katıyor	☐ Caddeyi tercih etme sebebim	☐ Kaldırımı daraltıyor	☐ Diğer (belirtiniz)……					
19	**Tramvay yolu ile kaldırım arasında ayrım olmaması hakkında ne düşünüyorsunuz?**	☐ Caddeye canlılık veriyor	☐Kaldırıma genişlik katıyor	☐Motorbisikletlerin tramvay yolunu kullanması tehlike oluşturuyor	☐ Güvenlik açısından sakıncalı	☐Araç yolu ile kaldırım arasında ayrım sağlıyor	☐Fikrim yok	☐Diğer (belirtiniz)	
20	**Atatürk Caddesinde yer alan bina cephelerini, levhaları görsel ve estetik açıdan nasıl değerlendirirsiniz?**								
	☐ Görsel kirlilik	☐ Kargaşa oluşturuyor		☐ Çok düzensiz		☐ Rahatsız etmiyor	☐ Fikrim yok		
	Nasıl olmalı?								
21	**Atatürk Caddesini Güvenlik Açısından değerlendiriniz.**	☐Güvenli	Belirtiniz……..						
		☐Güvenli Değil	Belirtiniz……..						
22	**Sizce Atatürk Caddesinde sorun var mı?**								
	☐ Yok	☐ Var	Belirtiniz……..						
	Öneriniz……..								

EK - 2. Atatürk Caddesinde çalışan kullanıcılara uygulanan anket örneği

ATATÜRK CADDESİ KULLANICI ANKETİ (Cadde de Çalışan Kullanıcılar)									
1	**Yer/Bölge:**				**Tarih:** ...../.../2019		**Saat:**		
2	**Cinsiyeti**	☐ Kadın		☐ Erkek					
3	**Yaş**	☐15-25	☐26-30	☐31-35	☐36-40	☐41-45	☐46-50	☐51-55	☐55+
4	**Eğitim Düzeyi**	☐ İlköğretim	☐Lise	☐ Üniversite	☐Yüksek Lisans	☐Doktora			
5	**Dükkan Cinsi**	☐Giyim	☐Kozmetik	☐Bijuteri	☐Lokanta/ Restaurant	☐Kafe	☐ Diğer(belirtiniz).....		
6	**Dükkanın yer aldığı bölge**	☐A Bölgesi	☐A1 Bölgesi ☐A2 Bölgesi	☐B Bölgesi	☐B1 Bölgesi ☐B2 Bölgesi ☐B3 Bölgesi				
7	**Atatürk Caddesi deyice aklınıza gelen yerler ve odak noktaları nelerdir?(Birden çok seçenek size uyuyorsa 1,2,3… biçiminde dereceleyiniz)**	☐Kaleiçi	☐3 Kapılar (Hadrian Kapısı)	☐ Karaalioğlu Parkı	☐ Dönerciler Çarşısı	☐ Antalya Lisesi	☐ Diğer(belirtiniz).....		
8	**Kaç yıldır Atatürk Caddesinde çalışıyorsunuz?**	☐1 yıldan az	☐ 1-3 yıl	☐ 4-6 yıl	☐ 6-8 yıl	☐ 8-10 yıl	☐ 10 üzeri		
9	**Atatürk Caddesi hangi zamanlar daha yoğun oluyor?**	☐Hafta içi ☐Öğlen saatleri ☐Akşam saatleri		☐Hafta Sonu ☐Cuma akşam ☐Cumartesi ☐Pazar					
10	**Atatürk Caddesine nasıl geliyorsunuz?**	☐Özel Otomobil	☐Otobüs	☐Taksi	☐Nostaljik Tramvay	☐ Motosiklet	☐ Bisiklet	☐Yürüyerek	☐Tramvay+Yürüme
11	**Kendi aracınızla geliyorsanız nereye park ediyorsunuz?**	☐Otoparka ☐*Mekanik Otopark* ☐*ETV Otoparkı* ☐*Dönerciler Çarşısı* ☐*Hadrian Kapısı*		☐Ara Sokaklara	☐Diğer(belirtiniz).....				
12	**Otopark problemi yaşıyor musunuz?**	☐Hayır	☐Evet (belirtiniz)						
13	**Atatürk Caddesindeki kaldırım genişlikleri sizce yeterli mi?**	**A Bölgesi**			**B Bölgesi**				
		☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	.....	☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	.....		
14	**Lojisikte sıkıntı yaşıyor musunuz?**	☐ Hayır	☐ Evet	**Hangi zamanlarda sağlıyorsunuz?**	☐ Akşam Saatlerinde	☐ Gün içinde/değişken	☐Diğer (belirtiniz)		
15		**Sizce mevcut kaldırım kullanım kriterleri var mı?/ yeterli mi?**							
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Yaya Geçitleri**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Yaya Rampaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Engellilere Yönelik Düzenlemeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
16	**Yer döşemeleri yürüyüşe uygun mu?**	***A Bölgesi***	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
		B Bölgesi	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
17		**Sizce sokak mobilyaları var mı?/ yeterli mi?**							
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Oturma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....	
	☐ **Aydınlatma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....	
	☐ **Çöp Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....	
	☐ **Yönlendirme Levhaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....	
	☐ **Sanatsal öğeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer.....	
18		**Caddede yeşil alan/oyun alanı var mı?/ yeterli mi?**							
	☐**Yeşil Alan**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanımlıyor		☐ Düzenlenmemiş Pasif durumda			
	☐**Oyun Alanı**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanımlıyor		☐ Düzenlenmemiş Pasif durumda			
19		**Dükkanların önündeki tezgahlar veya kaldırım kafeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?**							
	☐ Caddeye canlılık katıyor	☐ Müşterilerin tercih etme sebebi	☐ Kaldırımı daraltıyor	☐ Diğer (belirtiniz).....					
20		**Atatürk Caddesinde yer alan bina cephelerini, levhaları görsel ve estetik açıdan nasıl değerlendirirsiniz?**							
	☐ Görsel kirlilik	☐ Kargaşa oluşturuyor		☐ Çok düzensiz		☐ Rahatsız etmiyor	☐ Fikrim Yok		
	Nasıl olmalı?								
21	**Atatürk Caddesini Güvenlik Açısından değerlendiriniz.**	☐Güvenli	Belirtiniz.....						
		☐Güvenli Değil	Belirtiniz.....						
22		**Sizce Atatürk Caddesinde sorun var mı?**							
	☐ Yok	☐ Var	Belirtiniz.....						
	Öneriniz.....								

EK - 3. Bölge de yaşayan kullanıcılara uygulanan anket örneği

ATATÜRK CADDESİ KULLANICI ANKETİ (Bölgede Yaşayan Kullanıcılar)								
1	**Yer/Bölge:**			**Tarih:** ...../.../2019		**Saat:**		
2	**Cinsiyet**	☐ Kadın		☐ Erkek				
3	**Yaş**	☐15-25	☐26-30	☐31-35	☐36-40	☐41-45	☐46-50	☐51-55	☐55+
4	**Eğitim Düzeyi**	☐ İlköğretim	☐Lise	☐ Üniversite	☐Yüksek Lisans	☐Doktora			
5	**Konutun yer aldığı bölge**	☐A Bölgesi	☐A1 Bölgesi ☐A2 Bölgesi	☐B Bölgesi	☐B1 Bölgesi ☐B2 Bölgesi ☐B3 Bölgesi				
6	**Atatürk Caddesi deyice aklınıza gelen yerler ve odak noktaları nelerdir?(Birden çok seçenek size uyuyorsa 1,2,3… biçiminde derecelendiriniz)**	☐Kaleiçi	☐3 Kapılar (Hadrian Kapısı)	☐ Karaalioğlu Parkı	☐ Dönerciler Çarşısı	☐ Antalya Lisesi	☐ Diğer(belirtiniz)…….		
7	**Kaç yıldır Atatürk Caddesinde yaşıyorsunuz?**	☐1 yıldan az	☐ 1-3 yıl	☐ 4-6 yıl	☐ 6-8 yıl	☐ 8-10 yıl	☐ 10 üzeri		
8	**Atatürk Caddesi hangi zamanlar daha yoğun oluyor?**	☐Hafta içi ☐Öğlen saatleri ☐Akşam saatleri		☐Hafta Sonu ☐Cuma akşam ☐Cumartesi ☐Pazar		☐ Fikrim Yok			
9	**Özel aracınız mı? Var ise nereye park ediyorsunuz?**	☐Otoparka	☐Apartmanın otoparkına ☐Mekanik Otopark ☐ETV Otoparkı ☐Dönerciler Çarşısı ☐Hadrian Kapısı		☐Ara Sokaklara	☐Diğer(belirtiniz)…….			
10	**Otopark problemi yaşıyor musunuz?**	☐Hayır	☐Evet (belirtiniz)						
11	**Atatürk Caddesindeki kaldırım genişlikleri sizce yeterli mi?**	**A Bölgesi**			**B Bölgesi**				
		☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	……	☐ Evet	☐ Hayır (Belirtiniz)	……..		
12	**Sizce mevcut kaldırım kullanım kriterleri var mı?/ yeterli mi?**								
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Yaya Geçitleri**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Yaya Rampaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
	☐ **Engellilere Yönelik Düzenlemeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Güvenli	☐ Güvensiz
13	**Yer döşemeleri yürüyüşe uygun mu?**	***A Bölgesi***	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
		B Bölgesi	☐Uygun	☐Uygun değil	☐Yürümeye elverişli	☐Yürümeye elverişli değil	☐Diğer (belirtiniz)		
14	**Sizce sokak mobilyaları var mı?/ yeterli mi?**								
		A Bölgesi				**B Bölgesi**			
	☐ **Oturma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Aydınlatma Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Çöp Elemanları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Yönlendirme Levhaları**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
	☐ **Sanatsal öğeler**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……		☐Yeterli	☐Yetersiz	☐ Diğer……	
15	**Caddede yeşil alan/oyun alanı var mı?/ yeterli mi?**								
	☐**Yeşil Alan**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanımlıyor		☐ Düzenlenmemiş Pasif durumda			
	☐**Oyun Alanı**	☐Yeterli	☐Yetersiz	☐Düzenlemiş aktif kulanımlıyor		☐ Düzenlenmemiş Pasif durumda			
16	**Tramvay yolu ile kaldırım arasında ayrım olmaması hakkında ne düşünüyorsunuz?**	☐ Caddeye canlılık veriyor	☐Kaldırıma genişlik katıyor	☐Motorbisikletlerin tramvay yolunu kullanması tehlike oluşturuyor	☐ Güvenlik açısından sakıncalı	☐Araç yolu ile kaldırım arasında	☐Fikrim yok	☐Diğer (belirtiniz)	
17	**Dükkanların önündeki tezgahlar veya kaldırım kafeleri hakkında ne düşünüyorsunuz?**								
	☐ Caddeye canlılık katıyor	☐ Müşterilerin tercih etme sebebi	☐ Kaldırımı daraltıyor	☐ Diğer (belirtiniz)……					
18	**Atatürk Caddesinde yer alan bina cephelerini, levhaları görsel ve estetik açıdan nasıl değerlendirirsiniz?**								
	☐ Görsel kirlilik	☐ Kargaşa oluşturuyor		☐ Çok düzensiz		☐ Rahatsız etmiyor	☐ Fikrim Yok		
	Nasıl olmalı?								
19	**Atatürk Caddesini Güvenlik Açısından değerlendiriniz.**	☐Güvenli	Belirtiniz…….						
		☐Güvenli Değil	Belirtiniz…….						
20	**Sizce Atatürk Caddesinde sorun var mı?**								
	☐ Yok	☐ Var	☐ Egzoz dumanı	☐Gürültü	☐Otopark Sıkıntısı	☐ Diğer (Belirtiniz)…….			
	Öneriniz……..								

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler



Soyadı, adı	: GÜNEŞ TOK, Başak
Uyruğu	: T.C.
Doğum tarihi ve yeri	: 06.01.1990, Mardin
Medeni hali	: Evli
Telefon	: 0 543 5831794
e-mail	: gunesbsk@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi / Şehir ve Bölge Planlama	Devam ediyor
Lisans	Selçuk Üniversitesi / Şehir ve Bölge Planlama	2012
Lise	YDA Keçiören Lisesi	2007

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2015-Halen	Antalya Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı
2014-2015	S. Kutluay Planlama	Şehir Plancısı
2013-2014	Ankara Ulaşım Ana Planı (Gazi Üniversitesi)	Şehir Plancısı
2011-2012	Selçuk Üniversitesi	Öğrenci Asistanlığı

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Güneş Tok, B., Gürel Üçer, Z. A. (2018). *Alışveriş Caddelerinin Tasarımı: Antalya Atatürk Caddesi Örneği.* ISUEP2018 Uluslararası Kentleşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu: Değişim/Dönüşüm/Özgünlük. 3, s. 76-83. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Hobiler

Fotoğraf çekmek, seyahat etmek



GAZİ GELECEKTİR..