



T.C.

KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**YÜRÜME DENEYİMİ İLE KENTSEL MEKÂNIN ANALİZİ VE
TASARLANMASI**

Emine Ebru ULUSOY EREN

188226001002

YÜKSEK LİSANS

Mimarlık Anabilim Dalı

Aralık-2021

KONYA

Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Emine Ebru ULUSOY EREN tarafından hazırlanan “YÜRÜME DENEYİMİ İLE KENTSEL MEKÂNIN ANALİZİ VE TASARLANMASI” adlı tez çalışması 21/01/2022 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü MİMARLIK Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan

Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

Danışman

Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

Üye

Doç. Dr. Murat ORAL

Üye

Doç. Dr. Fatih CANAN

Yukarıdaki sonucu onaylıyorum.

Prof. Dr. Saadettin Erhan Kesen

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

İmza

Emine Ebru ULUSOY EREN

ÖZET

YÜKSEK LİSANS

YÜRÜME DENEYİMİ İLE KENTSEL MEKÂNIN ANALİZİ VE TASARLANMASI

Emine Ebru ULUSOY EREN

Konya Teknik Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

Doç. Dr. Murat ORAL

Doç. Dr. Fatih CANAN

2021, 82 Sayfa

Jüri

Danışman: Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

Doç. Dr. Murat ORAL

Doç. Dr. Fatih CANAN

Bu çalışma yürünebilirlik kavramının, Walter Benjamin'in pasajlar kitabında ele aldığı flaneur tiplmesi üzerinden tartışılarak, kentsel tasarımdaki önemine vurgu yapmaktadır. Kentlerde yürünebilirlik modern insanın sağlıklı yaşantısını sürdürebilmesi için önemlidir. Günlük yaşantımızdaki hareket eksikliği, kentlerimizin yaya öncelikli tasarlanmamış olmasından kaynaklanmakta, obezite, kalp rahatsızlıkları vb. hastalıklara davetiye çıkarmaktadır. Kentlerde yürünebilirlik uzun zamandır kentsel tasarımda önemli unsur olarak kabul edilmektedir. Flaneur karakterinin ortaya çıkışı Paris'in yürünebilir kent olmasıyla mümkün olmuştur. Bu çalışmada Flaneur'un yürüyüşü yöntem olarak kullanılmış, Konya kentinde yürünebilirlik araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bedesten, Flaneur, Pasaj, Yaya Öncelikli Kent, Yürünebilir Kent

ABSTRACT

MS THESIS

ANALYSIS AND DESIGN OF URBAN SPACE WITH WALKING EXPERIENCE

Emine Ebru ULUSOY EREN

Konya Technical University

Institute of Graduate Studies

Department of Architecture

Advisor: Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

2021,81

Jury

Danışman: Prof. Dr. Havva ALKAN BALA

Doç. Dr. Murat ORAL

Doç. Dr. Fatih CANAN

This study emphasizes the importance of the concept of walkability in urban design by discussing it through Walter Benjamin's flaneur typing in his book of passages. Walkability in cities is important for modern people to lead a healthy life. The lack of movement in our daily life is due to the fact that our cities are not designed primarily for pedestrians, obesity, heart diseases, etc. invites diseases. Walkability in cities has long been recognized as an important element in urban design. The emergence of the flaneur character was made possible by the fact that Paris was a walkable city. In this study, Flaneur's gait was used as a method and walkability was investigated in the city of Konya

Keywords:

Bedesten, Flaneur, Passage, Pedestrian Priority City, Walkable City

ÖNSÖZ

Beni bu konuya yönlendiren, çalışmamın her aşamasında bana destek olan, lisans ve lisans üstü eğitimim boyunca duruşu ve hayata bakış açısıyla yol gösterici olan sayın Prof. Dr. Havva ALKAN BALA hocama teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışma sürecinde beni teşvik eden ve hayatımın her anında verdiğim her kararımın arkasında olduklarını bildiğim ailem; annem Prof.Dr. Mine ULUSOY'a ve canım babam Yük. Mimar Hanefi ULUSOY'a, gerektiğinde kardeş gerektiğinde hocam olma görevini üstlenen ablam Dr. Hayriye Elif USLUGİL'e, sevgili kardeşim Mimar A. Yasin ULUSOY'a , aylak yürüyüşlerimi yaparken bana eşlik eden eşim Barbaros EREN'e teşekkür ediyorum.

Emine Ebru ULUSOY EREN

KONYA-2021

İÇİNDEKİLER

1.Giriş.....	1
1.2. Kapsamı.....	4
1.3. Yöntemi.....	5
2.TEMEL KAVRAMLAR.....	6
2.1. Kent Ve Hareket	6
2.1.1. Kent Yaya İlişkisi	7
2.1.2 Yürünebilirlik ve Yaya Dostu Kentler	11
2.2.KENT GEZGİNLERİ	15
2.2.1. FLANEUR.....	15
2.2.2. Dada	18
2.2.3. Sürrealistler	19
2.2.4. Derive.....	20
3. KONYA KENTİNDE YAYA ODAKLI KENTSEL MEKANLAR.....	20
3.1. Konya Kentinde Yaya Ulaşımı	20
3.2. Konya Kentinde Yayalaştırılmış Sokaklar	21
3.3. Konya Kentinde Bedesten 22	
4. PARİS KENTİNDE YAYA ODAKLI KENTSEL MEKANLAR	23
4.1. Paris Kentinde Yaya Ulaşımı.....	23
4.2. Yaya odaklı sokak ve meydanlar	24
4.3. Paris Kentinde Pasajlar.....	28
5. FLANEUR YÜRÜYÜŞLERİ.....	34
5.1. PARİS YÜRÜYÜŞÜ	34
5.2. KONYA YÜRÜYÜŞÜ	45
5.3 Yapılan Flaneur Yürüyüşlerinin Değerlendirilmesi.....	68
6. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	71



1.Giriş

İnsanoğlu varoluşundan bu yana sağlıklı ve zinde olmak, bir noktadan diğerine ulaşmak için yürümeye ihtiyaç duymuştur. Günümüz kentleri bu aktivitenin gerçekleştirilebilmesi için elverişli değildir. Yürüyüş için elverişli kentlere yürünebilir kent tanımlaması yapılmaktadır. Tarih boyunca araştırmacılar ve felsefeciler yürüyüş yapmayı metot olarak kullanmışlardır. Kenti yürüyerek deneyimlemeyi tercih eden araştırmacılardan biri de Flaneur 'dur. Walter Benjamin pasajlar kitabında flaneur tiplemesinden bahsetmektedir. Flaneur Paris'te ortaya çıkmıştır. Bunun sebebi Paris'in yürümeye elverişli bir kent olmasıdır. Flaneur temelde bir yürüyüşçüdür. Flaneur'un aylak yürüyüşleri kentlerde yürünebilirlik araştırması için kullanılabilir farklı bir bakış açısı sunmaktadır. Bu çalışmada Flaneur yürüyüşlerini Paris ve Konya kentlerinde tekrarlayarak yürünebilirliğin araştırılması amacıyla, elde edilen verilerin karşılaştırmayla yorumlanması planlanmıştır.

Sanayi devrimi öncesi kent sınırlarının küçük olduğu bilinmektedir. Bu durum kent içi ulaşımın yaya olarak yapılabilmesini mümkün kılmaktadır. Ancak sanayi devrimi sonrasında, teknolojik gelişmelerin hız kazanarak kentlerde fiziksel büyümeye sebep olması yaya ulaşımını zorlaştırmıştır. Bu durum ulaşımda motorlu taşıt kullanımını zorunlu hale getirmiştir. Bununla birlikte artan taşıt sayısı kentlerin yaya ölçeğine değil, araç ölçeğine uygun tasarlanmasına sebep olmuştur.

Sanayi devriminin kentlerimizdeki büyük etkilerinden biri de kırsal alanlardan kentlere yaşanan büyük göçlerdir. 'Ülkemizde 50'li yıllardan itibaren devam eden hızlı kentleşme sonucunda şehirlerde yaşayan nüfusun oranı 1950 yılında %25 iken, 1980 yılında %44'e, 2000 yılında %65'e ve 2012 yılında %77'ye kadar çıkmıştır. 2016 yılı sonu itibarıyla ise dünya nüfusunun %54'ü, ülkemiz nüfusunun %88'i şehirlerde yaşamaktadır. 2050 yılında ise dünya nüfusunun üçte ikisinin, Türkiye nüfusunun ise %95'inin şehirlerde yaşayacağı öngörülmektedir.'(Şehircilik Şûrası Komisyon Raporları 2017)

Teknolojinin gelişmesi bir taraftan hayatı kolaylaştırırken, diğer taraftan da insanların hareketlerinin kısıtlanmasına neden olmuştur. İnsanoğlunun doğasında var olan yürüme eylemi, zamanla teknolojik gelişmelerin etkisiyle sınırlı hale gelmiştir. Bu aktivite eksikliğinin insan sağlığını olumsuz etkilediği çeşitli kurumlarca yapılan çalışmalarda ispatlanmıştır.

Halk Sağlığı Müdürlüğü alt birimi olan Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Dairesi Başkanlığı insan sağlığı için önemli bir etken olan yürüme eylemini kolaylaştırmak ve yürünebilirliği arttırmak için planlama ve tasarım birimleri ile ortak çalışmalar yapmaktadır. Günümüzde yürünebilirlik kentsel bir strateji olarak kabul edilmektedir.

Yürünebilirlik, yapılı çevrenin yürüyüşçü için ne kadar elverişli olduğunun bir ifadesidir.

Amerika'da bu sebeplerle 2007 den beri 2 yılda bir hazırlanan "Alliance for biking and walking Benchmarking Report'a göre kentlerdeki bu araç odaklı tasarımların sonucu olarak yaşanan değişim ve oluşturulan kentsel çevre, doğrudan obezite, yüksek tansiyon ve diyabetli hasta sayısında artışa sebep olmaktadır.

Yürünebilir çevrenin hayatımıza etkileri insanların fiziksel sağlığını doğrudan olarak etkilemektedir. Bunun yanında kentsel mekanın yürünebilirliğinin kişinin mental sağlığını da olumlu ya da olumsuz etkilediği düşünülmektedir. Kentsel çevrenin yürünebilir olduğu durumda yaya aktivitesinin artacağı öngörülmektedir. Kişinin yürümeye istek duyması durumu sosyal çevreden ve kentsel çevreden kaynaklanabilmektedir. Walter Benjamin'in değinmiş olduğu flaneur tiplmesi yürümeye karşı istek duymaktadır. Yürümek onun için araç değil amaçtır. Fransızca 'da Flaneur kelimesi 'avare gezinen' anlamına gelmektedir. Benjamin' e göre Flaneur yaya dolaşırken, aynı zamanda çevre izlenimleriyle düşünce üreten kişi anlamındadır (Benjamin, 2012).

Flâneur, Paris sokaklarında ve tarihi pasajlarında gözlem yaparak dolaşan ve gördüklerini düşünerek sentezleyen bir gezgindir. Flaneur aslında gezginciliğin yanı sıra farkındalığın da vurgulandığı bir temayı içermektedir. Flaneur'u diğer kent gezginlerinden ayıran tarafı Flaneur'un yaptığı bu gezintilerden keyif duyması ve bunun sayesinde üretken olabilmesidir. Flaneur 19.yy. Paris'inde ortaya çıkmıştır. Flaneur'u bu kentte var eden önemli oluşum Paris Pasajlarıdır.

Paris'te kent merkezi M.Ö. 250 yılından beri iskan halindedir. Kentte tarihi yapılar oldukça iyi korunmuştur.

Yürüme deneyimi ile kentsel mekânın analizi ve tasarlanmasına yönelik bu çalışmada kavramsal ve yöntemsel kurgu flaneur olgusu üzerinden Paris ve Konya kenti kapsamında yürütülecektir. Çalışma bağlamında bu iki kentin seçilmesinin ölçütleri şöyle belirlenmiştir;

Paris kentinin yürünebilirlik bir kent olduğu kentsel araştırmalar literatüründe yaygın bir kanaat olarak yer almaktadır (ITDP'nin raporuna göre)

Flaneur olgusunun çıkış noktası Paris'tir.

Kuruluşu(kent merkezi) M.Ö. 250 yıllarına dayanan Paris ve 5000 yıllık Konya tarihsel kodlara sahip antik kentlerdir.

Tarihi altyapılarına bakıldığında başkent olma altyapısının yaya odaklı mekânsal ve sosyal yansımaları söz konusudur

12.210.000 nüfus ile Paris ve 2.250.020 nüfus ile Konya alt merkezlere sahiptir ve çalışma konusuna odaklı mekânsal yapılar bu yoğunlukta yer almaktadır

Paris gece ve gündüz kullanımı ve yaya mekanlarına yönelik bina programları ile zemin kat kullanımında yürüme deneyiminin alternatiflerini sunarak araştırmacının yaşam alanı olması bağlamında Konya kentinde yürüme bağlamında deneyim transferi potansiyeline sahiptir.

Paris pasajları ve Konya bedesteni yürüme deneyimi bağlamında benzer mekânsal altyapıya sahiptir

Paris gibi sosyoekonomik altyapısı ile kültür ve turizm altyapısı olan bir kent ile Konya gibi tarihi ve ziyaretgah özelliğindeki bir kentin benzer parametrelerle irdelenmesi denenmemiş bir özgünlük içermektedir.

19.yy kent gezginlerinden Flaneur'un Paris'te ortaya çıkmasını sağlayan pasaj oluşumunun Konya bedesteninde ve çevresinde karşılık bulabileceği düşüncesi ile bu tez kapsamında bir araştırma yapılmıştır.

1.2. Kapsam

Paris kenti dünya tarihinde önemli bir yere sahiptir. Kent tarihi orta çağa kadar tarihlendirilmektedir. Paris dünya genelinde, sanat ve kültürel yapısı ile bilinmektedir. Moda ve lüksün dünya başkenti olan Paris, 1890'lı yıllarda sokakların gaz lambası ile donatılması nedeni ile "Işık Şehir" (Ville Lumière) diye de anılmaktadır. (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Paris>).

Resim1 paris pasaj konumları işaretli harita görseli

- (1) Passage des Princes (2e)
- (2) Passage Verdeau (2e)
- (3) Passage Jouffroy (2e)
- (4) Passage des Panoramas (2e)
- (5) Passage Choiseul (2e)
- (6) Galerie Vivienne (1e)
- (7) Galerie Vérot Dodat (2e)
- (8) Passage du Bourg l'Abbé (2e)
- (9) Passage du Grand Cerf (2e)
- (10) Passage Ben Aiad (2e)
- (11) Passage du Caire (2e)
- (12) Passage du Ponceau (2e)
- (13) Passage du Prado (10e)



(<https://ontheoriginofboobies.wordpress.com/2010/09/03/secret-passages-of-paris/>)

Paris kenti yaya öncelikli bir kenttir. Kentte bulunan çok sayıda pasaj, meydan, yayalaştırma alanları bunu destekler niteliktedir.

Resim 1 de görmüş olduğunuz harita 2021 itibari ile Paris'te aktif olarak kullanılan pasajların yerlerini göstermektedir. Pasajlar form olarak kamusal mekan içerikli sokaklardır. Bu yapıya benzer bir oluşum Konya'da bedesten olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konya kenti Selçuklu imparatorluğunun başkenti olması, nedeni ile dönemin önemli yapılarına ev sahipliği yapmaktadır. Günümüze pek çoğu gelememiş olsa bile, yine de Selçuklu - Osmanlı dönemlerinden kalma çeşitli yapılar ayakta kalmaya devam etmektedir. Konya kentinde de pasajlarda olduğu gibi bedestenlerin aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir.

Bu sebeple Konya ve Paris kentlerindeki, bedesten ve pasajlar çalışma alanı olarak seçilmiş ve araştırma bu şekilde sınırlandırılmıştır.

1.3. Yöntem

Yürümenin Paris kenti gibi yürünebilir bir kentte yapıldığında flaneur da olduğu gibi haz verici bir etkisi varken Konya’da yapıldığında nasıl bir etkisi olduğunun incelenmesi için Flaneur’un aylak yürüyüşünü Konya’ da ve Paris’te tekrarlamak öngörülmüştür. Çalışma alanları olan seçilen Paris ve Konya kentlerinde flaneur yürüyüşleri gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen yürüyüşlerde Paris ve Konya için mevsim, günün saati, seçilen bölgenin yoğunluğu, işlevi benzer tutulmuş ve araştırmacı tarafından flaneur haritaları üretilmiştir. Üretilen bu flaneur haritalarında yürüme deneyiminin mekânsal referansları işlenmiştir. Eskiz, ölçüm, gözlem, tekrar yapma ile yürüme deneyiminin kayıtları tutulmuştur. Paris ve Konya kenti için ayrı ayrı tutulan bu kayıtların ve hazırlanan flaneur haritaların kıyaslanması ile yürüme deneyimi ile kentsel mekânın analizi ve tasarlanmasına yönelik rehber kurallar elde edilme yoluna gidilmiştir.

	PARİS	KONYA I	KONYA II	KONYA III
TARİH	13.10.19	04.12.2018	08.09.2019	01.12.21
SAAT	14:00-21:30	19:48-21:10	14:00-17:00	11:00-16:00
MESAFE	13.9 km	2.6 km	6.1 km	11.4 km
BÖLGE	Paris 1. bölge	Tren Garı – Anıt – Zafer Meydanı	Zafer Meydanı - Aladdin Tepesi – Mevlana Türbesi	Yeni Meram Caddesi – Anıt -Zafer Meydanı - Bedesten
MEVSİM	Sonbahar	Kış	Sonbahar	Kış
HAVA DURUMU	22°C	3°C	24.5°C	8.5°C

Tablo 1 (Flaneur yürüyüşlerine dair ortam verilerinin sınıflandırılması)

2.TEMEL KAVRAMLAR

2.1. Kent ve Hareket

İnsanoğlu var oluşundan bu yana bir kara parçası üzerinde yaşamını sürdürmüştür. İnsanların yaşamlarını sürdürdükleri bu mekân parçalarına köy, kasaba veya kent adı verilir. Kent aslında kabaca insan yerleşkesi olarak tanımlanabilir. Tarih boyunca kentler sürekli gelişim ve değişim içinde olmuştur. Kentin yapısındaki kültürel değişime bağlı olarak değişen kent kavramı araştırmacılar tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır.

Kent, Aristo tarafından insanların daha iyi yaşam standartlarına sahip olabilmesi için bir araya gelerek yaşadıkları ortak alan olarak tanımlanmaktadır (Boy, 2020.)

Ülkemizde, kentleşme hareketlerinin gelişimi incelendiğinde, 1950 öncesi ve sonrası olmak üzere iki farklı dönemden söz etmek mümkündür. Nitekim 1950'ye kadar çok yavaş artış kaydeden (kendi iç dinamikleriyle) ülke kent nüfusu, bu tarihten sonra özellikle kırsal alanlardaki yapısal dönüşümlerden kaynaklanan çözülmenin, kentlere yönelik yoğun göçlere neden olması sonucunda, çok hızlı bir artış sürecine girmiştir (IŞIK, 2005).

Günümüzde kentler insanların okul ve iş hayatlarına şekil ve anlam veren sosyal mekânları da kapsamaktadır. Bu mekânlar Kent ortamında yaşayan insanlar tarafından ortak mekânlar olarak paylaşılmaktadır. 1980'li yıllardan itibaren Beş Yıllık Planlama çalışmalarında 20000'den çok nüfuslu yerleşmeler kent olarak kabul edilmektedir (Keleş, 2002)

Yüzyılımızda insanlar kentlerin büyüklüğü nedeni ile ulaşımda motorlu araçlar kullanmaktadır. Çalışan insanların büyük çoğunluğu iş yerlerine motorlu araçlarla erişebilmektedir.

Ulaşım, yürüme veya diğer yollar her zaman kentlerin yapılandırmalarında belirleyici olmuştur. İnsanlara tanıdığı hareket özgürlüğü avantajına rağmen motorlu araçlar kentsel çevrelerde olumsuz etkiler yaratarak, insanlığın kendi yaşam alanında birçok unsurun yok olmasına neden olmuştur (Yalçınkaya, 2007)

Kent içi ulaşım kentsel tasarımı şekillendirecek önemli bir unsurdur. Artan motorlu taşıt sayısı kentliler için, hava kirliliği, gürültü kirliliği, trafik vb. sorunlara yol açmıştır. Motorlu taşıt kullanımını azaltmak için çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Yapılan çalışmalar yaya öncelikli kent tasarımlarının taşıt sayısını azaltmada etkili olacağını göstermiştir.

2.1.1. Kent Yaya İlişkisi

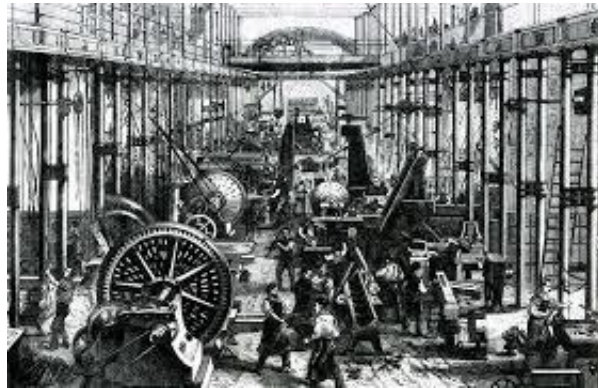
2.1.1.1 Kentleşme

Dünyada tarıma dayalı bir ekonomi söz konusu iken sanayi devrimiyle yeni bir sayfa açılmıştır. Sanayi devrimi dünyadaki hayat akışını etkisi altına almıştır. Sanayi Devriminin başlangıcı İskoç mucit ve makine mühendisi James Watt'ın buhar motorunu keşfetmesi olarak kabul edilmektedir. Çünkü buhar motoru günümüzde kullanılan motorların atasıdır buhar motorunun keşfiyle hızla büyüyecek olan sanayileşmenin fitili ateşlenmiştir(Resim1).



Resim 1 James Watt-Buhar Motoru(<https://www.gettyimages.com/photos/james-watt>)

18. yüzyılda İngiltere’de başlayan sonrasında Avrupa ve Amerika’ya yayılan Sanayi Devrimi, üretim yapısını değiştirmekle kalmamış; başta insanların yaşam düzeni ve ülkelerin siyasi yapıları olmak üzere, hemen hemen hayatın her alanında etkili olmuştur. Bu devrimle ortaya çıkan fabrika sistemi, kırsal alandan kentlere olan göçleri hızlandırmış, bu gelişmeyle birlikte günümüz modern şehirlerinin temelleri atılmıştır (Şahin, 2019)(Resim2).



Resim 2 Sanayi Devrimi Gravür (<https://Oggito.Com/İcerikler/Sanayi-Devrimi-Belgesel/40079>)

Sanayi Devrimi ile açılan yeni iş alanları kadınların da fabrika ortamlarında çalışmasına imkân sağlamıştır (Resim 3).



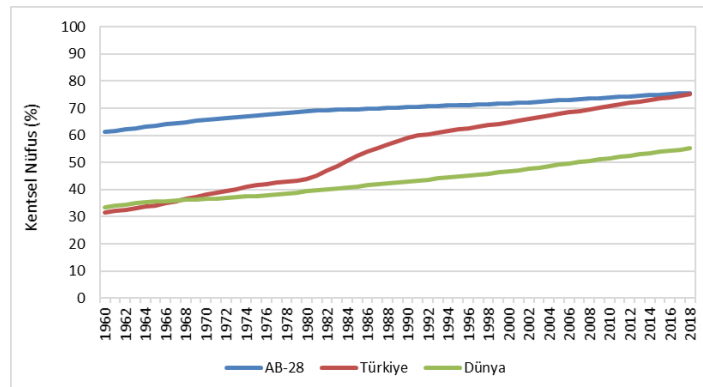
Resim 3 sanayi devrimi sonrası kadın işçiler (<https://gaiadergi.com/bilimin-cinsiyeti-ve-kadin/sanayi-devrimi-ve-kadin/>)

Kırsal alanlarda nüfus gelişimine bağlı toprak bölünmeleri ve diğer taraftan sanayi gelişmesine bağlı yeni iş alanları oluşumu kentleri cazibeli hale getirmiştir. Sanayinin gelişimi kırsal nüfusun azalarak kent nüfusunun artışına neden olmuştur (Resim 4).



Resim 4. 1768-1771: Sanayi Devrimi'nin yükselişi (Sendika.Org)

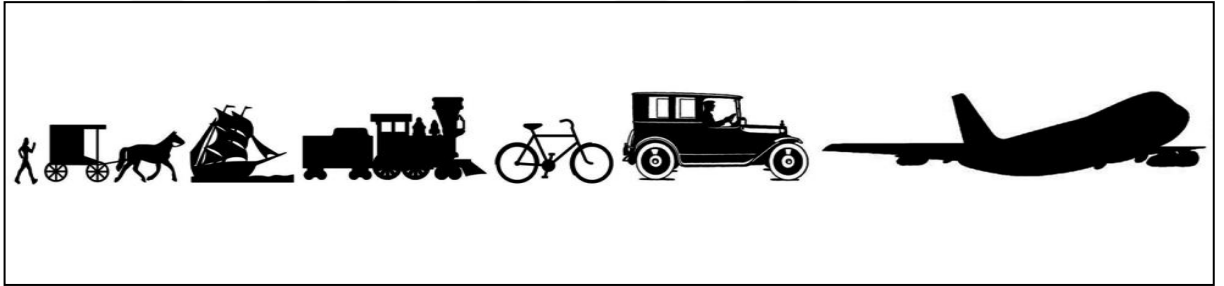
Çizelge 1 Dünya Genelinde Kentsel Nüfus Oranları Grafiği
(<https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/kentsel---kirsal-nufus-orani-i-85670>)



Bütün dünyada etkisini gösteren sanayi devrimin etkileri ülkemiz topraklarında yaşanan siyasi ve ekonomik sorunlar sebebiyle Avrupa'dan daha geç görülmüştür.

Sanayi devrimi ve sonrasında oluşan teknolojik gelişmeler, sürekli yeni icatlara ortam hazırlamıştır. Yaşanan gelişmeler yaya hareketinin sınırlanmasına sebep olmuştur.

Otomobilin icadını izleyen yıllarda ve diğer ulaşım sistemlerinin de gelişmesiyle (otobüs, kamyon vb.) önceleri sadece yayaların kullandığı sokak mekânı diğer ulaşım sistemleri tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Yayaların ve otomobillerin gereksinimleri arasındaki çelişkiler kentlerde planlama ve tasarım amaçlarının değişmesine neden olmuştur(Çağlar, 1992)(resim 5).



Resim 5- Ulaşımın tarihsel süreçte değişimi (<https://submitinfographics.com/all-infographics/the-evolution-of-transport.html>)

Breton (2003) Kentin ancak sakinlerinin adımlarıyla ya da yürüyüşleriyle, buluşmalarıyla, dükkanlarına, ibadet yerlerine girip çıkmalarıyla canlanarak hayata tutunabildiğinden bu şekilde var olabileceğinden bahsetmiştir. Kentte yürüyüş yapmak kalabalığın yabancı yüzlerini tanımanın yanında, sokakları, evlerin cephelerini, pencerelerini, meydanları, kiliseleri, camileri, dükkanları da görmek tanımak demektir. Sokaklar arşınlanmadan, egzoz, baharat, yağmur, toprak, çiçek kokularını almadan, kentin sokaklarında ter dökmeden o kenti tanımış olmazsınız. Kentte yürüyüş yapan kişiye yaya denmektedir. Kentte yaya aktivitesi kentin var oluş sebebidir.

2.1.1.2 Yaya

Asırlar boyu insanoğlu bir yerden diğer yere ulaşma işlevini yürüme eylemiyle gerçekleştirmiştir. Yürümek ekolojik bir mobilite biçimi olmasının yanında insanın ruh ve beden sağlığına olumlu etkileri olduğu çeşitli çalışmalarla tespit edilmiştir. Yürümek insan vücudunda çoklu kas gruplarını aynı anda çalıştırabilen fiziksel bir aktivitedir.

Yapılan araştırmalar, düzenli yürüyüş yapan insanlarda, kalp hastalıkları, hipertansiyon, felç, şeker hastalığı, obezite ve kanserin daha az görüldüğünü, yürüyüşün insanı birçok akıl ve ruhsal hastalıktan, yalnızlık ve depresyondan koruduğunu, toplum sağlığına çok yönlü katkıda bulunduğunu kanıtlamaktadır (Cerin vd., 2006, 1682, Victoria Transport Policy Institute, 2009).

Yürümek insanlar arasındaki iletişimi arttırmakta, sosyal ve ekonomik ilişkilere de olanak sağlamaktadır. Yürümenin insan yaşamı üzerinde birleştiricilik, sağlık, sosyalleşme, insan aktivitelerinin zenginlik kazanması gibi birçok olumlu etkisi bulunmaktadır (Leyden, 2003; Cervero ve Kockelmann, 1997, Pucher ve Dijkstra, 2003).

Kentte yürüyerek seyahat eden kişiyi tariflemek için yaya terimini kullanırız.

Yaya, “bir taşıyla yolculuk etmek yerine yürüyen kişi” dir(OAL Dictionary, 1995,).

19. Yüzyıldan önce kentte yürüyenler özellikle işçi sınıfı ve alt sınıftan insanlardı. Yüzyılın sonlarına doğru yürüyüş yapmak, kırsalda kentli ve eğitilmiş kimselerin boş zaman aktivitesi olarak ortaya çıkmıştır.

19. yüzyıla gelindiğinde yeni ve hızlı ulaşım biçimleriyle birlikte özellikle demiryollarının gündelik yaşam içerisinde kullanımının yoğunluk kazanması ve işçi sınıfının

da kamusal ulaşımdan faydalanmasıyla birlikte yürümek bir zorunluluk olmaktan çıkmış, yoksulluk ve de avarelikle ilişkilendirilmekten gitgide uzaklaşmıştır (Shortell ve Brown, 2014, s. 12; Urry, 2000, s. 51).

19.y.y. kentte yürümenin avam değil burjuvazi bir hareket biçimi olarak kabul gördüğü bir dönemdir.

Sennet yürüyerek yabancılarla karşılaşmanın kamusal alanı demokratikleştirip uygarlaştıracağından bahsetmektedir (Middleton, 2000, s.579) .

2.1.2 Yürünebilirlik ve Yaya Dostu Kentler

Yaya dostu kent planlamasında kent içi ulaşım sisteminde yayalar öncelikli hedef grup olmakta, bunu sırasıyla bisiklet, toplu taşıma ve en son özel araç takip etmektedir. Yaya dostu bir kentin en belirgin özelliklerinden birisi ise yürünebilir ve erişilebilir olmasıdır. Herkes için erişim kriterlerine uyan, engelli, çocuk, yaşlı, kadın herkesin erişimine elverişli bir sistem kuran, yürünebilir bir kent planıyla oluşturulan kentler yaya dostu olarak tanımlanmaktadır. Aynı zamanda yaya ölçeğinde tasarımlar ve planlama çalışmaları gerçekleştirilen kentler de yaya dostu kentler grubuna dahil olmaktadır.

2.1.2.1 Yürünebilirlik (walkability)

Kenti tanımak için yürümek, yürüyüşler yapmak, ulaşım için yürümek vb. aktivitelerin kentlerde gerçekleştirilebilir olması durumuna yürünebilirlik adı verilmektedir. Yürünebilirlik kavramı ve etkileri üzerine çeşitli çalışmalarda tanımlamalar yapılmıştır bunlardan bazıları şöyledir;

Yürünebilirliğin sağlık üzerine artan öneminin bir göstergesi olarak, yürünebilir ortamların sağlanması için kentsel planlama müdahaleleri yeniden gözden geçirilmektedir. Türkiye’de kentlerde yürünebilirliğin önemi yeni anlaşılmakta olsa da kentlerimizin bugünkü geldiği noktada üzerinde durulması gereken bir kavramdır (DEMİR, 2019).

İnsanların en eski fiziksel aktivitesi olan yürüme eylemini ve yürünebilirliği sağlayan alanları planlamaya yönelik çalışmalar, ABD’de obezite ve fazla kiloluğun artmasıyla oluşan sağlık problemlerinden sonra önemli hale gelmiştir.

Sağlıklı yaşam ve obeziteyle mücadele de son yıllarda, Sağlık Bakanlığının Türkiye Sağlıklı Beslenme ve Hareketlilik Hayat Programı (2014- 2017) dâhilinde yürünebilirlik önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır (Türkiye Sağlıklı Beslenme Ve Hareketli Hayat Programı, 2013).

Türkiye’de yürünebilirlik 2000’li yılların başlarında özellikle engellilerin erişilebilirliğinin gündeme gelmesiyle konuşulmaya başlanmıştır. Yürünebilirlik kavramının artık bir kentsel tasarım kriteri olmasına rağmen, günümüz Türkiye’sinde kentlerin ne kadar yürünebilir olduğu tartışmaya açıktır (Ercan, Belge, 2017).

Yürünebilirliği etkileyen faktörler tüm dünyada net olarak belirlenmemiştir. Literatüre bakıldığında 2 şekilde fiziksel aktivite ve yürüyüşü etkileyen parametreler ele alınmaktadır.

Birincisi bireysel ve sosyal özellikler (yaş, cinsiyet, medeni durum, ...) ikincisi ise yapılaşmış çevreye ait özelliklerdir. Yapılaşmış çevreye ait özelliklerde 2 şekilde incelenmektedir. Birincisi orda yaşayan bireylerin çevresinde bulunan özelliklerden hangilerinin yürüyüş miktarını etkilemekte olduğudur. Bireylerin öznel değerlendirmelerini kapsar, ikincisi ise uzmanlarının harita ve coğrafi bilgi sistemleriyle yapacağı analizlerden oluşmaktadır. İkisinde de öne çıkan parametreler aynı kategorilerde değerlendirilebilmektedir. Bunlar genel olarak arazi kullanımı, trafik güvenliği, suç güvenliği, yaya kullanımına uygunluk, erişilebilirlik, estetik ve bakım olarak öne çıkmaktadır (Çubukçu, vd., 2014).

Breton 2003, kent alanlarının büyümesiyle, güzergahları kesen otobanlarla, hızlı tren hatlarıyla ya orman ya koru içlerine araçların erişimi için toprak yol düzenlemeleriyle yürünebilir dünyanın küçüldüğünü söylemektedir.

Yürümek literatürde çeşitli çalışmalarda hayat kalitesiyle ilişkilendirilmiş, kişinin yalnızca fiziksel sağlığı değil mental sağlığı üzerinde de olumlu etkileri olduğu üzerinde durulmuştur. Tekel ve Görer Tamer yürümenin yaşam kalitesini ve insanlar arasındaki etkileşimi artırarak kişinin sosyal gelişimini de etkilediğini söylemişlerdir.

Kentin yürünebilir olması kent mekanının çevresel koşullarının yürümeye elverişli olmasını gerektirmektedir. Yapılan çalışmalarda(Alfonzo (2005)) bu koşulların sınıflandırılması yoluna gidilmiştir;

-Ulaşılabilirlik

-Güvenlik

-Konfor

-Memnuniyet

Ulaşılabilirlik daha çok kent mekanının alt yapısıyla ilgilidir. Kaldırımların kalitesi yolların sürekliliği bu gruba dahil edilmiştir. Tekel ve Görer Tamer yürüme alt yapısı, yaya mekânlarının kalitesi, kullanımlar arası bağlantıların ulaşılabilirliği etkilediğinden bahsetmiş aynı zamanda konut dışı kullanımlara, rekreasyon alanlarına, toplu taşıma olanaklarına erişimin yürünebilirliği pozitif yönde; dışa kapalı konut grupları, nehir vb. fiziksel elemanlarla yürünecek aksın bölünmesi ve sürekliliğinin bozulmasının erişilebilirliği negatif yönde etkilediğini söylemişlerdir.

Güvenlik konusunda Oscar Newman'ın (1972) "Savunulabilir Mekân" çalışmasında da değindiği gibi yürüyüşçünün güvende hissetmesi oldukça önemlidir. Sennet çalışmasında kalabalığın sokağı daha güvenli hale getirerek sosyal çevreyi demokratikleştirdiğinden bahsetmiştir.

Konfor günümüz alışveriş merkezlerinin yürüyüşçüye sunmuş olduğu hava koşullarından etkilenmeme, pasajların Flâneur'a sunmuş olduğu süreklilik sıcaklık ve ışık olarak değerlendirilebilir.

Memnuniyet; kişinin yürüyüşten zevk almasına sebep olabilecek her şey bu maddeye dahil edilebilir. Alfonzo (2005) memnuniyetle ilgili olarak çeşitliliğin karmaşanın, mimari estetiğin, kamusal alanların varlığının memnuniyeti etkilediği söylemiştir.

Yürünebilirlik yapılı çevrenin yanında yerin kültürel kodlarından da etkilenen bir olgudur. Söz gelimi cinsiyete, yaşa, gece ve gündüze, kişinin özelliğine göre değişen güven ortamı da yürünebilirliği etkilemektedir. Bu sebeple yürünebilir kent tanımlamasında kültürel kodlardan da bahsetmek yerinde olacaktır. Alfonzo yapmış olduğu çalışmada bu kodları tabloştürmüştür(Tablo 2).

	Etmenler	Değişkenler
Bireysel Özellikler	Psikolojik ve Bilişsel Etmenler	Subjektif normlar Alışkanlıklar Bilinç Kişisel tercihler Fiziksel aktiviteden zevk almak
	Demografik Etmenler	Yaş Cinsiyet
	Biyolojik Etmenler	Ağırlık
Toplumsal Yapı	Sosyo-Ekonomik Etmenler	Sosyal çevrenin etkilemesi Hane halkı büyüklüğü Eğitim Meslek
	Kültürel Etmenler	Yürünebilirliğin kabul edilebilirliği

Kaynak: Alfonzo, M.A., (2005), "To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs", Environmentand Behavior, 37(6), 808-836

Tablo 2 Tekel ve Görer Tamer, (2016)

2.1.2.2 Yaya Dostu Kentler

Yalçinkaya'nın (2007) de bahsettiği gibi ulaşım kentsel çevrenin yapılandırılmasında belirleyici olsa da motorlu taşıtların egemen olduğu kentleşme biçiminde yaşam alanlarımızdan birçok unsurun kaybolmasına neden olmuştur. Bu yeni kent biçimi birçok çevre sorununa yol açmıştır. Bunlardan biri de gürültü kirliliğidir. Gürültü kirliliği insanoğlunu günlük yaşantısında rahatsız etmekte olduğundan hatta sağlık sorunlarına yol açtığından Bayramoğlu ve Ark. (2014)'teki çalışmasında bahsetmiştir.

Kentsel biçimlerin yoğunluğu ve mekânsal düzenlenişler içerisinde yürümek sadece pratik açıdan değil, aynı zamanda gündelik hareket etme biçimi olarak da tercih edilmektedir.

Örneğin gündelik yapılan araçsal hareketlilikte bile yürümek (trenden otobüs durağına gitmek, park yerinden ayrılmak vb.) önemli bir yer teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra yürümek, kamusal alanda gerçekleşmektedir. Kamusal alanda öne çıkan sosyal ilişki biçimleriyle, bireyler kendilerini ve başkalarını anlayabilirler (Önen, 2016).

Yaya alanlarının kullanımının artması, kent kültürünün gelişmesine katkıda bulunması anlamında kent ve kentli için önemli bir gelişme göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır (Atak, 2001).

Kentsel alan ulaştırma ağının temelini oluşturan, fiziki çevre olgusu olarak yürünebilirlik literatürde yayanın güvenli ve konforlu bir biçimde bir yerden bir yere ulaşması ortak noktasında birleşirler. Ancak bu yürüme eylemi aynı zamanda Soutworth'un (2005) de belirttiği gibi yalnızca yürümeyi desteklemeyi teşvik eden fiziki mekânsal düzenlemelere sahip olmasıyla değil aynı zamanda görsel anlamda ilgi çekici Vistalar sunabilmesi ile de tanımlanmıştır. Aksoy (2019) bireysel tepkilerin etkileşimini de güven, konfor ve hareket ile birlikte yürünebilirlik kavramı içinde yer vermiştir.

Her mekânın bir aurası, yerine özgü atmosferi vardır. Kenti algılayabilmek, sokağın insan ölçeğinde nasıl yaşandığını kavrayabilmek için önce kenti yürüyerek deneyimlemek gereklidir. Kentin yürüyerek deneyimlenebilmesinde yayalaştırma bölgeleri oldukça önemli olmaktadır.

İlk yaya bölgesi, 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentinde yapılmıştır (Rubenstein, 1992). Takip eden yıllarda Almanya'nın 3 kentinde, daha sonra diğer Avrupa kentlerinde uygulanmıştır. İnsan sağlığına olumlu etkileri sebebi ile yürüme ve yürüme için düzenlenen mekânlar hızla dünya gündeminde yer almaya başlamıştır. Bayr (ATAK, 2001)aktar v.d. (1987) yaya alanlarının günün belirli saatlerinde yolların taşıt trafiğine kapatılarak çeşitli yaş grubundan insanların güvenli ve rahat bir şekilde hareket etmelerine olanak sağlayan ortamlar oluşturan kentsel açık alanlar olduğuna dair tanımlamalarda bulunmuştur.

Yaya için ayrılan alanların artması Kentlerin tarihi ve kültürel yapılarının tahrip olmadan hayatta kalabilmesine olanak tanyacaktır.

Yürünebilir- Yaya Dostu Kent olgusu 19.y.y Paris'inde pasajlarla gündeme gelmiş bu yürünebilir kent parçaları yürümekten haz duyduğu, bu şekilde üretken olabildiği, yürümeyi bir araç değil amaç için gören flaneur karakterini ortaya çıkabilmesi için gerekli zemini hazırlamıştır.

2.2.KENT GEZGİNLERİ

Yürüyüş kentte bir amaca yönelik gerçekleştirildiğinde buna yaya hareketi diyebiliriz, ancak amaçsız olarak yapılan yürüyüşe gezinti, yürüyüşçüye de gezgin denilmektedir.

19y.y. başlarından itibaren bazı sanat dallarındaki araştırmacılar, yürümeyi bir amaç edinerek kentte gezintiler yapmışlardır. Flaneur, Dada, Derive ve Sürrealistler kentsel çevrenin duygusal yansımalarından etkilenmişlerdir. Bahsedeceğimiz sanatçıları Flaneur'dan ayıran özellikleri yürüyüşlerini bir amaca yönelik gerçekleştirmiş olmalarıdır. Flaneur'un üzerinde durmamızın sebebi Flaneur'un yürüyüşün aylak amaçsız ve haz odaklı olması sebebiyle, yürüyüş rotasının kentte keyif veren, yürüyüşü bir amaç olarak görebileceğimiz, yürünebilir noktalar etrafında yoğunlaşmış olmasıdır. Diğer kent gezginleriyle flaneur arasındaki farkı anlamak adına, bu kent gezginlerinden kısaca bahsedecek olursak;

2.2.1. FLANEUR

XX. yüzyıl kültür felsefesinin önde gelen düşünürlerinden biri olan, Alman estetik ve yazın kuramcısı. "Der Begriff der Kunstkritik in der deutschen Romantik" (Alman Romantizminde Sanat Eleştirisi Kavramı) adlı çalışmasıyla doktora derecesini alan, Walter Bendix Schönflies Benjamin: 1892 yılında Almanya'da doğmuştur. Önemli bir edebiyat eleştirmeni, sosyolog, çevirmen ve denemeci olarak kültür alanında tüm dünyada tanınan eserlere imza atmıştır (G. Işıklar, 2016). Flaneur Walter Benjamin'in pasajlar kitabında ele aldığı bir tiptedir.



RESİM 8 . Le Flâneur, 1842, Paul Gavarni

Frederic Gros Benjamin'in Flaneur'u ve kentle olan ilişkisiyle ilgili; "Flaneur kentler manzaraya dönüşecek ölçeğe ulaştığında tezahür etti" demiştir. Flaneur'un Paris'te ortaya çıkmış olması kent yapısıyla oldukça yakından ilgilidir.

Flâneur Fransızcada “avare gezinen” anlamını taşıyan bir sözcüktür. Kuşkusuz bu kavramı daha iyi anlayabilmek için Baudelaire’in şu satırlarına kulak vermeliyiz; “Nasıl ki kuş havada, balık suda yaşarsa, o da kalabalıklarda var olur. Aşk, işi, gücü kalabalıklardır. Kusursuz flâneur için, tutkulu gözlemci için, ahalinin tam orta yerini, hareketin gel-git noktasını, gelip geçici ile sonsuzun arasını mesken tutmak müthiş bir keyiftir. Evden uzak kalmak ama her yerde evinde hissetmek; dünyanın merkezinde olmak, dünyayı gözlemek ama dünyadan saklı kalmak...”Flâneur figürünün kayıtsız bir gözlemci halinin değil, aktif bir katılımcının varlığından söz edilebilir (Coverley, 2012: 184) (Baudelaire, 2007 & Benjamin, 2007).

Flaneur karakterini diğer kent gezgincilerinden yürüyüşçülerden ayıran önemli özelliği bu yürüyüşlerin amaçsız ancak üretkenlik içerisinde gerçekleşmiş olmasıdır. Flaneur yürüyüşleri haz odaklıdır. Güzel bir koku şık vitrinler, kalabalığın cazibesi, estetik bina cepheleri Flaneur’un rotasında pusula olmuşlardır. Flaneur üstü cam kaplı bina cephelerinin (pasajlar) arasında kendini evinde gibi hisseder. Sokak Flaneur’un habitatıdır.

“Eğer pasajlar yapılmıyaydı, Flâneur gibi dolaşmanın önem kazanması herhalde çok güç olurdu.” (Benjamin, 2002).

Flaneur sokaktaki herkese o kadar yabancı ve bir o kadar da yakındır ki Tandanç Güneş şöyle bir çıkarımda bulunmuştur;

“Büyük şehirlerdeki insanlar, kimseyle konuşmadan sadece bakarak ve bakarak ilerler” Bu durumda sokaktaki herkesin Flâneur olması beklenebilir.

Flaneur kalabalıktan büyük haz duymasına rağmen kalabalığın içinde yalnız olmayı seçmiştir. O yalnız başına gözlem yapmayı insanlar hakkında çıkarımlarda bulunmayı tercih etmiştir. Kalabalıkların içinde yalnız başına saatlerce avare yürürken dışardan bakıldığında aylak gibi görünmüş ancak aslında düşünsel anlamda en meşgul ve üretken olduğu dakikalar saatler geçirmiştir.

Walter Benjamin, “Pasajlar” yapıtında flaneur için bazı tanımlamalarda bulunmuştur;

Kentli hayatın hızlı ritminin yaratabileceği olası körleşme durumuna karşın “Flaneur”, kendi ritmini düşürür. Aceleciler içinde bir telaşsız, işi gücü olanlar içinde bir işsizdir. Daha fazlasına tanık olmak ve kişisel var oluşu için gördüklerinden beslenme arzusu, onu görünmezmiş gibi yaşamayı seçmeye zorlar. Burada gündelik hayat, ayrıntılarını, esrik bir bakışa teslim etmiştir. Benjamin için bu bakış; “Kendi yaşam biçimini, büyük kent insanının artık eşikte olan kapkara yaşam biçimine henüz bazı parıltılar katabilen “Flaneur” un bakışıdır. “Flaneur”, henüz gerek büyük kentin gerekse burjuva sınıfının eşliğindedir Henüz bunlardan

herhangi birine yenik düşmüş değildir. Hiçbirine yerleşmiş değildir. “Flaneur”, sığınağını kitlede arar” (Benjamin, 2002, s. 98).

“Flaneur” karakteri, yalnızca bir kuşakta sanayi toplumu özelliklerinin belirmesini kavrama ve oluşan yeni insan figürüne karşı; bireysel duruşu, yürüyüşü ve bakışı ile direnme çabalarından doğmuştur. 19. Yüzyıl’ın tüm bilimsel, teknolojik ve toplumsal yenilikleri, bireyin sosyal ve var oluşsal konumunu sarsmış; yerine belirsizlik ve karaltılı bir bunalım koymuştur. Dün olmayan; ancak sanki hep varmış gibi rahatça kabullenilen devrimsel yenilikler karşısında zayıf ve korkulu kalan birey, yeni bir vaha, muhalif bir kimlik arayışına girmiştir. Tam bu noktada edinilen melankolik ruh hali “Flaneur” için, hem bir ayıksı duruş aracı; hem de algılananların yaratacağı acılara karşı koruyucu bir yaşam alanı niteliği taşır. Melankolik bakış ve esriklilik, geçmişin değerlerinin yitip gitmesinden çekilen acıyı kaynak alır. Ancak Benjamin, büyük kentin caddelerindeki insanların oluşturduğu gösterinin herkesi esriklığe sürüklediğinin de altını çizerek, dönemin kalabalığının genel karakterini daha iyi gözler önüne sermek amacıyla, Friedrich Engels’in Londra sokaklarındaki keşmekeşi betimleyişinden alıntı yapar:

“İnsanın saatlerce yürüyüp, yine de sonunun başlangıcına bile varamadığı, kent dışındaki düzlüklere yaklaştığına değin en ufak bir işarete bile rastlamadığı Londra gibi kent, aslında tuhaf bir şey. Bu dev merkezileşme, üç buçuk milyonun gücünü yüz katına çıkarmış... Gelgelelim bu durumun nelere mal olduğunu insanlar ancak sonradan anlayabiliyorlar. İnsan, ancak birkaç gün caddeleri gezindikten... Sonradır ki, bu Londralılar’ ın kentlerini dolduran uygarlık mucizelerini yaratabilmek için insanlıklarının en iyi yanını feda etmek zorunda kaldıklarının, içlerinde uyuklayan yüzlerce gücün bir işe yaramadığının ve bastırıldığının ayırdına varabiliyor... Sokakları dolduran kargaşanın bile itici, insan doğasının baş kaldırmasına yol açan bir yanı var. Bütün sınıflara ve mevkilere mensup, birbirlerinin yanından geçip giden bu yüz binler, aynı ölçüde mutluluğu isteyen insanlardan oluşmuyor mu? Oysa onlar hiçbir ortak yanları, birbirleriyle hiç ilgileri yokmuşçasına, birbirlerinin yanından geçip gidiyorlar; üzerinde kendiliklerinden anlaşılmaya varmış oldukları tek nokta, kalabalığın karşılıklı hızla akıp giden kolları birbirinin yolunu kesmesin diye, herkesin kaldırımın sağından yürümesi; ama çevresindekilere bir kez olsun bakmak, kimsenin aklına gelmiyor. Bu toplum teklerinin yığıldıkları mekân küçüldükçe, her bireyin o acımasız umursamazlığı ve her türlü duygudan yoksun, yalnızca kendi özel yararları üzerinde odaklaşması, daha itici ve yaralayıcı biçimde belirginleşiyor.” (Engels’den Alıntılayan Benjamin, 2002, s. 151- 152).

Tablo3 flaneur yürüyüşünün sınıflandırılması

Flaneur Yürüyüşünün Özellikleri

Güzergah	Belirsiz- Değişken
Yönelim	Haz Merkezli
Hız	Haz Merkezli
Yer	Paris Pasajları
Tarih	19.Y.Y. Başları

Gezmek görmek insanın doğasında vardır. Tarihte insanlar yeni yerleri gezmek ve tanımak için önemli yolculuklar yapmıştır.

Benjamin de kenti yürüyerek keşfeden düşünürlerdendir. İlk olarak 1913'te ziyaret ettiği Paris'ten çok etkilenecek ve kentte yürüyüşler yaparak bunu yazılarına aktarır. Benjamin'e kentlerin mekânsal düzeninde belirli bir organizasyonun bulunması ve bunun ancak kentte aylak dolaşarak kavranabilmesi cazip gelmiştir. Kentte yürüyerek dolaşmak konusunda Benjamin için flâneur kavramının temel bir önemi bulunmaktadır Flâneur, moderniteyle birlikte kentsel mekânda ortaya çıkan bir karakterdir. Flâneur'un arketipi Charles Baudelaire² tarafından yüceltilmiştir(Sennett).

Güzergâhlı-amaçsız olarak nitelendirilebilecek yürüyüş pratikleri ilk olarak Osmanlı Dönemi'nde yaygınlaşan mesire veya sayfiye yerlerinde (kent merkezi yerine) yapılan toplanmalar olarak kendini göstermiştir. Doğa yürüyüşleri yerini zamanla kent içinde yapılan aktivitelere bırakırken, bu durumun İstanbul şehri için öncülü ise Direklerarası'nda yapılan gezintilerdir (YARIMBAŞ D. 2017).

“Yüzyıllarca kamusal alanda dışa vurulması mümkün olmamış bir cinsler arası diyalog beklentisi ilk olarak burada dile getirilmiştir”.(Tanyeli, Uğur, 2002).

Flaneur gibi pek çok araştırmacı çeşitli amaçlarla kentte yürüyüşler gerçekleştirmişlerdir. Bu yürüyüşçülerden kent gezginleri başlığı altında bahsedilecektir.

2.2.2. Dada

Gündelik hayat pratiği olan yürümenin görsel sanatlara dâhil edilmesi, yerleşik sanatın reddini savunan Dada hareketinin sanat-hayat birlikteliğini savunması sonucu gerçekleşmiştir. Elbette Dada'dan önceki sanatçılar imge üretmek adına yürüyüşler yapmıştır, ancak istedikleri görüntüyü yakalayınca o anı imgeleştirerek dondurmışlardır. Sanat tarihinde gündelik hayatı konu edinen birçok eserde yürüyen insanlar göze çarpmaktadır. Ancak yürüme eyleminin

sanatta bir karşı form olarak ortaya çıkışı, I. Dünya Savaşı'nın dehşeti karşısında Dada hareketinin sanatın rolünü sorgulamasıyla ve sanatın varlığı/yöntemi üzerine yürüttüğü çeşitli tartışmalarla birlikte başlamaktadır. Dada, sanatı toplumu değiştiren bir eyleme dönüştürerek sanat-izleyici arasındaki hiyerarşik yapının da yeniden belirlenmesini sağlamıştır.

Dadaizm I.Dünya Savaşı yıllarında başlamış kültürel ve sanatsal bir akımdır(<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dadaizm>). Her ne kadar yaptıklarının sanat değil sanat karşıtı bir duruş olduğunu savunsalar da büyük bir yıkımın başlangıcıyla yeniye bir zemin hazırlayarak, yıkımcı bir sanat akımının temsilcileri olarak kabul edilmişlerdir.

14 Nisan 1921 günü bir grup Dadaist sanatçı Paris'te, Saint-Julien-le-Pauvre'da bir buluşma düzenlemişlerdir. Aralarında André Breton, Louis Aragon ve Philippe Soupault gibi isimlerin yer aldığı grubun bu buluşması, daha sonraları gerçekleştirilecek olan ve şehrin sıradan, banal ve çok bilinmeyen mekânlarına yapılan şehir gezintilerinin ilki olarak düşünülmekteydi (Coverley, 2012).

Bu dolaşma eylemi kapsamında basın bültenleri, ilanlar ve broşürler basılmış; eylem fotoğraflarının da dahil olduğu biçimde dokümente edilmişti. Dadaizmin bu etkinliği, grubun şehre müdahale etme bağlamında önemli bir öncü girişimi olarak değerlendirilmektedir.

Dadaizm'deki bu kentsel hareket, aslında sanata dair üretimlerde gözlemlenen hareketin görünümünden, gerçek yaşam içerisindeki hareketin hayata geçişini örneklendirmesi açısından önem arz etmektedir. Dadaizm, böylece yürüme eylemine bir "anlam" katmaya çalışmıştır. Bu anlam ise, sanatın sadece görsel haz veren bir nesne üretiminin aksine, mekâna ve performansa dayalı bir deneyim olarak kavranmasıdır. (Arapoğlu f., 2016).

2.2.3. Sürrealistler

Dadaist hareketle temel farkı yürüyüşün kentte değil boş bir arazide gerçekleşmiş olmasıdır. Sürrealistler yaptıkları yürüyüşün rastgele olması konusunda hemfikirdiler. Yürüyüşlerin boş bir alanda yapılmış olmasının sebebi kendi zihinsel mekanlarına ulaşmaya çalışmış olmalarıdır. Yani bir bakıma yola çıkarken maddi bir yola değil kendi zihinlerinde bir yolculuğa çıkmışlardır.

Gezinin herhangi bir amacı ve hedef noktası yoktur ve Sürrealist bakış açısına göre, bu bir tür gerçek mekânda otomatik yazma edimidir. Diğer bir deyişle, ister yazınsal ister reel olsun ortada zihinsel bir topografyanın haritasını baz alarak yürüme edimi yapılmaktadır (Arapoğlu f., 2016).

2.2.4. Derive

Dérive bir amaç taşımadan hareket etme tekniğidir. Dış çevrenin etkisine bağlıdır. Letristler flaneur yürüyüşünü “dérive” ismini verdikleri bir pratikle geliştirmeyi amaçlamışlardır. “Dérive” kavramında modern şehir aylaklığına bilinçdışı deneyimin önemi eklenmektedir. Kentin sürprizli karşılaşmalarına referans veren “serendipçe” (İng. serendipity) fiziksel çevrenin bir potansiyeliyken, dérive bilinçdışının potansiyellerini de barındırmaktadır. Kavram flâneur’ün kent deneyimlemesinin sityasyonist tarzda yeniden yorumlanmasıdır denilebilir (YARIMBAŞ D. 2017).

3. KONYA KENTİNDE YAYA ODAKLI KENTSEL MEKANLAR

Konya kenti tarihi bir kenttir. Tarihinde Selçuklu imparatorluğun başkentlik yapma şansına nail olmuş bu sayede imparatorluğun önemli yapıları Konya’da inşaa edilmiştir. Bu yapılar çoğunlukla Alâeddin tepesi ve çevresinde yer almaktadır. İlerleyen dönemde Hz. Mevlana’nın Konya’ya yerleşmesiyle yeni kentsel oluşumlar Alâeddin tepesi ve Mevlana türbesi arasındaki kısımda yapılaşmıştır. Günümüze bir kısmı ulaşmış, bir kısmı ne yazık ki ulaşamamıştır. Osmanlı döneminde Selçuklulardan kalma eski bir bedestenin temelleri üzerine inşaa edildiği bilinen bir bedestenin varlığı fotoğraflar vasıtasıyla bilinmektedir. Bu bedesten Konya bedesteni adıyla anılmaktadır. Mevlana türbesi yakınında yer aldığı ispatlanmış ancak günümüze kalıntıları yetişememiştir. Osmanlı döneminden kalma bir bedesten daha yine Mevlana türbesi ve Alâeddin tepesi arasında yer alır bu bedesten ve çevresi Konya’da yaya hareketliliğinin yoğun olduğu bir bölgedir. Araç trafiğine kapalı olan bedesten ve çevresini yürünebilir kentsel mekan olarak tanımlamak doğru olacaktır.

Konya nüfus yoğunluğu bakımından Türkiye’nin 7. En kalabalık şehridir. Güncel Nüfus Değerlerine göre Konya il nüfusu: 2.250.020 kişidir. (TÜİK 4 Şubat 2021 verileri)

3.1. Konya Kentinde Yaya Ulaşımı

Konya’da yaya olmak çoğunlukla çetrefilli ve yorucu olmaktadır. Konya kentinde yerleşim ilk olarak Alâeddin tepesi ve çevresinde başlamış sonraları yayılarak Mevlana Türbe’si ve Alâeddin Tepesi arasında yoğunlaşmıştır.

Günümüzde ise Konya çok merkezli bir kentsel yapıya sahiptir. Bu çok merkezlilik mesafelerin yürünerek ulaşılmaz hale gelmesinin nedenlerinden biridir.

Konya’da sanayi ekonomide büyük dilimin sahibidir. Sanayi yapıları büyük alanlara ihtiyaç duyacağından, çevreyi rahatsız edeceğinden kent merkezlerinden uzak yerlerde planlanmıştır. Bu Konya kentinde yaşayan insanların büyük bölümünün çalışabilmek için günlük kat ettikleri mesafenin uzunluğuna işaret etmektedir.

Konya’da toplu taşımada raylı sistem sadece sınırlı bir alana hizmet vermektedir. Toplu taşımının yetersiz olması, mesafelerin uzak olması insanları şahsi otomobillerini kullanmaya teşvik etmekte ve kentte yaya aktivitesini sınırlandırmaktadır.

3.2. Konya Kentinde Yayalaştırılmış Sokaklar

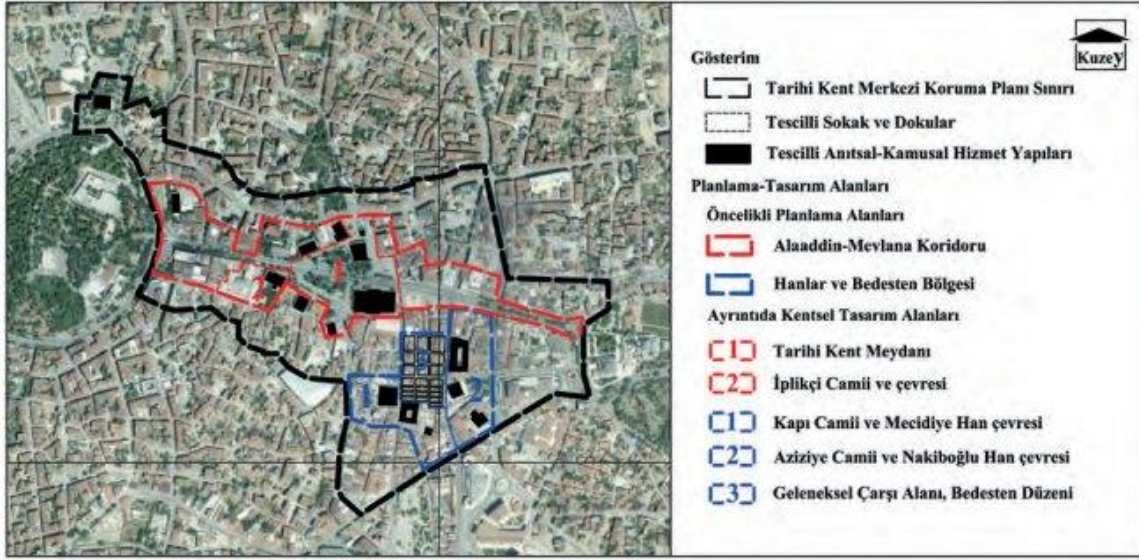
Semerci ve Hayırlıoğlu, yayalaştırma ile ilgili yapmış oldukları çalışmada yayalaştırmanın hayat kalitesini artırdığından, yaya aktivitesinin artışına bağlı olarak ekonomik canlılık getirdiğinden bahsetmiş, yayalaştırmanın özellikle tarihi kent merkezlerinde uygulanmasının önemine değinmişlerdir (Semerci ve Hayırlıoğlu, 2016).

Konya’da yayalaştırma ilk olarak bedesten ve çevresinde uygulanmıştır. Konya tarihi kent merkezinde planlanan yayalaştırma bölgeleri Resim 2 de ifade edilmiştir.



Resim 1. Konya yayalaştırma bölgesini gösterir harita (Özkaynak, M., Korkmaz, S.Z., 2019)

Bedesten 2000 yılında Tarihsel Kent Merkezi Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi ile tamamen yayalaştırılmıştır. Bu proje ile Kapu ve Aziziye Cami çevre düzenlemelerinin yapılması, Aziziye Caddesinde örnek cephe düzenlemelerinin yapılması amaçlanmıştır. Geleneksel ticaretin yoğunlaştığı Bedesten, Aziziye, Kapu, İplikçi ve Şerafeddin Camii çevreleri “Kentsel Tasarım Alanları” olarak düşünülmüştür. Bu bölgelerde yaya ağırlıklı, geleneksel kent mekânlarının sergilendiğı bir bölge haline dönüşmesi düşünülmüştür (Terlemez, F., 2021).



Resim 2 Geleneksel kent merkezi (Terlemez, F., 2021)

Konya kent merkezinde Koruma Planı'na göre 3 ana yaya aksı belirlenmiştir; Mevlâna, Aziziye ve Dülgerler.

-Mevlâna: Mevlâna Caddesi boyunca Alâeddin Tepesi ve Alâeddin Külliyesi'ni, İplikçi Camii, Şerafettin Camii, Hükümet Konağı ve Mevlâna Enstitüsü aracılığıyla Selimiye Camii'ne ve Mevlâna Külliyesi'ne bağlayan ana yaya aksıdır.

-Aziziye: Katlı Otopark 'tan başlayarak, Kapu Camii, Aziziye Camii, Selimiye Camii gibi önemli anıtsal yapıları birbirine bağlayan ana yaya aksıdır.

-Dülgerler: Sulu Han, Buğday Pazarı vb. önemli tarihsel hanları, Mecidiye Han ve Kapu Camii'ne bağlayan ana yaya aksıdır. Bu akslar özel plan ve projeler ile düzenlenecek ve tamamen yayaya ait olacak yaya akslarıdır.

Yaya akslarının yanında 2 tane de başlıca yaya bölgeleri belirlenmiştir.

1.Geleneksel Bedesten/Arasta Kesimi Yaya Bölgesi

2.Mahkeme Hamamı ve Şerafettin Camii Çevresi Yaya Bölgesi

3.3. Konya Kentinde Bedesten

Osmanlı kentlerinde ticari dokunun çekirdeğini bedestenler teşkil eder. Bedestenler değerli malların alım-satım ve depolama işlevlerinin yürütüldüğü dışa kapalı, sağlam kâgir yapılardır. Gelişmiş iktisâdi hayata sahip her Osmanlı kentinde, çarşının merkezinde birer vakıf eseri olarak bedesten inşa ettirilmiştir (Baş A., Bozkurt T., 2003).

Konya’da Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir bedestenin inşaa edildiği bilinmektedir. Günümüze ulaşmayan bu mimari eserin restitüsyonunu mümkün kılacak kadar yeterli veri bulunmamaktadır. Bedestende dönemin lüks tüketim malzemeleri; kıymetli kumaşlar, mücevherler, gümüş ve altın satıldığından Süreyya Faroqhi’nin çalışmalarında ve evliya çelebinin seyahat namesinde bahsedilmiştir. Bedesten günümüze ulaşmamıştır ancak benzer ticari amaçlarla iplikçi camii ve Mevlana türbesi arasında üzeri açık aralarında dar sokakları olan ticari yapılaşmalar devam etmiş bu yapılar halen işlevselliğini yitirmemiştir. Bu yapılardan da bedesten diye söz edilmektedir.

4. PARİS KENTİNDE YAYA ODAKLI KENTSEL MEKANLAR

Paris, Fransa'nın başkenti ve Île-de-France bölgesinin merkezidir. Sen Nehri'nin üzerine, Paris Havzası'nın ortasına kurulmuştur. Paris'te ikamet edenlere Parisien(ne) diye hitap edilir. Tüm dünyada anıtları, sanatsal ve kültürel yaşamı ile bilinen ve dünya tarihinde önemli bir yeri olan Paris, başlıca ekonomik ve politik merkezler arasında yer almakta ve uluslararası taşımacılığın geçiş noktalarından birini oluşturmaktadır (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Paris>).

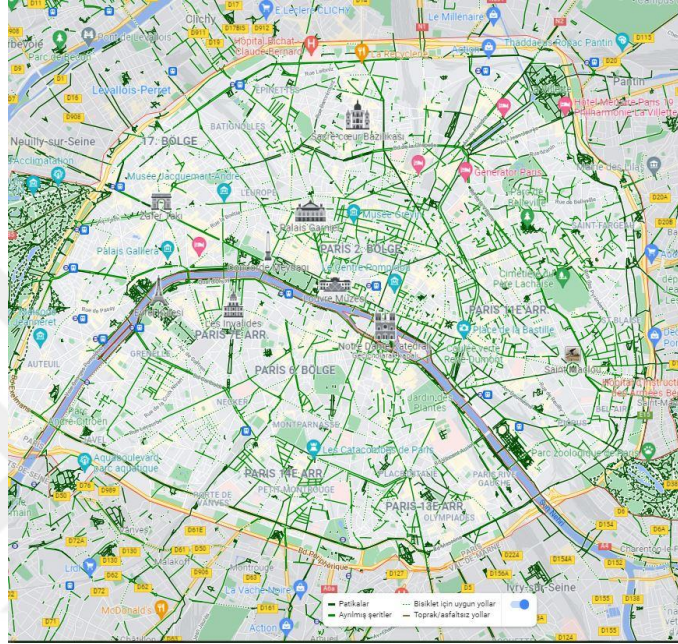
2007 yılında Paris şehir sınırları içindeki nüfusun 12.210.000 kişi olduğu INSEE (*Institut national de la statistique et des études économiques* - Ulusal istatistik ve ekonomik çalışmalar enstitüsü) tarafından tahmin edilmektedir.

ITDP'nin yapmış olduğu uluslararası ankette Paris kenti yürünebilir kentler arasında üçüncü sırada yer almıştır.

4.1. Paris Kentinde Yaya Ulaşımı

Paris yaya olarak gezinti yapmak için elverişli bir kenttir. Topografik olarak çoğu Avrupa kenti gibi düzlük bir alanda yer almaktadır. Yaya yolları ve kaldırımlar engelsiz şekilde tasarlanmıştır. Paris kent merkezi tarihi bir dokuya sahiptir. Şehir merkezinde planlama önceliği yaya ulaşımına verilmiştir.

Yaşanan iklim krizleriyle birlikte Paris şehir merkezine araç girişi çeşitli uygulamalarla ve anlaşmalarla sınırlandırılmıştır. 22 Eylül 2021 tarihinde Paris'te yaya günü ilan edilmiş ve şehir içinde taşıt olarak sadece kayak, bisiklet ve paten kullanımına izin verildi. Kentte alternatif ulaşım türleri (metro, tramvay, rer vb.) yeterli olduğu için sıklıkla çeşitli caddeler araç kullanımına kapatılıyor, süreli olarak yayalaştırılıyor. Paris belediyesi uygulamaya koymuş olduğu 15 dakikalık kent modeliyle halkı yaya ve bisikletle ulaşımaya teşvik ederek, toplum



sağlığını iyileştirmeyi iklim krizlerine dur demeyi amaçlamaktadır (Harita 1).

(Harita1) Paris bisiklet yollarını gösteren harita (Google Haritalardan alıntıdır.)

Fransa'da 2020 yılında gerçekleşen yerel seçimler öncesinde mevcut belediye başkanı Anne Hidalgo'nun seçim kampanyasının ana eksenini oluşturan "15 Dakikalık Kent" yaratılmasına yönelik vadinin yanı sıra yeni koronavirüs pandemisinin sebep olduğu kısıtlamaların da etkisiyle bu model popülerlik ivmesi kazanmıştır (O'Sullivan, 2020). İkametin etrafında her şeye erişimi hedeflediği için "hiper yakınlık" olarak da adlandırılan bu model, Moreno tarafından "insanların kalıcı bir endişe hali içinde bir yerden diğerine koşuşturmak yerine, birbirlerini tanıdığı ve 'merhaba' dediği" bir kentsel ütopya olarak betimlenmiştir (O Gürsoy, U Sadioğlu, 2021).




Paris'te uygulamaya konulan bu model yürünebilir kent tasarımına yeni bir bakış açısı sunmuştur.

4.2. Yaya odaklı sokak ve meydanlar





Meydan kültürü Avrupa'nın geneline özgü bir kültürdür. Paris'te de çok sayıda meydan bulunmaktadır. Avrupa kültüründe meydanlar çok fonksiyonlu kullanıma sahiptirler.

Bayramlarda, özel günlerde, konserlerde halk buralarda toplanır aktiviteler buralarda gerçekleştirilirdi. Bu sebeple çoğu Avrupa kentinde de olduğu gibi Paris’te çok sayıda meydan bulunmaktadır. Bu meydanların bazıları yayalaştırılmış bazıları araç trafiğine açıktır. Paris meydanlarından bahsetmek gerekirse şöyle sıralanabilir;

Tablo 4 (Başlıca Paris meydanların araç yaya kullanımına göre sınıflandırılması)

<p>Trocader o Meydanı</p>	 <p>(https://redshift.autodesk.com.tr/eyfel-kulesi-peyzaji/)</p>	<p>Yaya- Araç</p> <p>Yayalaştırılması için alınan karar kent konseyi tarafından onaylanmıştır.</p>
<p>Denfert Rochere au</p>	 <p>(www.pariste.net/meydanlar)</p>	<p>Araç</p>
<p>Place du Tertre – Ressamlar ar Tepesi</p>	 <p>(https://tr.wikipedia.org/wiki/Ressamlar_Tepesi_(Paris))</p>	<p>Yaya</p>

<p>Place de l'Alma</p>	 <p>Ulusoy Eren</p> <p>arşivi (2019)</p>	<p>Yaya-Araç</p>
<p>Nation Meydanı – Place de la Nation</p>	 <p>PARISTE.NET</p> <p>(https://www.pariste.net/nation-meydani-place-de-la-nation/)</p>	<p>Yaya</p>
<p>Republique Meydanı</p>	 <p>REUTERS/ANSA/BRUNO L...</p> <p>(https://www.dw.com/tr/parisbug%C3%BCnd%C3%BCnyan%C4%B1nba%C5%9Fkenti/a-18184405)</p>	<p>Yaya</p>

<p>Place des Victoires – Zaferler Meydanı</p>	 <p>Ulusoy Eren arşivi (2019)</p>	<p>Yaya- Araç</p>
<p>Vendôme Meydanı – Place Vendôme</p>	 <p>(www.google.com/vendome-place/)</p>	<p>Yayalaştırılmış</p>
<p>VII. Edouard Meydanı – Place Edouard VII</p>	 <p>(https://www.pariste.net/vii-edouard-meydani-place-edouard-vii/)</p>	<p>Yayalaştırılmış</p>
<p>Bastille Meydanı – Place de la Bastille</p>	 <p>(https://www.pariste.net/category/meydanlar/)</p>	<p>Araç-Yaya</p>

<p>Vosges Meydanı – Place des Vosges</p>	 <p>(https://www.pariste.net/category/meydanlar/)</p>	<p>Yaya</p>
<p>Concorde Meydanı – Place de la Concorde</p>	 <p>Ulusoy Eren arşivi (2019)</p>	<p>Araç</p>

Paris belediyesi yayalaştırmaya ve kent içinde araç trafiğini azaltmaya önem vermektedir. Paris'te bir çok sokak tamamen yayalaştırılmıştır. Bunun yanında belirli saatlerde araç trafiğine kapatılan trafik hızı düşürülerek yaya için sokakları daha güvenli hale getiren uygulamalar yapılmaktadır.

4.3. Paris Kentinde Pasajlar

Pasaj dilimize Fransızca ve İngilizceden geçmiş, kökeni passage kelimesidir.

Passage Fransızcada ve İngilizcede geçit anlamına gelmekte olup, TDK'ya göre;

-İçinde dükkânlar bulunan, üzeri kapalı veya açık çarşı

-Yazının veya eserin bir bölümü, parça anlamlarına gelmektedir.

Paris pasajlarının çoğu 1822'yi izleyen on beş yıl içerisinde yapılmıştır (wikipedia/pasaj).

Paris'in bu gün moda şehri olarak anılmasında pasajların ve ortaya çıkan bu yeni alışveriş deneyiminin etkisi büyüktür. Pasajlar mimari açıdan incelendiğinde tekniğin imkânlarından faydalanılarak cam ve çeliğin bir arada kullanıldığı dönemi için yenilikçi bir

üsluba sahip olduğu görülmektedir. Bu büyük vitrinleri olan, yazın sıcaktan, kışın soğuk ve yağıştan korunarak gezinti yapılabilen, aydınlık geçitler flaneur için bir habitat niteliğindedir.

Işıklar G. pasajların lüks eşya ticareti için bir merkez haline geldiğini söylemektedir.

Pasajlar mimari yeniliklerinin yanında gazla aydınlatmanın ilk olarak uygulandığı yerlerdir. Bu sebeple Paris günümüzde ışıklar şehri olarak anılmaktadır. Pasajlar için üzeri kapalı sokak tanımlamasını yapmak yerinde olacaktır zira o dönem yayınlanan resimli Paris rehberinde şöyle bahsedilmiştir.

WALTER B. Aktarıyor; “Endüstriyel lüksün yeni sayılabilecek bir buluşu olan pasajlar, bina kitleleri arasından geçen, üstü camla örtülü, mermer kaplı geçitlerdir. Işığı yukarıdan alan böylece bu türden pasaj, kendi başına bir kent, küçük bir dünya demektir. “


Baudelaire, Paris pasajlarının zamanın en lüks ürünlerini satan mağazalarının bulunduğu mekanlar olduğundan bahseder. Bu lüksün ve ince zevkin yansımalarını mimari detaylarda da görmek mümkün (Resim1).






Resim 1 passage jouffroy (Ulusoy Eren, Paris 2019)

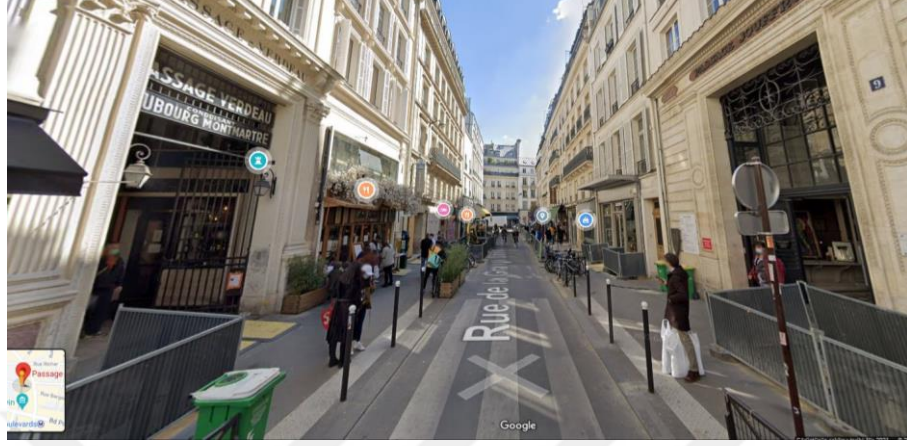
Günümüzde cazibesini hala yitirmemiş olan, flaneur yürüyüşüne mekan sağlayan pasajlardan başlıcaları tablo 5 te ifade edilmiştir.

Tablo5 Paris pasajları

Pasajın adı	Fotoğraf	Açıklama
Passage Jouffroy	 <p>(ULUSOY EREN, Paris 2019)</p>	<p>Mimarları François Destailleur ve Romain de Bourges tarafından tasarlanan pasaj üzeri camla örtülü ilk pasaj olma özelliğine sahiptir. Pasajlar günümüzde alternatifleri çok sayıda olmasına rağmen cazibesini tamamen kaybetmemiştir</p>

<p>Galerie Vivienne</p>	  <p>(ULUSOY EREN, Paris 2019)</p>	<p>François-Jean Delannoy tarafından tasarlanan 1823te inşaa edilmiştir. O dönem çok yeni bir uygulama olan cam ve çeliğin bir arada kullanıldığı üst örtüler oldukça dikkat çekici ve yenilikçiydi. Bu yapılar bu gün hala estetik değerini korumakta ve aktif olarak kullanılmaya devam edilmektedir</p>
<p>Passage Verdeau</p>	 <p>(ULUSOY EREN, Paris 2019)</p>	<p>Mimar Jacques Deschamps tarafından tasarlanan yapı, dönemin popüler mimari akımı neo-klasik usluba uygun olarak inşaa edilmiştir. Cam ve çeliğin kullanıldığı üst örtü oldukça özeldir.</p>

Pasajların bulunduğu noktalar öyle stratejik ki bir pasajdan çıktığınızda diğeri karşınızda beliriyor. Bu estetik bina cephelerinin arasındaki geçitlerin birinden diğerine süresiz bir gezinti anlamına geliyor. Resim 5 de görmek mümkün.



RESİM 5 Google Street Viever Görüntüsü (Pasaj Verdau Ve Pasaj Jouffrey Giriş-Çıkış Kapıları)

Harita 1 Paris Flaneur Haritası (Google Haritalarda Oluşturuldu)



Tablo 6 Paris yürüyüşü bilgileri

PARİS	TARİH	SAAT	MESAFE	BÖLGE	MEVSİM	HAVA DURUMU
	13.10.19	14:00-21:30	13.9 km	Paris 1. bölge	Sonbahar	22°C




5. FLANEUR YÜRÜYÜŞLERİ




5.1. PARİS YÜRÜYÜŞÜ



13.10.19 tarihinde yapılmış olan yürüyüşe Barbes Caddesi Hotel De France binası önünden başlanmıştır.



Tablo 7 Paris flaneur yürüyüşü çekilen fotoğraflar ve bilgiler




Paris Yürüyüşü				
Resim No:	Fotoğraf	Yönelim sebebi	Yer	Zemin kat kullanımı
1		Cephe estetiği-yay yolu sürekliliği	Sacre coeur yakınları	mağaza




2		Kalabalık- yaya yolu sürekliği- cephe estetği	Sacre coeur yakınları	
3		Yaya yolu sürekliği- cephe estetği-	Eglise de la Sainte Trinité yakınları	
4		Cephe estetği- yaya yolu sürekliği-	Eglise de la Sainte Trinité	

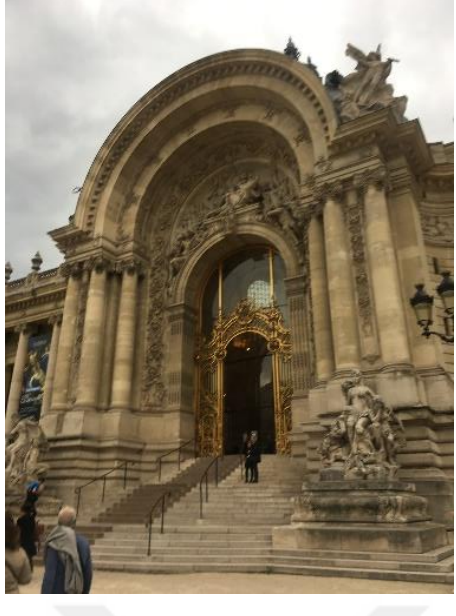

5		Cephe estetiği- insan ölçeğine uygunluk – yaya yolu sürekliliği	Eglise de la Sainte Trinité yakınları	mağaza
6		İnsan ölçeğine uygunluk- kalabalık- trafiğe kapalı alan	yayalaştırılmış sokak	Restoran ve kafe
7		gölge	BD Hausmann	mağaza




8		Yaya yolu sürekliği	BD Hausmann	Kamusal mekan- tiyatrosu
9		Cephe estetigi	Église Saint- Philippe-du- Roule kilisesi	Kamusal mekan- kilise



10		Trafik (--)- simetri	ŞANZELİZE CADESİ	mağaza
11		Gölge- insan ölçeğine uygunluk	PİERE CHARON caddesi	mağaza



12		Cephe estetiği- yaya yolu sürekliliği- yavaşlatılmış taşıt trafiği- insan ölçeğine uygunluk	GEORGE V bulvarı	Mağaza-restoran
13		Sembol yapı- yaya yolu sürekliliği	Alma köprüsü yakınları	
14		Kalabalık- yaya yolu sürekliliği- manzara – korunaklı yaya yolu	Alma köprüsü	

15		Sembol yapı- yeşil alan – trafiğe kapalı alan	Eiffel kulesi	Rekreasyo n alanı
16		Kalabalık - meydan	Ordu Müzesi	Rekreasyo n alanı
17		Estetik- doğa- yaya yolu sürekliliği	III.Alexander Köprüsünden Sen Nehri	Rekreasyo n alanı

18		Cephe estetiği	Petit Palais giriş kapısı	Rekreasyon alanı
19		Yaya yolu sürekliliği-doğa	Sen Nehri kıyısı yürüyüş alanları	Rekreasyon alanı

20		Trafik (--)- simetri	Concorde Meydan'ında n zafer takı yönüne bir bakış	
21		Cephe estetiği- yaya yolu sürekliliği	Madeleine kilisesi	
22		meydan	Place Des Victoires	mağaza

23		Pasaj- yaya yolu sürekliliği	Galerie Vivien Giriş Kapısı	Kafe-restoran
24		yaya yolu sürekliliği	Galerie Vivienne	mağaza

25		yaya yolu sürekliği	isimsiz bir pasaj girişi	Kafe- restoran
26		Cephe estetiği- yaya yolu sürekliği	Comedie Française	Cafe- mağaza

5.2. KONYA YÜRÜYÜŞÜ

Konya’da yapılacak bir yürüyüş için başlangıç noktası belirleyeceksek burası Zafer Meydanı ve Mevlana Müzesi yakınlarında olması gerekir. Çünkü bu iki nirengi noktası Konya’da yaya olarak kesintisiz dolaşım sağlanabilecek nadir rotalardandır. Zafer meydanının araç trafiğine kapalı olması, raylı sistemler ve diğer toplu taşımalarda Alâeddin Tepesinin düğüm noktası olması bu bölgenin seçimindeki sebeplerdendir.

Konya’daki flaneur yürüyüşü 3 tekrarı içermektedir.

I numaralı Konya yürüyüşü 2018 Tarih YAZ yılında gece saatlerinde yine aynı bölgede yapılması planlanmış ancak yürüyüşçünün güvende hissetmemesi sebebiyle yarıda kesilmiş buda Konya’da Alfonzo’nun sınıflandırmasına göre oluşturulan yürünebilirliğin dört kriterinden biri olan güvenlik kriterinin sağlanamadığını göstermektedir

II numaralı Konya yürüyüşü 2019 Tarih YAZ yılında gündüz saatlerinde Konya’da tarihi kent merkezini ve yayalaştırma bölgelerini de içeren bir alanda yapılmıştır..

III numaralı Konya yürüyüşü 2021 Tarih YAZ yılında yine gündüz saatlerinde gerçekleştirilmiş, 2019-2021 yılları arasında kentsel çevrenin yürünebilirlik bağlamında değişkenliğinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Harita 2 flaneur yürüyüş haritası Konya I

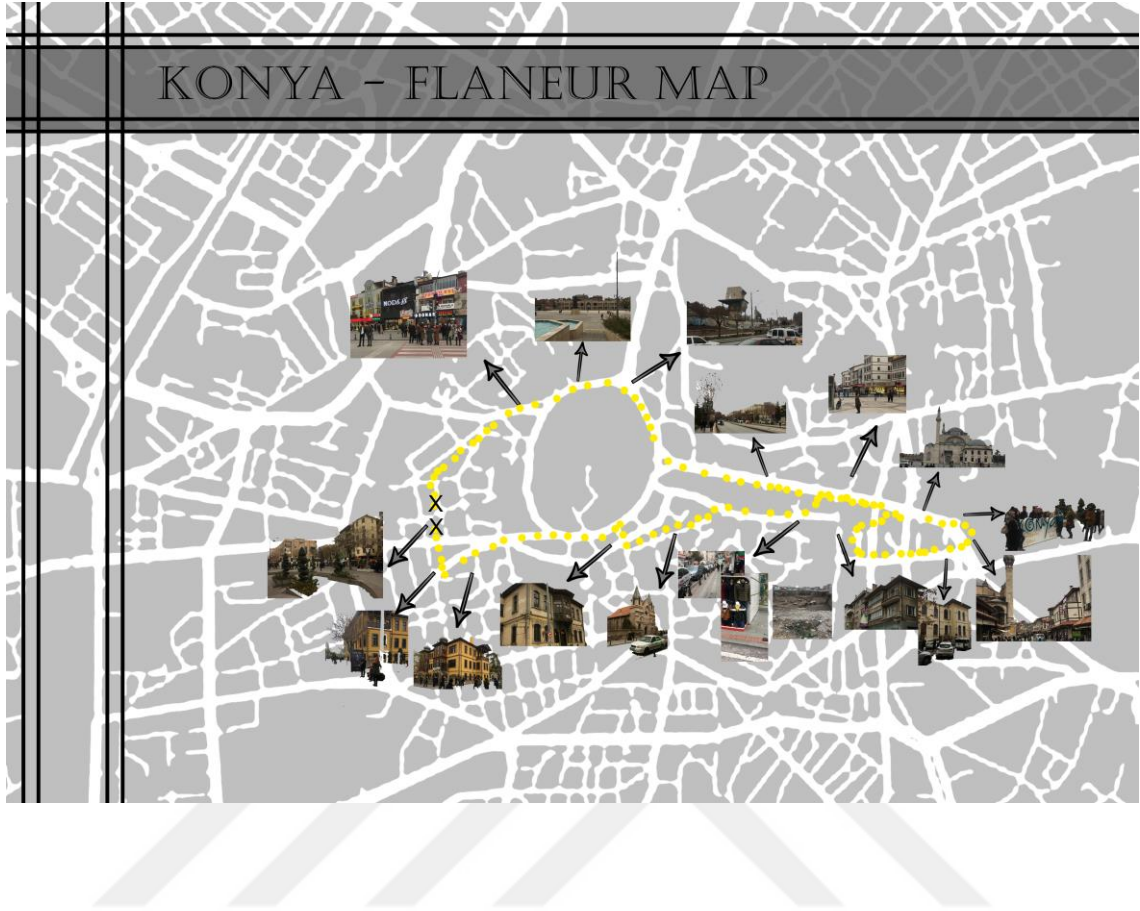


Tablo 8 Konya I flaneur yürüyüş bilgileri

KONYA I	TARİH	SAAT	MESAFE	BÖLGE	MEVSİM	HAVA DURUMU
	04.12.2018	19:48-21:10	2.6 km	Tren Garı – Anıt – Zafer Meydanı	Kış	3°C

Harita 3 flaneur yürüyüş haritası Konya

II

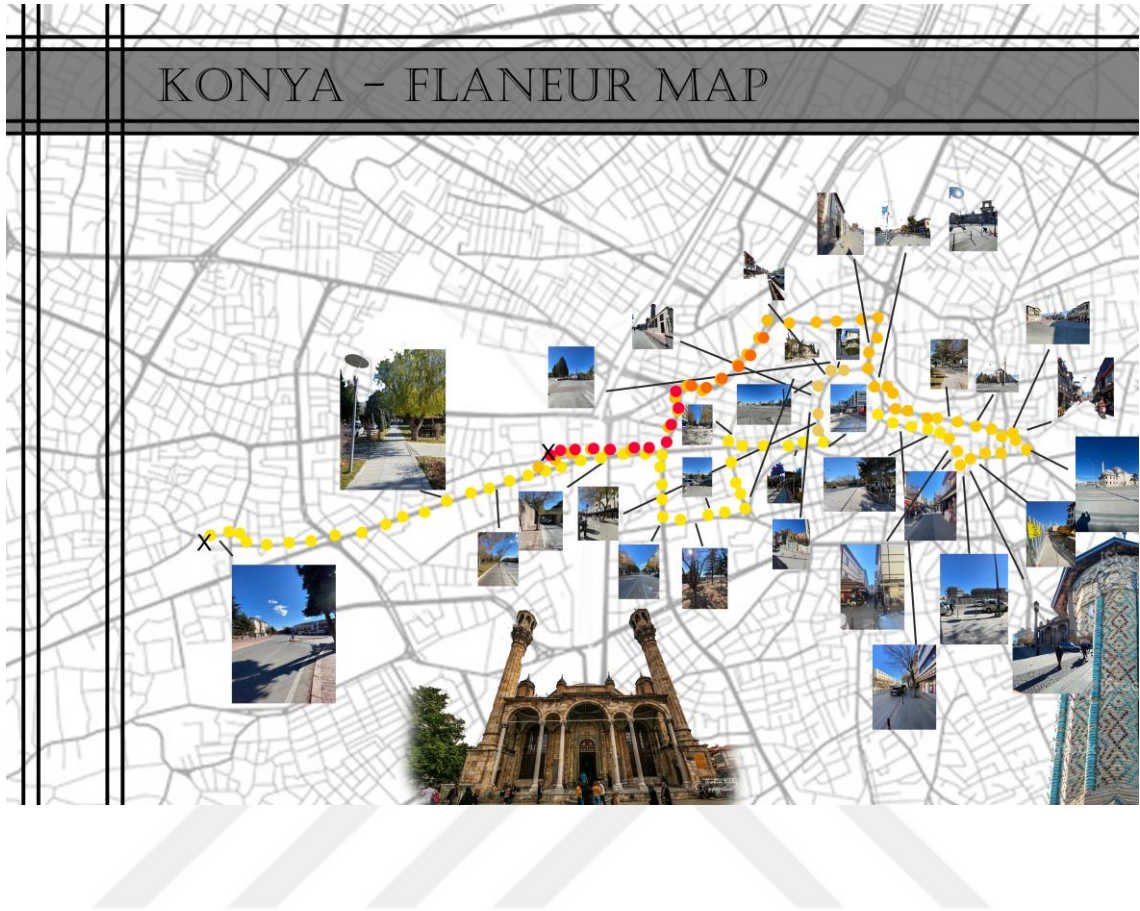


Tablo 9 Konya II flaneur yürüyüş bilgileri

KONYA II	TARİH	SAAT	MESAFE	BÖLGE	MEVSİM	HAVA DURUMU
	08.09.2019	14:00-17:00	6.1 km	Zafer Meydanı - Aladdin Tepesi – Mevlana Türbesi	Sonbahar	24.5°C

Harita 4 flaneur yürüyüş haritası Konya




III

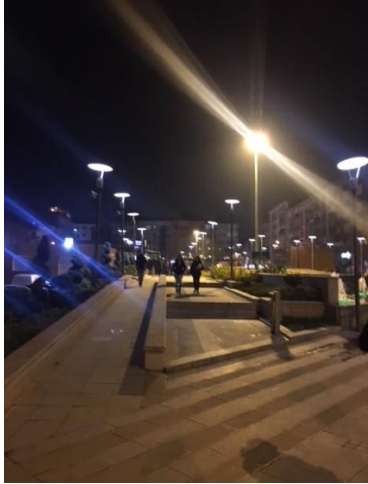





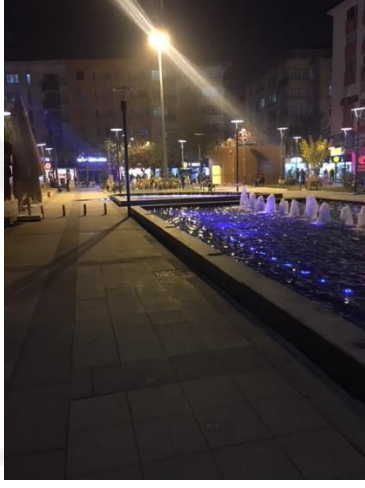
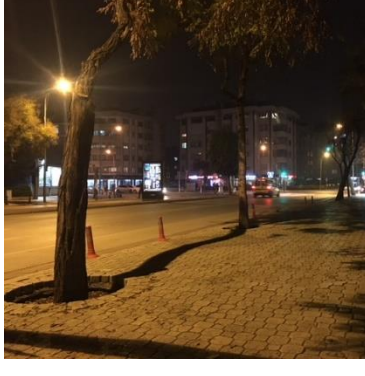
KONYA III	TARİH	SAAT	MESAFE	BÖLGE	MEVSİM	HAVA DURUMU
	01.12.21	11:00- 16:00	11.4 km	Yeni Meram Caddesi – Anıt -Zafer Meydanı - Bedesten	Kış	8.5°C

Tablo 10 Konya flaneur yürüyüş bilgileri III





Tablo 11 Konya I flaneur yürüyüş fotoğrafları ve bilgileri





Konya Yürüyüşü II				
Resim No:	Fotoğraf	Yönelim sebebi	Yer	Zemin kat kullanımı
1		Yaya yolu sürekliliği-kalabalık	Feritpaşa cd.	Kafe-restoran
2		Yaya yolu sürekliliği-aydınlama eksikliği(-)-Şantiye görüntüsü(-)	Eski stadyum giriş kapısı-Feritpaşa cd.	Mağaza-kafe - kamusal alan
3		aydınlama eksikliği(-)-Şantiye görüntüsü(-)	Feritpaşa cd.	





4		Yaya yolu sürekliği- kalabalık- aydınlatma	Gedavet Parkı	Rekrasyon alanı
5		Yaya yolu sürekliği- kalabalık- aydınlatma-	Gedavet Parkı	Mağaza- kafe- restoran
6		Yaya yolu sürekliği- aydınlatma(-)	Kazım Karabekir cd.	Mağaza- kafe- restoran






7		Yaya yolu sürekliği- aydınlatma(-) - eşitsiz cinsiyet çeşitliliği	Kazım Karabekir cd.	Mağaza- kafes- restoran-
8		Kalabalık(-) - aydınlatma(-)		
9		Kalabalık(-)- aydınlatma(-)		


Tablo 12 Konya II flaneur yürüyüş fotoğrafları ve bilgileri

Konya Yürüyüşü II				
Resim No:	Fotoğraf	Yönelim sebebi	Yer	Zemin kat kullanımı
1		Yaya yolu sürekliliği- trafiğe kapalı alan	Gedavet parkı	Rekreasyon alanı
2		Cephe estetiği- yaya yolu sürekliliği- trafiğe kapalı alan	Olgunlaştırma enstitüsü	okul
3		Cephe estetiği yaya yolu sürekliliği- trafiğe kapalı alan	Olgunlaştırma enstitüsü	okul
4		Cephe estetiği	Arapoğlu Kosti evi	

5		Cephe estetiği	Aziz pavlus kilisesi	Kamusal alan
6		Yaya yolu işgali- tabela kirliliği	Dersaneler sokağı- mimar muzaffer caddesi	kitabevi
7		Yaya yolu süreksizliği – yay yolu işgali	Dersaneler sokağı - mimar muzaffer caddesi	mağaza
8		Tanımsız alan- şantiye görüntüsü	Şükran mahallesi	

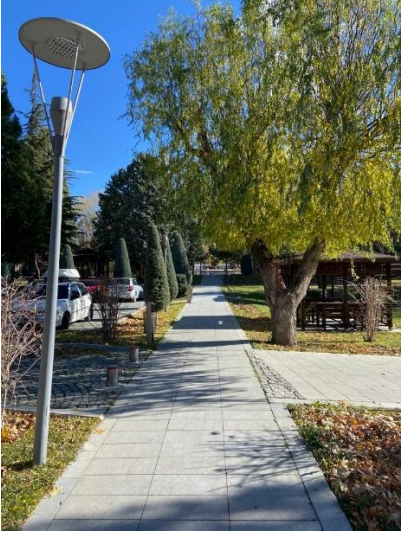

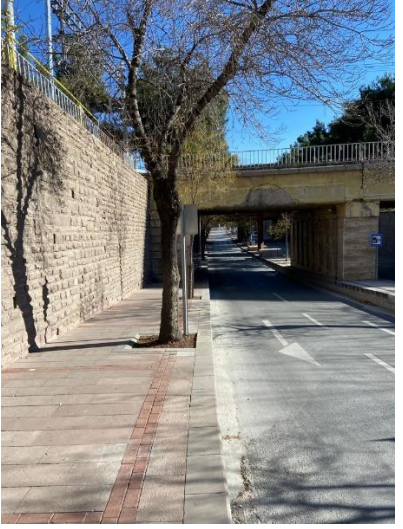
9		Cephe estetiği- yaya yolu süreksizliği	Başaralı caddesi	mağaza
10		Cephe estetiği- yaya yolu süreksizliği	Postane binası- başaralı caddesi	
11		Meydan- yaya yolu sürekliliği- kalabalık- insan ölçeğine uygunluk	Sarrafılar çarşısı	kuyumcu
12		Yaya yolu sürekliliği- insan ölçeğine uygunluk	Aziziye cami etrafı	mağaza




13		Yaya yolu sürekliği- insan ölçeğine uygunluk	Aziziye cami etrafı	mağaza
14		Cephe estetiği	Selimiye cami	
15		kalabalık	Meclana türbesi bahçesi	Rekreasyon alanı
16		Yaya yolu sürekliği- cephe estetiği	Mevlana caddesi- iplikçi cami önü	Mağaza- restoran- kamusal alan
17		trafik	Aleaddin tepesi	




18		İnsan ölçeğinden uzaklık	Konya kent meydanı	
19		Tabela kirliliği	Kültürpark karşısı	Mağaza-restoran




Tablo 13 Konya III flaneur yürüyüş fotoğrafları ve bilgileri




Konya Yürüyüşü III				
Resim No:	Fotoğraf	Yönelim sebebi	Yer	Zemin kat kullanımı
1		Yaya yolu sürekliliği- insan ölçeğine uygunluk	Fatih caddesi	Market-kafe restoran konut




2		<p>insan ölçeğine uygunluk- doğa – yaya yolu sürekliliği</p>	<p>Evliya çelebi parkı</p>	<p>Rekreasyon alanı</p>
3		<p>Yaya yolu sürekliliği- doğa</p>	<p>Meram yeni yol cd.</p>	<p>Rekreasyon alanı</p>
4		<p>Yaya yolu kesintisi- bisiklet yolu yok - yaya için tehlikeli</p>	<p>Meram yeni yol cd.- alt geçit</p>	



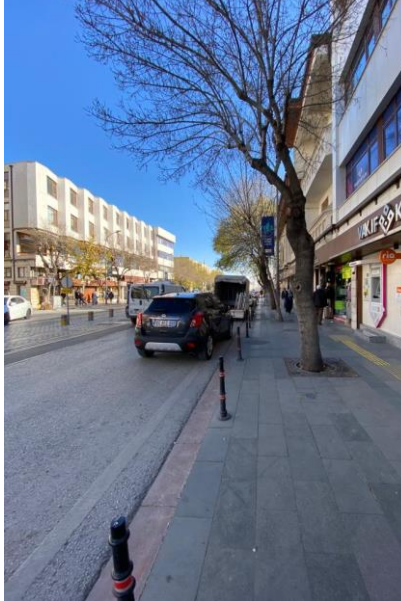
5		<p>İnsan ölçeğine uygunluk-yaya yolu sürekliliği</p>	<p>Feritpaşa caddesi</p>	<p>Restoran- kafe</p>
6		<p>Şantiye görüntüsü (-) - Yaya yolu sürekliliği</p>	<p>Feritpaşa caddesi- eski stadyum önü</p>	<p>Rekreasyon alanı (inşaa süreci tamamlandığıında)</p>
7		<p>Yaya yolu süreksizliği-görsel haz</p>	<p>Anıt meydanı</p>	<p>Kamusal alan-meydan</p>

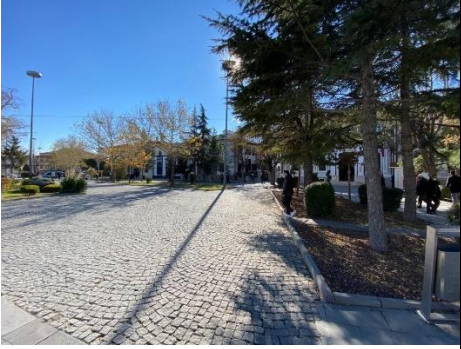

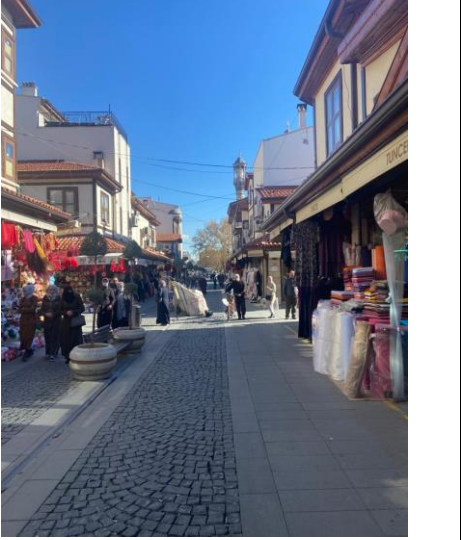
8		Yaya yolu sürekliliği- cephe estetiği	Atatürk caddesi – konya lisesi önü	Kamusal alan
9		Yaya yolu sürekliliği- taşıt trafiğine kapalılık- kamusal alan	Gedavet parkı	Rekreasyon alanı
10		Yaya yolu sürekliliği- taşıt trafiğine kapalılık- kamusal alan	Kazım Karabekir cd.	Mağaza- kafe- restoran



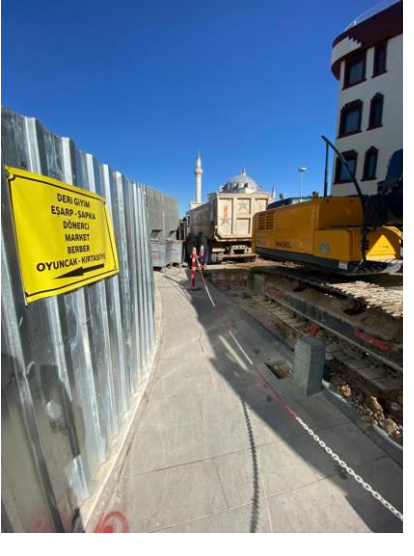
11		Yaya yolu sürekliliği- taşıt trafiğine kapalılık- kamusal alan	Olgunlaştırm a enstitüsü	Kamusal alan
12		Yaya yolu süreksizliği- şantiye görüntüsü (-)	Zafer meydanı	Mağaza – rekreasyon alanı
13		Yaya yolu sürekliliği- cephe estetiği- taşıt trafiğine kapalı alan	Zafer meydanı	Mağaza- kafe- restoran

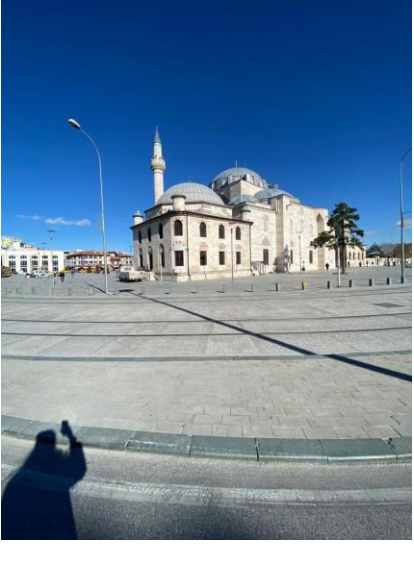

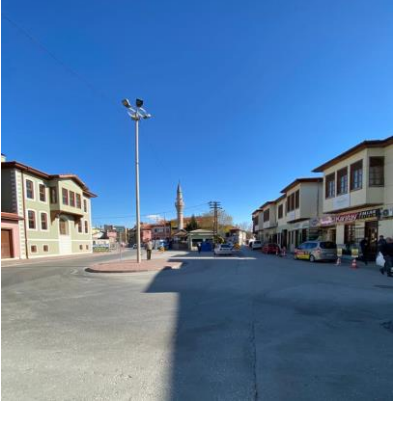
14		Cephe estetīgi- yaya yolu sürekliłiđi- yavař tařıt trafiđi	19.yy sonu türk evi örneği- inceminare sokak	Konut
15		Cephe estetīgi- yaya yolu sürekliłiđi	İnce minareli medrese-	müze
16		Cephe estetīgi- yaya yolu sürekliłiđi	Aladdin tepesi civarı	mağaza


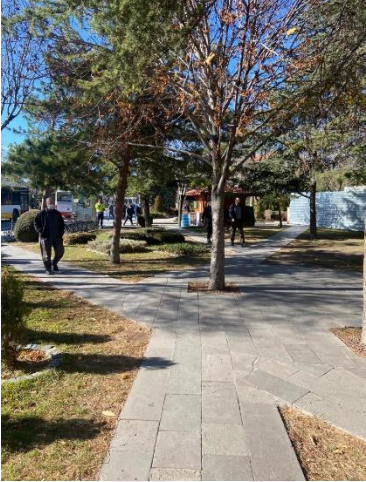

17		yaya yolu sürekliği- taşıt trafiğine kapalılık	Kültürpark	Rekreasyon alanı – toplu taşıma düğüm noktası
18		Tanımsız alan- insan ölçeğinden uzak- taşıt trafiğine kapalı	Kent meydanı	Kamusal alan
19		insan ölçeğine uygun- taşıt trafiğine kapalı- yaya yolu sürekliği	Sultan mesut sokak	Kamusal alan

20		Plastik	Alaaddin tepesi	
21		Cephe estetiği – yaya yolu sürekliliği – insan ölçęine uygunluk	Karatay medresesi	Müze
22		yaya yolu sürekliliği	Mevlana cd.	Mağaza- banka- büfe

23		Cephe estetiği – yaya yolu sürekliliği – insan ölçeğine uygunluk	Kayalı park	Rekreasyon alanı
24		yaya yolu sürekliliği – insan ölçeğine uygunluk- kalabalık- taşıt trafiğine kapalılık	Bedesten	Mağaza
25		yaya yolu sürekliliği – insan ölçeğine uygunluk- kalabalık - taşıt trafiğine kapalılık	Bedesten	Mağaza

26		Cephe estetiği- yaya yolu sürekliliği – insan ölçeğine uygunluk- kalabalık- taşıt trafiğine kapalılık	Aziziye cami	Kamusal alan
27		Kalabalık- - taşıt trafiği(-) – yaya yolu süreksizliği(-) – şantiye görüntüsü (-)	Aziziye cd.	
28		yaya yolu süreksizliği(-) – şantiye görüntüsü (-) güvenlik(-)	Selimiye cd.	Restoran- büfe

29		<p>İnsan ölçeğinden uzak- yaya yolu sürekliliği- cephe estetiği</p>	<p>Yusufağa kütüphanesi- selimiye cami ve Mevlana müzesi</p>	<p>Kamusal alan</p>
30		<p>İnsan ölçeğine uygunluk- tabela kirliliği- kalabalık- yavaş taşıt trafiği- yaya yolu süreksizliği</p>	<p>Cevizaltı cd.</p>	<p>Restoran- mağaza - otel</p>
31		<p>Yaya yolu süreksizliği- insan ölçeğine uygunluk- tanımsız alan</p>	<p>Türbe önü</p>	

32		Cephe estetığı- yaya yolu sürekliliği – sesler	Şerafettin cami	Kamusal alan
33		yaya yolu sürekliliği- insan ölçeğine uygunluk- doğa	Şerafettin cami önü	Rekreasyon alanı
34		Yaya yolu süresizliği- cephe estetığı	Alaaddin tepesi civarı	Toplu taşıma düğüm noktası

5.3 Yapılan Flaneur Yürüyüşlerinin Değerlendirilmesi

	PARİS	KONYA I	KONYA II	KONYA III
TARİH	13.10.19	04.12.2018	08.09.2019	01.12.21
SAAT	14:00-21:30	19:48-21:10	14:00-17:00	11:00-16:00
MESAFE	13.9 km	2.6 km	6.1 km	11.4 km
BÖLGE	Paris 1. bölge	Tren Garı – Anıt – Zafer Meydanı	Zafer Meydanı - Aladdin Tepesi – Mevlana Türbesi	Yeni Meram Caddesi – Anıt -Zafer Meydanı - Bedesten
MEVSİM	Sonbahar	Kış	Sonbahar	Kış
HAVA DURUMU	22°C	3°C	24.5°C	8.5°C

Yapılan yürüyüşlerin yorumlanabilir hale gelmesi amacıyla yedi başlık belirlenmiş ve bu başlıklar likert ölçeği kullanılarak değerlendirme yoluna gidilmiştir.

-ZEMİN KATLARDA TİCARİ KULLANIM ORANI

-YÜRÜYÜŞ İSTEĞİ UYANDIRMASI

-KONFOR

-CEPHE ESTETİĞİ

-GÜVENLİK-GÜNDÜZ

-GÜVENLİK-GECE

-YAYA YOLU SÜREKLİLİĞİ, çok kötü- çok iyi aralığında değerlendirilmiş, daha sonra bu değerlendirmeler puanlarla eşleştirilerek, elle toplanmış, her yürüyüş için bir değer elde edilmiştir. Bu değerler aşağıdaki grafikte ifade edilmiştir.

Tablo 14 Değerlendirme Kriterleri

	YAYA YOLU SÜREKLİLİĞİ				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS				X	
KONYA 2018			X		
KONYA 2019		X			
KONYA 2021			X		

	GÜVENLİK-GECE				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018	X				
KONYA 2019					
KONYA 2021					

	GÜVENLİK-GÜNDÜZ				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018					
KONYA 2019				X	
KONYA 2021				X	

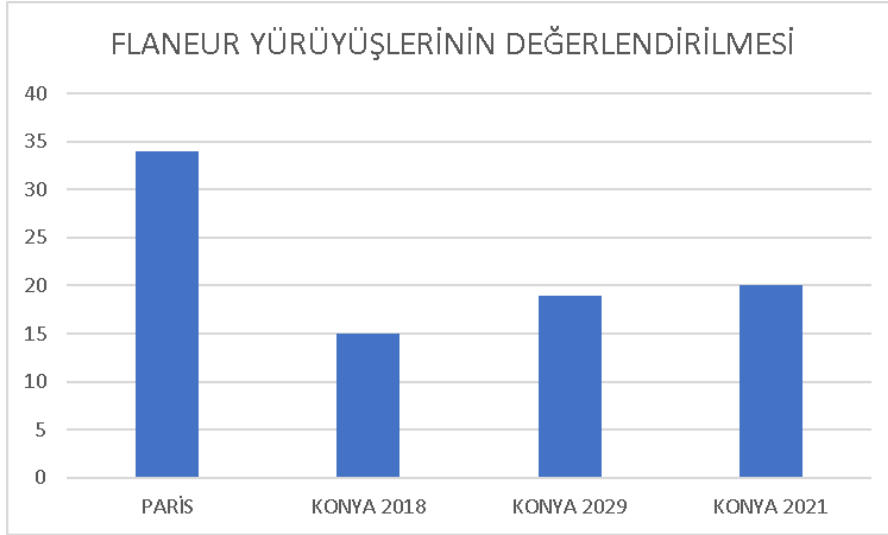
	CEPHE ESTETİĞİ				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018			X		
KONYA 2019			X		
KONYA 2021				X	

	KONFOR				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018			X		
KONYA 2019		X			
KONYA 2021			X		

	YÜRÜYÜŞ İSTEĞİ UYANDIRMASI				
DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018		X			
KONYA 2019			X		
KONYA 2021				X	

	ZEMİN KATLARDA TİCARİ KULLANIM ORANI
--	--------------------------------------

DEĞERLENDİRME	ÇOK KÖTÜ	KÖTÜ	NORMAL	İYİ	ÇOK İYİ
PARİS					X
KONYA 2018			X		
KONYA 2019			X		
KONYA 2021				X	



Likert ölçeğiyle hazırlanan ankete göre maksimum puan 35, minimum puan 7 dir. Elde edilen veriler Paris'te yapılan yürüyüşün maksimum puana yakın olduğunu göstermektedir. Bu veriler ışığında Paris kentinin yürünebilir bir kent olduğunun sağlaması yapılmış, Konya'da yapılan yürüyüşlerin de kendi içinde 2018-2021 yılları arasında gelişme gösterdiği görülmüştür

6. SONUÇ ve ÖNERİLER

Günümüzde yürümenin insan sağlığı açısından oldukça önemli olduğu sağlık bilimciler tarafından açıklanmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ve yoğun çalışma temposunun da insanların yürütmesine engel teşkil ettiği de bir gerçektir.

Bu araştırma kapsamında tarihi oldukça derinlere uzanan Paris ve Konya kentleri yürünebilir kentler anlamında deneyimlenmiştir.

Paris kenti fiziksel olarak yaya önceliği göz önünde bulundurularak belediyecilik uygulamalarının yapılmış olduğu bir kenttir. Paris'te yapılan yürüyüşlerin çıkarımlarından ve yaya için mevcut olanaklardan bahsetmek gerekirse;

Yaya yolları çoğunlukla korunaklı ve kesintisiz devam etmektedir.

Bisiklet yolları kesintiye uğrasa da kentin büyük bölümünde bisikletle ulaşım konforlu ve güvenli olduğu görülmüştür.

Yayalaştırma geniş alanlarda ve yayaların sık kullandığı çok sayıda alanda gerçekleştirilmiş, bu yayalaştırma bölgeleri 16 ayrı hattan oluşan 216 km'lik metro, 103 km tramway, 1411km RER ağıyla desteklenmiştir.

Sokak mekanı her yaştan ve cinsiyetten insan için günün her saatinde güvenli olup, turist yoğunluğunun fazla olması sebebiyle sokakları 24 saat aktif ve kalabalıktır.

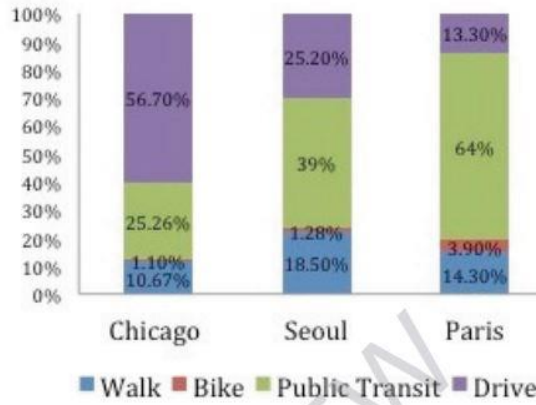
Cephe estetiği bütün sokaklarda niteliklidir.

Kentin çoğu bölgesinde tabela kirliliğinin önüne geçilmiştir.

Kent içinde şantiye görünümü yok denecek kadar azdır. Küçük tamiratlar çevreyi rahatsız etmeyecek şekilde yapılmaktadır.

Tarihi yapılar çok iyi korunmuş ve yeniden işlevlendirilmeleri sağlanmıştır.

Bu veriler bize kentin yaya dostu olarak anılabilmesi için epey veri sağlamaktadır. Bu çalışmada üzerinde durulmak istenilen nokta; mevcut bulunan yaya yollarında yürümek haz verici midir? Bu alanlar kentli kimseleri arabalarından inip yürümeye teşvik edebilir mi? Paris için bu sorunun cevabı evettir. Jeong H. 'nin yapmış olduğu araştırma incelendiğinde bu hedefin zaten gerçekleşmiş olduğu görülmektedir.



Resim no. Paris Seul ve Chicago kentlerinde taşıtlara göre ulaşım dağılımı (H. JEONG, 2006)

Konya kenti için yapılan yürüyüşleri araştırmalar ışığında değerlendirecek olursak;

Yaya yolları çok sık kesintiye uğramaktadır.

Cephe estetiği çoğu bölgede önemsizdir,

Tabela kirliliğinin önüne geçmek adına belediyeler çalışma başlatmış I. ve III. Konya yürüyüşleri arasında çokça yol kat edilmiştir.

Verilere göre 550 km bisiklet yolu içeren Konya kentinde Yürüyüş yapılan bölgede hiç bisiklet yoluna rastlanmamıştır.

Kentin genelindeki şantiye ortamına sık sık rastlanmakta, şantiye alanının çevreyi rahatsız etmemesi adına önlem alınmakta ancak bu işlem gerçekleştirilirken yaya aktivitesi dikkate alınmamaktadır.

2 hattan oluşan 25.5km'lik raylı sistem mevcuttur.

Konya kentinde yayalaştırma için adımlar atılmış çeşitli bölgelerde yayalaştırma sağlanmış olsa da, Paris ve diğer Avrupa kentlerindeki örneklerden farklı olarak bu bölgeler çekici olmaktan uzak kalmışlardır. Yayalaştırma bölgelerinin tercih edilememesi, Paris kentinde 216 km'lik metro ağı bu yayalaştırma bölgelerini desteklerken Konya'da bu 25.5 km'lik raylı sistemle sınırlı kalmasıyla ilişkilendirilebilir.

Yürünebilir kent modelinde insanların motorsuz taşıtlarla ya da yaya olarak günlük ihtiyaçlarını karşılayabiliyor olması beklenmektedir. Paris kentinde bisiklet yollarıyla kentin büyük bölümünde ulaşım sağlanabilirken, Konya'da teşviklere rağmen bunun sağlanamadığı görülmüştür. Konya'da rakamsal olarak uzun bisiklet yolları bulunsa da bu yollar

geniş otoyolların yanında yer aldığı için kullanımı elverişli değildir. Nitekim yürüyüş alanı olarak tercih edilen alanlar, Konya’da yayalaştırma örneklerinin bulunduğu bölgeler olmasına rağmen bisiklet yoluyla hiç kesişime rastlanmamıştır.

Paris kentinde gece ve gündüz cinsiyet ayrımı olmaksızın rahatlıkla kentte dolaşım sağlanabilirken Konya kentinde aksi bir durum söz konusudur, Konya kentinde yapılan gece yürüyüşü Konya’nın işlek bir yayalaştırma bölgesinde yapılmasına rağmen cinsiyet eşitsizliği sebebiyle yürüyüşçüyü güvende hissettirmemiş yürüyüşün yarıda bırakılmasına sebep olmuştur.

Paris kentinde Avrupa kenti olması da dolayısıyla çok sayıda meydan bulunmakta ve bu meydanlar aktif şekilde kullanılmaktadır. Konya kentinde meydan kültürü zayıftır. Konya kent merkezinde yoğun yaya aktivitesinin gerçekleştiği bir alanda Konya kent meydanı yer almaktadır. Ancak bu kent meydanı Paris’teki meydanlara kıyasla, tanımsız, çokça sert zemin içeren insan ölçeğinden uzak bir yapıya sahiptir. Konya kent meydanı yaya aktivitesinin çok olduğu bir güzergâhta olmasına rağmen yayaların ve yürüyüşçünün meydanın içinden değil kenarından geçmeyi tercih ettiği görülmüştür. Kentlerin yürünebilir kent olarak anılabilmesi elbette kaldırım güvenliği, erişilebilirlik gibi konulara bağlıdır. Ancak yapmış olduğum bu çalışmayla vardığım sonuç;

Yürüyüşçü için fiziksel çevrenin imkanlarının etkisi olduğu kadar aurasının da etkisi olduğudur. Ve bunu anlamak için flaneur gibi yollara düşmek gereklidir.

7. Kaynakça

- (Vtpi), V. T. (2009). *Safety And Health Impacts, Transportation Cost And Benefit Analysis: Techniques, Estimates And Implications*. Vtpi. [Http://Www.Vtpi.Org/Tca/Tca0503.Pdf] .
- Akkar Ercan, M., & Belge, Z. S. (2017). Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli . *Odtü Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 231-265.
- Aksoy, B. (2019). “Ulaştırımda Erişim Ve Sürdürülebilirlik Ortak Paydası Olarak Yürünebilirlik: Davutpaşa Yerleşkesi Örneği”. *13. Ulaştırma Kongresi* .
- Aktan, E. Ö. (2006). Kent Biçimi–Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel Ve Güncel) Yaklaşımlar Ve İstanbul Örneği. *Doktora Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Alfonzo, M. A. (2005). “ To Walk Or Not To Walk? The Hierarchy Of Walking Needs”. *Environment And Behavior*, 808-836.
- Altuğ, F. (1989). *Kent Ekonomisi İlkeleri*. Bursa: Bursa Uludağ Üniversitesi Yayınları.
- Arapoğlu, F. (2016). Temsilden Eyleme: Dadaizm Ve Sürrealizm’de Bir Karşı-Sanat Formu Olarak Yürüme Eylemi . *İstanbul Aydın Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Dergisi*, 4.Sayı, 1-7.
- Atak, E. (2001). Otomobil Kullanımını Etkileyen Mekansal Ve Sosyoekonomik Etkenler: Ankara Çayyolu Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Baş, A., & Bozkurt, T. (2003). Konya Bedesteni. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 507-529.
- Bayraktar, A., Aslanboğa, İ., Türkyılmaz, B., Güney, A., & Özkan, B. (1987). *İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol Ve Meydanların Taşıt Trafiğinden Arındırılması Olanakları Üzerine Araştırmalar*. Proje No: 063. İzmir: Ege Üniversitesi Araştırma Fonu.
- Bayramoğlu, E., Özdemir Işık, B., & Demirel, Ö. (2014). Gürültü Kirliliğinin Kent Parklarına Etkisi Ve Çözüm Önerileri: Trabzon Kenti Örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi*, 35-42.
- Bolak Hisarlıgil, B. (2002). “Roman Sokaklarında Yürüme”. *Tol*, 49-53.
- Boy, J. D. (2020). “The Metropolis And The Life Of Spirit” By Georg Simmel:A New Translation. *Journal Of Classical Sociology*.
- Cerin, E., Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. F. (2006). Neighborhood Environment Walkability Scale: Validity And Development Of A Short Form. *Med. Sci. Sport Exer.*, 38/9.
- Christopher, M. (2002). *Urban Tourism: Attracting Visitors To Large Cities*. London: International Thomson Business Press, Masel Publishing Limited.
- Çubukçu, E., Hepgüzel, B., Önder, Z., & Tümer, B. (2014). Yürünebilirliğin Sokak Bazındaki Ölçütleri: Karşıyaka Örneği Sokak Denetim Aracı Uygulama Rehberi Walkability Based

On Measures Of The Streets: Street Auditing Tool Application Guide In Case Of Karsiyaka. *Deü Mimarlık Fakültesi Yayınları*.

Demir. (Tarih Yok).

Demir, Z. (2019). "Mekânsal Planlamanın Fiziksel Aktivite Ve Yürünebilirlik Üzerine Etkisi: Bursa Cumhuriyet Ve Atatürk Caddeleri". *Social Sciences Research Journal*.

Ersoy, İ. C. (2008). "Yürüyüş Ve Pilatesin Orta Yaştaki Kadınlarda Vücut Kompozisyonuna Etkisi". *Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Spor Fizyolojisi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Erten, M. (1999). *Nasıl Bir Yerel Yönetim*. İstanbul: Anahtar Kitapları.

Gross, F. (2009). *Yürümenin Felsefesi Kitap*. Kolektif Kitap.

Gürpınar, E. (1993). *Kent Ve Çevre Sorunlarına Genel Bir Bakış*. İstanbul: Der Yayıncılık.

Gürsoy, O., & Sadioğlu, U. (2021). 21. Yüzyılda Kente İlişkin Olarak Ortaya Çıkan Yeni Kavramlar . *Sbfdergi.Ankara.Edu.Tr*.

Hasol, D. (2010). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yem Yayınları.

Işık, Ş. (2005). Türkiye’de Kentleşme Ve Kentleşme Modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 57-71.

Işıklar, G. (2016). Paris Pasajlarında Bir "Flaneur" Walter Benjamin Sanat Yapıtı Aura Ve Lüks İmgesi. *The Turkish Online Journal Of Design, Art And Communication - Tojdac Volume 6 Issue 4*.

İtdp, Institute For Transportation And Development Policy Report . (Tarih Yok).
(<https://www.itdp.org/>) Adresinden Alındı

Jeong, H. (2006). Pedestrian Urbanism: The Cultural Impacts Of Walkable Commutes And Transit Use In Chicago (United States), Paris (France), And Seoul (Korea). *Yüksek Lisans Tezi*.

Karaman, Z. T. (1998). *Kent Yönetimi Ve Politikası*. İzmir: Anadolu Matbaacılık.

Kavruk, H. (2002). *Anakente Bakış, Türkiye’de Anakent Belediyeciliği Ve Kent Hizmetlerinin Yönetimi*. Ankara: Hizmet-İş.

Keleş, R. (1998). *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi Yayını.

Keleş, R. (2002). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.

Moura, F., Cambra, P., & Gonçaves, A. (2017). Measuring Walkability For Distinct Pedestrian Groups With A Participatory Assessment Method: A Case Study In Lisbon. *Landscape And Urban Planning* 157, 282-296.

Niray, N. (2002). Tarihsel Süreç İçinde Kentleşme Olgusu Ve Muğla Örneği. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 9.

Oxford Learner's Dictionary. (1995). *Oald*. Oxford, Great Britain: Oxford University.

Özkaynak, M., & Korkmaz, S. Z. (2019). Yayalaştırılan Alanlardaki Sorunların Konya-Zafer Meydanı Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi. *Online Journal Of Art And Design*.

- Pustu, Y. (2006). Küreselleşme Sürecinde Kent "Antik Site'den Dünya Kentine. *Sayıştay Dergisi*.
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces*, . New York: John Wiley & Sons Inc. .
- Scott, G. (1914). *The Architecture Of Humanism: A Study In The History Taste*. Newyork: W.W. Norton.
- Semerci, F., & Hayırlıoğlu, M. (2016). Konya Suriçinin Yayalaştırılması Ve Kent Merkezine Tarihi Bir Görünüm Kazandırma Pedestrianization Of The Walled City Of Konya And A Historical View Give To The City Center. *International Journal Of Tourism And Social Research*, 85-105.
- Shortell, T., & Brown, E. (2014). Walking İn The European City. S. V. (Eds.) İçinde, *Walking İn The European City: Quotidian Mobility And Urban Etnography* (S. 1-20). Ashgate.
- Southworth, M. (2005). Designing The Walkable City. *Journal Of Urban Planning And Development*, 246-257.
- Swanson, K. (2012). Alliance For Biking & Walkingbicycling And Walking İn The United States. *2012 Benchmarking Report*. İçinde
- Şahin, R. (2019). "Sanayi Devrimi Osmanlı İmparatorluğu'ndaneden Başlamadı?". *Business, Economics And Management Research Journal* , 1-16.
- Şehircilik Şûrasikomisyon Raporları 2017 . (2017). Şehircilik Şurası: (<https://Sehirciliksurasi.Csb.Gov.Tr/Sehircilik-S-Rasi-Komisyon-Raporlari-i-85496>) Adresinden Alındı
- Şişman, E., & Etili, B. (2007). "Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi Ve Projelendirilmesi". *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, Journal Of Tekirdag Agricultural Faculty*.
- (20142017). T. S. B. T. H. S. (2013). *Türkiye Sağlıklı Beslenme Ve Hareketli Hayat Programı 2014-2017 (Turkey's Healthy Nutrition And Energetic Living Program 2014-2017)*.
- Tanyeli, U. (2002). Türkiye'de Flaneur. *Arredamento*, 6-7.
- Tatlıldil, E. (1994). Türkiye'de Kentleşme Ve Kentleşmede Kimlik Sorunu. *2000'li Yıllarda Türkiye'deki Toplumsal Ve Kültürel Dönüşümler Sempozyumu*.
- Tekel, A., & Görer Tamer, N. (2015). Yürünebilirlik Kavramı Ve Yürünebilirliği Etkileyen Temel Faktörler. S. B. Ülkü Duman Yüksel İçinde, *Seksen Sonrası Mekan Ve Planlama* (S. 207-217). Ankara: Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü.
- Terlemez, F. (2021). Konyanın Kalbinde Yaya Olmak. *Merhaba Gazetesi*.
- Topal, A. (2004). Kavramsal Olarak Kent Nedir Ve Türkiye'de Kent Neresidir. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , Cilt 6, Sayı:1.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities For The Twenty-First Century*. London& New York: Routledge.
- Vachon, M. (2004). From Flâneur To Arpenteur, Prairie Perspectives: Geographical Essays. *Prairie Perspectives*.

- Yalçinkaya, F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7. Cadde"nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. . Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı .
- Yarımbaş, D. (2017). Kentin Yürüyerek Deneyimlenmesi: İletişim Elemanları. *Mimarlık Dergisi*, 393.Sayı.

