



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN
ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



KENTSEL AÇIK VE YEŞİL ALANLARIN
YAŞANABİLİRLİK KAVRAMI
BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ:
KONYA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Bilge GAZEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Ocak-2022
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Bilge Gazel tarafından hazırlanan “Kentsel Açık Ve Yeşil Alanların Yaşanabilirlik Kavramı Bağlamında Değerlendirilmesi: Konya Kent Merkezi Örneği” adlı tez çalışması 21/01/2022 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Başkan

Doç. Dr. Filiz ÇELİK

.....

Danışman

Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

.....

Üye

Doç. Dr. Filiz ÇELİK

.....

Üye

Doç. Dr. Sedef ŞENDOĞDU

.....

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun/.../20.. gün ve sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. İbrahim KALAYCI
FBE Müdür

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.

Bilge GAZEL

Tarih: 21. 01. 2022

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KENTSEL AÇIK VE YEŞİL ALANLARIN YAŞANABİLİRLİK KAVRAMI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ: KONYA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Bilge GAZEL

Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU
2022, 128 Sayfa

Jüri
Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU
Doç. Dr. Filiz ÇELİK
Doç. Dr. Sedef ŞENDOĞDU

Yaşanabilir kentler, güvenli kentsel mekânlara sahip olması, kentsel kullanım alanlarına erişimin kolay, ulaşımın hızlı ve konforlu olması, ekolojik dengenin korunması, doğal kaynakların, tarihi ve kültürel değerlerin gelecek nesillere aktarımının sağlanması ve yaşam kalitesinin yüksek olması nedeniyle kentlerin gelişimi ve kent insanının yaşamı için önem taşımaktadır. Yaşanabilir kentler, güvenli, sürdürülebilir, erişebilirliği yüksek, çevre ve yaşam kalitesi nitelikli yerleşmelerdir. Kent insanının yaşam kalitesini artıran, kentin arazi kullanımına yön veren, ulaşım ve erişim dengesinin sağlanmasına etki eden, güvenli, konforlu, işlevsel ve birbiriyle bağlantılı kentsel mekânların oluşmasını sağlayan açık-yeşil alanlar, yaşanabilir kentlerin oluşmasında büyük rol oynamaktadır.

Bu çalışmanın amacı, yaşanabilir kentlerin oluşmasında açık-yeşil alanların önemini Konya kent merkezi örneğinde ortaya koymaktır. Bu kapsamda yaşanabilirlik kavramına ve yaşanabilir kentlere yönelik literatür taraması yapılarak yaşanabilir kent örnekleri, açık-yeşil alanlar özelinde ele alınmıştır. Güvenlik, çevre ve ulaşım-erişebilirlik yaşanabilir mekân parametreleri, Konya kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanlar üzerinden irdelenmiştir. Konya kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanların sahip oldukları nitelikler ve kent insanının alana ilişkin değerlendirmeleri doğrultusunda kentin yaşanabilirliğine katkı sağlaması hedeflenen önerilere yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Açık-yeşil alanlar, yaşanabilirlik, yaşanabilir kentler, Konya kent merkezi.

ABSTRACT

MS THESIS

EVALUATION OF URBAN OPEN AND GREEN SPACES IN THE CONTEXT OF LIVABILITY CONCEPT: THE CASE OF KONYA CITY CENTER

Bilge GAZEL

**THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF
NECMETTİN ERBAKAN UNIVERSITY
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE
IN CITY AND REGIONAL PLANNING**

Advisor: Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

2022, 128 Pages

Jury

Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

Doç. Dr. Filiz ÇELİK

Doç. Dr. Sedef ŞENDOĞDU

Livable cities, it is important for the development of cities and the life of urban people because of having safe urban spaces, easy access to urban areas, fast and comfortable transportation, protection of ecological balance, transfer of natural resources, historical and cultural values to future generations, and high quality of life. Livable cities are settlements that are safe, sustainable, have high accessibility, and have quality of environment and life quality. Open-green spaces, which increase the quality of life of the urban people, shape the land use of the city, affect the balance of transportation and access, and enable the formation of safe, comfortable, functional and interconnected urban spaces, play a major role in the formation of livable cities.

The aim of this study is to reveal the importance of open-green areas in the formation of livable cities in the example of Konya city center. In this context, a literature review on the concept of livability and livable cities has been made, and examples of livable cities have been discussed in terms of open-green areas. Security, environment and transportation-accessibility, livable space parameters were examined through open-green areas in the city center of Konya. Suggestions aimed at contributing to the livability of the city are given in line with the qualities of the open-green areas in the city center of Konya and the evaluations of the city people about the area.

Keywords: Open-green spaces, livability, livable cities, Konya city center.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanmasında bilgi ve tecrübeleriyle beni her aşamada aydınlatan saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU'na, hayatım boyunca her konuda desteklerini benden esirgemeyen canım aileme, yüzümü güldüren kardeşim Kerem'e, lise yıllarından bu yana hep yanımda olan biricik dostum Mimar Işıl ESEN'e, yüksek lisans eğitimim boyunca her türlü konuda yanımda olan, umutsuzluğa düştüğüm her an bana güç ve moral veren canım arkadaşlarım Ayşenur BİNDAL'a ve Simge NÜKTE'ye teşekkürlerimi sunarım.

Bilge GAZEL
KONYA-2022



İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELER DİZİNİ	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR	xii
1. GİRİŞ	1
1. 1. Araştırmanın Amacı	2
1. 2. Araştırmanın Kapsamı	2
1. 3. Literatür Özeti	3
2. KAYNAK ARAŞTIRMASI	6
2. 1. Yaşanabilirlik Kavramı	6
2. 1. 1. Yaşanabilir kentler ve özellikleri	9
2. 1. 2. Dünyadaki yaşanabilir kentler	11
2. 1. 3. Yaşanabilirlik parametreleri	15
2. 2. Kentlerin Yaşanabilirliğinde Açık-Yeşil Alanların Rolü	19
2. 2. 1. Açık-yeşil alanların önemi ve işlevleri	20
2. 2. 2. Açık-yeşil alanların sınıflandırılması	22
2. 2. 3. Açık-yeşil alan sistemleri	24
2. 3. Yaşanabilir Kentlerde Açık-Yeşil Alanlara Yönelik Örnek Uygulamalar	28
2. 3. 1. Viyana (Avusturya)	28
2. 3. 2. Melbourne (Avustralya)	31
2. 3. 3. Sidney (Avustralya)	33
2. 3. 4. Vancouver (Kanada)	34
2. 3. 5. Stockholm (İsveç)	36
2. 3. 6. Hamburg (Almanya)	37
2. 3. 7. Kopenhag (Danimarka)	39
2. 3. 8. Essen (Almanya)	41
2. 3. 9. Oslo (Norveç)	43
2. 3. 10. Lizbon (Portekiz)	44
3. MATERYAL VE YÖNTEM	46
3. 1. Materyal	46
3. 2. Yöntem	46
4. ARAŞTIRMA BULGULARI	48

4. 1. Konya Kentine İlişkin Genel Bilgiler	48
4. 2. Konya Kentinin Planlama Süreci	49
4. 3. Konya Kentinin Açık-Yeşil Alan Varlığı İçinde Araştırma Alanının Yeri	62
4. 4. Araştırma Alanına İlişkin Genel Bilgiler	65
4. 5. Anket Bulguları ve Değerlendirmeler	80
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	101
5. 1. Sonuçlar	101
5. 2. Öneriler	103
6. KAYNAKLAR.....	108
EK-1 Çalışmada kullanılan anket föyü	124
EK-2 Çalışmada kullanılan anket föyüne ilişkin Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Bilimsel Araştırmalar Etik Kurulu Başkanlığı Onayı.....	128

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 1. 1. Yaşanabilirlik kavramı tanımlarının sınıflandırılması.....	4
Çizelge 2. 1. Yaşanabilirlik parametreleri	9
Çizelge 2. 2. Kentsel yapılı çevrenin yaşanabilirliğine katkıda bulunan parametreler	10
Çizelge 2. 3. Küresel yaşanabilirlik sıralamasında kullanılan parametreler.....	13
Çizelge 2. 4. Küresel yaşanabilirlik sıralamaları.....	14
Çizelge 2. 5. Mercer yaşam kalitesi anketi sonuçları	15
Çizelge 2. 6. Avrupa kentlerinde yeşil kuşak uygulama örnekleri	25
Çizelge 2. 7. Avrupa kentlerinde yeşil koridor uygulama örnekleri.....	26
Çizelge 4. 1. Ankete katılanların cinsiyet durumu	80
Çizelge 4. 2. Ankete katılanların yaş grubu.....	80
Çizelge 4. 3. Ankete katılanların çalışma durumu	81
Çizelge 4. 4. Ankete katılanların eğitim durumu	81
Çizelge 4. 5. Ankete katılanların gelir durumu	81
Çizelge 4. 6. Ankete katılanların yaşadıkları konut tipi.....	82
Çizelge 4. 7. Ankete katılanların yaşadıkları ilçe.....	82
Çizelge 4. 8. Ankete katılanların açık-yeşil alanlara yürüme mesafesinde erişim imkânı	82
Çizelge 4. 9. Ankete katılanların Konya'daki ikamet süreleri	83
Çizelge 4. 10. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım sıklığı	83
Çizelge 4. 11. Ankete katılanların en çok kullandıkları açık-yeşil alanlar.....	83
Çizelge 4. 12. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım amacı	84
Çizelge 4. 13. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım zamanı	84
Çizelge 4. 14. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım süresi.....	84
Çizelge 4. 15. Ankete katılanların açık-yeşil alanlardan faydalanma durumu	84
Çizelge 4. 16. “Bu alanlar günün her saati güvenlidir” ifadesinin değerlendirilmesi.....	86
Çizelge 4. 17. “Bu alanların çevresinde hiç güvenlik sorunu yaşamadım” ifadesinin değerlendirilmesi ..	87
Çizelge 4. 18. “Bu alanları kullanırken kendimi yeterince güvende hissediyorum” ifadesinin değerlendirilmesi	87
Çizelge 4. 19. “Bu alanların güvenliği yeteri kadar denetlenmektedir” ifadesinin değerlendirilmesi	88
Çizelge 4. 20. “Bu alanlarda yeterli sayıda aydınlatma elemanı bulunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi	88
Çizelge 4. 21. “Bu alanların kalabalık olması تنها olmasından daha güvende hissettirir” ifadesinin değerlendirilmesi	89
Çizelge 4. 22. “Bu alanların bulunduğu çevre yeterince temizdir” ifadesinin değerlendirilmesi	89
Çizelge 4. 23. “Bu alanlarda gürültü kirliliği bulunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi.....	90
Çizelge 4. 24. “Bu alanların çevresindeki binalar görsel kirlilik oluşturmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi	90
Çizelge 4. 25. “Bu alanların çevresindeki bulunan oturma-dinlenme alanları yeterlidir” ifadesinin değerlendirilmesi	91
Çizelge 4. 26. “Bu alanların çevresindeki bitkilendirme yeterli düzeydedir” ifadesinin değerlendirilmesi.....	92
Çizelge 4. 27. “Bu alanların yeterli bakımı yapılmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi.....	92
Çizelge 4. 28. “Bu alanlar yeterli estetik ve konfora sahiptir” ifadesinin değerlendirilmesi.....	93
Çizelge 4. 29. “Bu alanların çevresindeki binaların kalitesi yüksektir” ifadesinin değerlendirilmesi	93
Çizelge 4. 30. “Bu alanlar kent merkezinin açık-yeşil alan ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi	94
Çizelge 4. 31. “Bu alanlar günün her saati aktif kullanılan canlı mekânlardan oluşmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi	94
Çizelge 4. 32. “Bu alanlarda yapılan kentsel yenileme ve kentsel koruma uygulamaları doğru ve yeterli düzeydedir” ifadesinin değerlendirilmesi	95
Çizelge 4. 33. “Bu alanlara yönelik yapılan kararlar, kent halkının talep ve görüşleri değerlendirilerek yapılır” ifadesinin değerlendirilmesi	96
Çizelge 4. 34. “Bu alanların sahip oldukları tarihi ve kültürel kimlikleri yeterince korunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi	97

Çizelge 4. 35. “Kent merkezinde yer alan bu alanların gelecek nesiller tarafından kullanılabilmesi önemlidir” ifadesinin değerlendirilmesi	97
Çizelge 4. 36. Anket katılımcılarının kullandıkları ulaşım türü	97
Çizelge 4. 37. Anket katılımcılarının ulaşım kolaylığına verdikleri yanıt dağılımı	98
Çizelge 4. 38. Anket katılımcılarının ulaşım sorunlarına verdikleri yanıt dağılımı	98
Çizelge 4. 39. Anket katılımcılarının yaya güvenliğinin varlığına verdikleri yanıt dağılımı	98
Çizelge 4. 40. Anket katılımcılarının yürüyüş ve bisiklet yollarının yeterliliğine verdikleri yanıt dağılımı	99
Çizelge 4. 41. Anket katılımcılarının tramvay hattını kullanma durumu	99
Çizelge 4. 42. Kent merkezindeki açık-yeşil alanlara erişimin ve gelme sıklığının yanıtları	99



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2. 1. Yaşanabilirlik şeması.....	7
Şekil 2. 2. Yaşanabilirlik ve yaşam kalitesi bağlamında yürünebilirlik ölçütleri.....	7
Şekil 2. 3. Yaşanabilir kentlerin temel nitelikleri.....	11
Şekil 3. 1. Araştırma alanının konumu.....	46
Şekil 4. 1. Tarihsel süreç içerisinde Konya kenti mekânsal gelişimi.....	49
Şekil 4. 2. 1946 Konya İmar Planı ve kentsel arazi kullanım şeması.....	50
Şekil 4. 3. 1954 Konya Nazım İmar Planı.....	51
Şekil 4. 4. 1966 Konya İmar Planı (yarışma projesi) ve kentsel arazi kullanım şeması.....	53
Şekil 4. 5. 1966 Konya Nazım İmar Planı, Mevlana Caddesi.....	53
Şekil 4. 6. 1983 Konya Çevre Düzeni Planı ve kentsel arazi kullanım.....	54
Şekil 4. 7. Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı paftası.....	56
Şekil 4. 8. 1999 Konya Nazım İmar Planı ve kentsel arazi kullanım şeması.....	58
Şekil 4. 9. Konya Tarihi Kent Merkezi ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 2009.....	60
Şekil 4. 10. Konya Ulaşım Ana Planı yaya yolu önerileri.....	62
Şekil 4. 11. III. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırı.....	66
Şekil 4. 12. Kentsel Sit Alanı sınırı.....	66
Şekil 4. 13. Alaaddin Tepesi ile ilgili görseller.....	70
Şekil 4. 14. Kayalıpark ile ilgili görseller.....	71
Şekil 4. 15. Hükümet Meydanı ile ilgili görseller.....	74
Şekil 4. 16. Şems Parkı ile ilgili görseller.....	75
Şekil 4. 17. Mevlana Meydanı ile ilgili görseller.....	79

SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

ha	hektar
km	kilometre
km ²	kilometrekare
m	metre
m ²	metrekare

Kısaltmalar

Akt	Aktaran
ark	Arkadaşları
EIU	Economist Intelligence Unit
EPA	Environmental Protection Agency
IMCL	International Making Cities Livable
ISOCARP	International Society of City and Regional Planners
M.Ö.	Milattan Önce
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PMC	Path of Memories and Comradeship
WRI	World Resources Institute

1. GİRİŞ

İçinde bulunduğumuz çağda kentler çok hızlı bir şekilde büyüme ve gelişme göstermektedir. Bu büyüme ve gelişme kent nüfusunun artması, sosyo-kültürel yapının çeşitlenmesi, eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetlerinin çoğalması gibi farklı konularda kendini gösterirken yaşanan bu değişim beraberinde yaşanabilirliğe önem verilmeyen kentleri meydana getirmektedir. Özellikle metropollerde yaşanan çevresel sorunlar, bu sorunların çözümüne yönelik sürdürülebilir kararların ön planda tutulmaması, doğal dengenin ve yeşil alanların gereken önemi görmemesi, halk katılımının sağlandığı kent politikalarının yetersizliği gibi etkenler kentlerde yaşanabilirliğe önem verilmediğini kanıtlamaktadır. Günümüzde giderek artan çevresel, fiziksel ve ekolojik sorunların çözümüne ilişkin kentlerin; yüksek yaşam kalitesine, güvenli ve kaliteli yaşam alanlarına, sağlıklı, konforlu ve estetik çevrelerden oluşan mekânlara, sürdürülebilir ulaşım alternatiflerine, kolay ve hızlı erişim imkânlarına sahip olmaları gerekmektedir.

Yaşanabilir kentler; açık-yeşil alan dengesinin sağlandığı, insanların rekreasyonel ihtiyaçları karşılanırken kentsel ekolojik koridorların oluşturulduğu, çevre dostu ulaşım araçlarının kullanılarak gürültü ve çevre kirliliğinin en az seviyede tutulduğu, yürünebilirliğe teşvik eden, sürdürülebilir ve yeşil politikaların hakim olduğu kentlerdir. Açık-yeşil alanlar, yaşanabilir mekânların oluşumunda büyük rol oynamaktadır. Bununla birlikte kent insanının rekreasyonel, sosyal, kültürel ve psikolojik ihtiyaçlarını karşılayan açık-yeşil alanlar, günümüzde artan kentleşmeyle birlikte en çok tahribe uğrayan alanlardan biri olmaktadır (Melchert, 2005 Akt: Önder ve Polat, 2012; Önder ve Kurtaslan, 2009).

Açık-yeşil alanlar çevresel, fiziksel, ekolojik ve toplumsal açılardan kentlerin yaşanabilirliklerine yönelik olumlu katkılara sahiptir. Açık-yeşil alanlar, çevresel açıdan, kentlerdeki gürültü, görüntü ve hava kirliliğinin oluşmasını engellemekte, kentin havalandırılmasında koridor özelliği göstermekte; fiziksel açıdan, kentin büyümesini ve gelişmesini kontrol altında tutmakta aynı zamanda kent makroformunun oluşmasında etkili olmaktadır. Ekolojik açıdan, kent halkının rekreasyonel faaliyetlerine imkân tanınmasında ve biyoçeşitliliğin korunmasında; toplumsal açıdan, kent halkına fiziksel, sosyal ve psikolojik olarak fayda sağlanmasında etkiye sahiptir. Yaşanabilir kentlerin açık-yeşil alan sistemleri incelendiğinde; bu kentlerin genellikle yeşil kuşak sistemine sahip olduğu ve bu sayede kentlerin büyümesinin kontrol altına alınarak kompakt bir kent formu oluşturulduğu görülmektedir. Bununla birlikte yaşanabilir kentlerde

uygulanan yeşil koridor ve yeşil yol sistemleri ile güvenli, konforlu, estetik, rekreasyonel imkânlar sağlayan ve insanların bir araya gelebilmelerine olanak veren kentsel mekânlar oluşturulmaktadır. Açık-yeşil alan uygulamaları aynı zamanda insanları yürümeye ve hareketliliğe teşvik ederek yaşanabilir kentlerde bulunması gereken yaya dostu ulaşım sisteminin oluşmasına katkı sağlamaktadır.

Araştırma alanı olarak seçilen Konya kent merkezi, tarihi ve kültürel bir değere sahip olmakla beraber aynı zamanda turizm potansiyeli yüksek ve ticaretin yoğun olarak gerçekleştiği bir merkez konumundadır. Kent merkezi ticari, tarihi, dini, sosyo-kültürel ve turizm odağı olması nedeni ile kentin en yoğun kullanılan alanıdır.

1. 1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, yaşanabilir kentlerin oluşmasında açık-yeşil alanların önemini Konya kent merkezi örneğinde ortaya koymaktır. Bu bağlamda araştırmada; açık-yeşil alanların kentlerin yaşanabilirliğinin artırılmasındaki rolünün ortaya konması, yaşanabilirliğe yönelik geliştirilen stratejilerin ve uygulamaların, dünya kentleri üzerinden ele alınarak değerlendirilmesi ve örneklem alan olarak seçilen Konya kent merkezinin bu doğrultuda irdelenmesi temel hedefler olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın amacına yönelik gerçekleştirilen literatür taraması sonucunda yaşanabilir kentlerin sahip olduğu parametreler ortaya konarak, bu parametrelerle Konya kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanlar değerlendirilmiştir. Konya kentinde bulunan açık-yeşil alanlara yönelik olarak yapılan çalışmalar olmakla birlikte kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanların yaşanabilirlik bağlamında ele alındığı bir çalışmanın olmaması çalışma amacını özgün kılmaktadır. Yaşanabilir kentlerin oluşmasında açık-yeşil alanların sahip olduğu katkıların vurgulanması çalışmanın önemini oluşturmaktadır.

1. 2. Araştırmanın Kapsamı

Hazırlanan tez çalışması beş ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde araştırmaya temel oluşturan sorunlar açıklanarak, araştırmanın amacı ve kapsamı ortaya konarak konu ile ilgili literatür özetine, ikinci bölümünde ise çalışmanın kuramsal temelini oluşturan kavramlara yer verilmiştir. Bu kapsamda yapılan kaynak araştırmalarında yaşanabilirlik kavramı, yaşanabilir kentlerin özellikleri, dünyadaki yaşanabilir kentler ve yaşanabilirlik parametreleri ele alınmış olup kentlerin yaşanabilirliğinde açık-yeşil alanların rolü, açık-yeşil alanların önemi ve işlevleri, sınıflandırılması, standartları ve sistemleri açıklanmıştır. Yaşanabilirlik ve açık-yeşil

alanların arasındaki ilişkiyi ortaya koyabilmek amacıyla yaşanabilir kentler için geliştirilen açık-yeşil alanlara yönelik stratejilere ve uygulamalara yer verilmiştir. Bu doğrultuda yaşam kalitesi yüksek olan kent örnekleri incelenerek açık-yeşil alanların yaşanabilirliğe olan katkıları vurgulanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde çalışmanın materyalini oluşturan araştırma alanının seçilme nedeni ve araştırma sınırları açıklanmış olup araştırmada izlenen yöntemin genel çerçevesi ortaya konmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde araştırma bulguları ortaya konmuştur. Konya kentine ve çalışma alanına yönelik genel bilgiler verilmiş ve Konya kentinin planlama süreci açık-yeşil alan verileriyle birlikte araştırma alanı kapsamında ele alınmıştır. Kentin açık-yeşil alan varlığı içinde araştırma alanının yeri açıklanmış ve kent halkının çalışma alanını yaşanabilirlik parametreleri doğrultusunda değerlendirmeleri amacıyla uygulanan anket çalışmasının sonuçlarına yer verilmiştir.

Çalışmanın beşinci ve son bölümünde araştırma bulguları değerlendirilerek ulaşılan sonuçlar ortaya konarak, açık-yeşil alanların kentin yaşanabilirliğine katkı sunabilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

1. 3. Literatür Özeti

Tezin konusuna yönelik kapsamlı bir literatür araştırması yapılmış olup bu kapsamda taranan yerli ve yabancı kaynaklardan, araştırma konusu ile doğrudan ilişkili olan kaynaklar özetlenmiştir.

Kamp ve ark., (2003), “Urban Environmental Quality and Human Well-Being Towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study” adlı makalesinde yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik kavramlarını açıklamakla beraber bu kavramların arasındaki bağlantıları değerlendirmiştir. Çalışmanın sonucunda bu kavramların multidisipliner bir kavramsal çerçeveye sahip olduğu belirtilmiştir.

Southworth (2003), “Measuring the Liveable City” adlı çalışmasında kentsel yapılaşmış çevrenin yaşanabilir olması için gereken erişim, sokak ve yol sistemleri, yapı form, halka açık yerler, aktivite, doğal faktörler, kontrol, görünüm parametrelerini açıklamış ve bu ölçülebilir nitelikteki parametreler sayesinde yaşanabilir çevrelerin oluşmasına yönelik daha doğru ve dengeli kararlar alınabileceğini vurgulamıştır.

Yeang (2006), “State of the English Cities” adlı çalışmasında kentlerin yaşanabilirliğine yönelik parametreleri dört ana başlıkla açıklamıştır. İngiliz kentleri ele

alınarak hazırlanan çalışma kapsamında belirlenen yaşanabilirlik parametreleri; çevresel kalite, yerin fiziksel kalitesi, yerin işlevsel kalitesi, daha güvenli yerler başlıklarından oluşmaktadır.

Zec ve ark., (2018), “Livable City: A Student Design Project on Ayvalık, Turkey” isimli makalesinde yaşanabilir bir kent oluşturabilmek için, kentlerin sürdürülebilir ve erişilebilir olması gerektiğini vurgulamıştır. Bu çalışma kapsamında Ayvalık’ın yaşanabilirliğini artırmak için; erişilebilirliğin yüksek olduğu yaya dostu bir kent modeli önerilmiştir.

Şolt (2018a), “Kentsel Yaşanabilirlik Değerlendirmesi: Karasu Örneği” adlı makalesinde Sakarya’nın Karasu ilçesindeki halkın yaşanabilirlik göstergelerine bakışını irdeleyebilmek amacıyla bir çalışma ortaya koymuştur. Bu çalışmada Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü (OECD) tarafından hazırlanmış olan yaşanabilirlik parametreleri kullanılmıştır. Kent halkının yaşanabilirliğe verdiği önemi belirleyebilmek amacıyla yapılan anket sonuçlarına göre yaşanabilirliğe dair en önem verilen parametre, çevresel unsurlar ve yeşil alanların varlığı olmuştur.

Yaşanabilirlik kavramına yönelik yapılan literatür taramasında öne çıkan kaynaklar ve yaşanabilirlik kavramına yönelik yapılan tanımlar, bu tanımları yapan bilim insanlarının yaptıkları çalışmalarla birlikte Çizelge 1.1’de ifade edilmiştir.

Çizelge 1. 1. Yaşanabilirlik kavramı tanımlarının sınıflandırılması

Tarih	Bilim insanları	Çalışmanın adı	Anahtar kelimeler
1980	Donald Appleyard	Livable Streets: Protected Neighborhoods?	Sokakların kalitesi
1980	Ruşen Keleş	Kent Bilim Terimleri Sözlüğü	Yaşam sürmeye elverişli kent
2003	Irene van Kamp ve ark.	Urban Environmental Quality And Human Well-Being Towards A Conceptual Framework And Demarcation Of Concepts; A Literature Study	Sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi
2006	Ruut Veenhoven	The Four Qualities Of Life Ordering Concepts And Measures Of The Good Life	Çevresel yaşanabilirlik ve bireysel yaşam kalitesi
2009	Geoffrey Woolcock	Measuring Up: Assessing The Liveability Of Australian Cities, Griffith University.	Toplum refahı
2012	T.C. Kalkınma Bakanlığı	10. Kalkınma Planı Yaşanabilir Kentler Ve Kentsel Dönüşüm Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu	İnsan, çevre, yerleşim, toplum
2014	Hatice Ayataç	Yaşanabilir Şehirlerin Planlanması İçin Temel Belirleyiciler	Yaşamaya elverişli, yaşamaya değer
2015	Noah Quastel	Urban Quality Of Life/Liveability	Kentsel sürdürülebilirlik
2015	Nicola Alexandra Szibbo	Livability And LEED-ND: The Challenges And Successes Of Sustainable Neighborhood Rating Systems	İnsan ve sosyal faktörler
2018a	Burçin Henden Şolt	Kentsel Yaşanabilirlik Değerlendirmesi: Karasu Örneği	Beklentilerin karşılanması

İlter (2016), “Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Ekolojik Koridor İlişkisi Beylikdüzü (İstanbul) Yaşam Vadisi Projesi Örneği” adlı yüksek lisans tezi, yerleşmenin mevcut ve gelecekteki konumu açısından kent dokusunda var olan açık-

yeşil alanların bir bütün halinde düşünülmesi ve kentlerde ekolojik koridorların oluşturulması amacı ile hazırlanmıştır. Çalışma sonucunda ekolojik koridor olgusunun günümüzdeki kentlerde mekânsal yansımalarının yeterli olmadığı belirtilmiştir.

Damdere (2019), “Sürdürülebilir Çevre Uygulamalarında Yeşil Alan Sisteminin Kentsel Tasarım ile Entegrasyonu” adlı yüksek lisans tezinde yaşanabilir kent kavramı kapsamında Adapazarı’nın mevcut durumunu tespit etmeyi amaçlamıştır. Çalışma kapsamında Adapazarı’nın açık rekreasyonel mekânların alanı ve mekânın nitelikleri bakımından yeterlilik durumu, bazı Avrupa ve Amerika kentleriyle mukayese edilerek analiz edilmiştir.

Yılmaz (2019), “Sürdürülebilirlik Bağlamında Yeşil Kent Yönetimi: Avrupa Yeşil Başkentleri Üzerinden Bir Değerlendirme” adlı yüksek lisans tezinde yeşil kent yönetimi kapsamında Avrupa Yeşil Başkentlerinde yapılan iyi uygulamaları ve bu uygulamaların diğer kentlere örnek olabilme durumunu incelemeyi hedeflemektedir. Bu doğrultuda yeşil başkentlerde yapılan iyi uygulamalar su yönetimi, katı atık yönetimi, ulaşım politikaları, enerji politikaları ve kent doğasına ilişkin politikalar bağlamında değerlendirilmektedir.

Ter (2002), “Kentin Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma” adlı doktora tezinde, Konya kentinin açık-yeşil varlığı içinde araştırma alanı olan tarihi kent merkezinin önemi ve yeri belirtilerek, tarihi kent merkezlerinin yaşanabilir mekânlar olarak gelecek nesillere aktarılmasına yönelik önerilere yer verilmiştir.

Önder ve Kurtaslan (2009), “Kent Planlamaya Ekolojik Yaklaşımlar ve Konya Kenti Yeşil Kuşak Örneği” adlı makalesinde Konya kenti için kuzeyinde hızlı gelişmeyi önlemek, tarım alanlarını korumak, çevre ve hava kirliliğini önlemek, kentin doğal çevre ile uyumlu ve halkın rekreasyonel ihtiyaçlarına cevap vermek amaçlarıyla kenti fiziki olarak çevreleyen bir yeşil kuşak planına ihtiyacı olduğunu belirtmiştir.

Çelik (2018b), “Kentsel Açık-Yeşil Alanların Aynışması: Konya Örneği” adlı makalesinde mekânsal aynışma olgusu Konya örneğinde kentsel açık-yeşil alanlar özelinde değerlendirilmiştir. İmar planları doğrultusunda Konya’nın kentleşme süreci ve kentsel açık-yeşil alanların gelişimi anlatılmıştır.

2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

2. 1. Yaşanabilirlik Kavramı

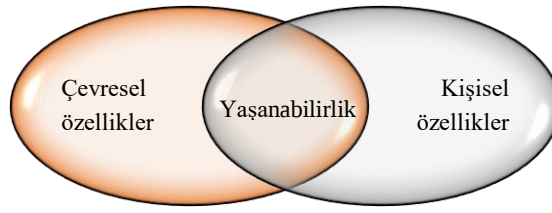
Bilim insanları tarafından yapılan çalışmalarda yaşanabilirlik kavramı, farklı tanımlarla açıklanmıştır. Günümüzde artan kent nüfusu ile ortaya çıkan sosyal, ekonomik, kültürel, eğitim, sağlık, altyapı, ulaşım, güvenlik gibi her türlü ihtiyacın karşılanmasıyla birlikte toplumda yaşayan bireylerin değişen taleplerinin cevap bulması ve yaşam çevrelerinden duydukları beklentilerin karşılanabilmesi açısından yaşanabilirlik kavramı büyük önem taşımaktadır. Yaşanabilirlik; kent planlaması, kent sosyolojisi, kentlerin ekonomik yapısı, coğrafi özellikleri gibi çeşitli disiplinleri ilgilendirmektedir.

Literatürde yer alan tanımlar incelendiğinde ilk olarak Kevin Lynch “The Image of City” (1960) ve “A Theory of Good City Form” (1981) kitaplarında yaşanabilirlik kavramını kullanmıştır. Lynch gibi Donald Appleyard da “Livable Streets: Protected Neighborhoods?” (1980) adlı çalışmasında yaşanabilirlik kavramını ilk kullanan bilim insanlarından biri olmuş ve bu kavramı genellikle sokakların kalitesine yönelik olarak açıklamıştır. Sokakların toplumsal ilişkilere sahip olması, güvenli ve gürültüsüz olması gerektiğini vurgulamıştır.

1990 ve 2000 yılları içerisinde yaşanabilirlik kavramı akademik literatürde geniş yer bulmaya başlamıştır. Yaşanabilirlik kavramı, yeni sosyal hareketlerle ve halkın katılımı sağlanan kent politikalarıyla güçlü ilişkilere sahip olmuş ve modernist planlamayı teşvik eden, banliyöleşmeye tepki olarak kentsel yenilenmeye önem veren bir kavram haline gelmiştir (Quastel, 2015).

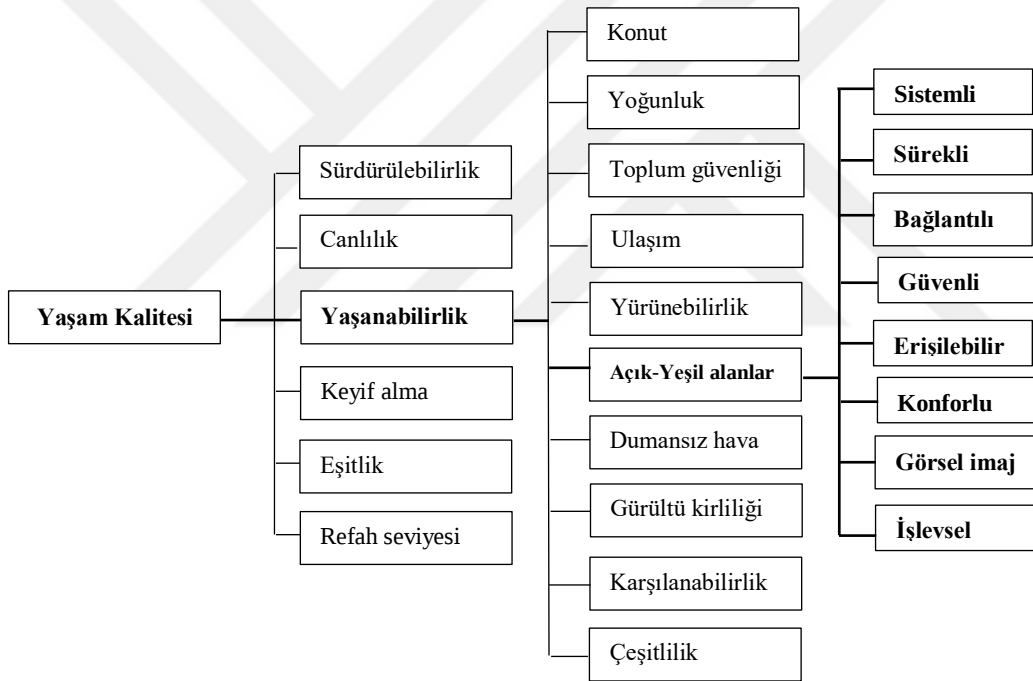
Yaşanabilirliğin kelime karşılığı yaşamaya elverişli, yaşamaya değer anlamlarını taşımaktadır (Ayataç, 2014). Ruşen Keleş (1980) kent bilimleri terimleri sözlüğünde yaşanabilirlik tanımını bir konutun ya da bir kentin niteliklerinin insanların yaşamını sürdürebilmelerine elverişli olması olarak açıklamaktadır.

Yaşanabilirliğin, çevresel özellikler ve kişisel özelliklerin birlikte değerlendirilmesi ile oluşan bir kavram olduğunu Pacione (1990) çalışmasında belirtmiştir (Şekil 2. 1).



Şekil 2. 1. Yaşanabilirlik şeması (Pacione, 1990 Akt: Ahmed ve ark., 2019)

Yaşanabilirlik kavramı birden çok kavramla bağlantılı olmakla birlikte yapılan çalışmalarda genellikle yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik kavramıyla bir arada kullanılmaktadır. Yaşanabilirlikle yaşam kalitesi kavramının arasındaki ilişki incelendiğinde yaşam kalitesinin yaşanabilirlik kavramını kapsadığı görülmektedir (Şekil 2. 2).



Şekil 2. 2. Yaşanabilirlik ve yaşam kalitesi bağlamında yürünebilirlik ölçütleri (Ercan ve Belge, 2016'dan yararlanılarak hazırlanmıştır.)

Yaşanabilirlik kavramı bireyden küresel düzeye doğru değişen farklı ölçek düzeylerinde kullanılmaktadır. Bu düzeyler; cadde, mahalle, kent, eyalet, ülke aynı zamanda yaş, eğitim düzeyi gibi çeşitlilikler içermektedir. Yaşanabilirlikle birlikte kullanılan sürdürülebilirlik kavramı farklı ölçek düzeyleri arasındaki ilişkiyi ifade etmekte ve insanlarla çevrenin gelecekteki uyumluluğunu tanımlamaktadır. Yaşanabilirlik ve yaşam kalitesi ise içinde bulunulan andaki uyumlulukla ilişkili kavramlardır (Kamp ve ark., 2003).

Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik kavramları bir arada sıklıkla kullanılmakla birlikte bu iki kavram arasındaki fark; yaşanabilirlik çalışmalarının insan ve sosyal faktörlere daha fazla vurgu yapmasıyla ilişkilidir ve yaşanabilirlik kavramı, sürdürülebilirliğin daha geniş, farklı ve niteliksel bir bileşenidir (Szibbo, 2015).

Yaşanabilirlik kavramını çevresel yaşanabilirlik ve bireysel yaşam kalitesi olmak üzere iki farklı yaklaşımla ele alan Veenhoven (2006) “The Four Qualities of Life Ordering Concepts and Measures of the Good Life” adlı çalışmasında; çevresel yaşanabilirliği iyi yaşam koşulları olarak, bireysel yaşam kalitesini ise yaşanabilirlikle ilgili kişisel tercihler olarak açıklamaktadır. İyi yaşam koşulları genel olarak; güvenli bir çevre ve insanların temel ihtiyaçlarının karşılanabildiği mekânlar olarak açıklanmaktadır. Kişisel tercihler ise insanlara göre farklılıklar gösterebilen çeşitli istek ve beklentilerden oluşmaktadır.

Yaşanabilirlik; bir topluluğun refahını yansıtan insanların şimdi ve gelecekte yaşamak istedikleri yerlerin özelliklerini içermektedir (Woolcock, 2009). Yaşanabilirlik en genel ifadeyle insanların yaşadığı çevreyle, toplum yapısıyla, refah düzeyiyle ilgilenmektedir. Bu bağlamda yaşanabilirlik; “insan-çevre-yerleşim-toplum” arasındaki ilişkinin tanımlanmasında kullanılan bir ilkel bütündür (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012). Yaşanabilirlik kavramı kısaca; “yaşanılan yerin standartlarının beklentileri karşılaması durumu” olarak ifade edilmektedir (Şolt, 2018a).

Günümüzde kent planlamasının birçok yönü yaşanabilirlik kavramına dayanmakta ve yaşanabilirlik çalışmaları coğrafya, sosyoloji, psikoloji, ekonomi, tarih, eğitim, sağlık, ulaşım ve mimari gibi farklı pek çok bilim dalıyla birlikte ele alınmaktadır (Zec ve ark., 2018; Ekşi ve Baz, 2019).

Yaşanabilirlik kavramına yönelik yapılan araştırmalarda genellikle kullanılan parametreler ise sosyo-kültürel aktiviteler, mekân algısı, kamu hizmetlerinin erişilebilirliği, yeşil alan ve rekreasyon hizmetlerinin varlığı, güvenlik gibi unsurlardan oluşmaktadır (Keçeli, 2013). Yaşanabilirlik kavramı, günümüzde çevresel sorunları çözmeye, yürünebilir kompakt kentleri teşvik etmeye ve kentsel sürdürülebilirliğin önemli bir bileşeni olmaya devam etmektedir (Quastel, 2015).

Yaşanabilirlik kavramına yönelik yapılan tanımlar incelendiğinde bilim insanlarının genellikle birbirini destekleyen ve tamamlayan açıklamalarda bulunduğu görülmektedir. Bu açıklamalara göre yaşanabilirlik kavramının, toplumsal yapıyla,

çevreyle, bireysel ve kentsel yaşam kalitesiyle, insanların yaşam tarzları ve yaşam alanlarına yönelik beklentileriyle ilişkili bir kavram olduğu ifade edilmektedir.

2. 1. 1. Yaşanabilir kentler ve özellikleri

1961 yılında Jane Jacobs'un, kentleşme süreçlerinde yaşanan sorunları eleştirerek, kentlerin iyileştirilmesine yönelik önerilere yer verdiği "The Death and Life of Great American Cities" isimli kitabı, yaşanabilir kentlerin önemine vurgu yapılan ilk çalışmalardan biri olmuştur (Jacobs, 1961). Günümüzde ise kentsel yaşanabilirlik, kentlerdeki nüfus artışı, kentlerin kontrolsüz büyümesi, planlamadaki eksiklikler ve insanların yaşam alanlarından beklentilerinin artması gibi sorunlarla güncel bir kavram hâline getirmiştir (Keçeli, 2013).

1976 yılında Kanada'nın başkenti Vancouver'da gerçekleştirilen I. Habitat Konferansı'nda yaşanabilir ve sürdürülebilir kentlere ilişkin konular gündeme getirilmiştir (Alptekin, 2007 Akt: Başar, 2019). 1996 yılında İstanbul'da gerçekleştirilen Habitat II İnsan Yerleşimleri Zirvesinde ise yaşanabilir kentlerin oluşmasına yönelik ilke ve değerler belirlenmiştir. Bu ilke ve değerlerin ana başlıkları; "ekoloji, arazi kullanımı, ulaşım, kamusal alanlar, sağlık, güvenlik, tasarım, eğitim, kültür ve ekonomik kalkınma" olarak ele alınmıştır (T. C. Kalkınma Bakanlığı, 2012).

Yaşanabilir kentlerin planlama ve tasarım ilkeleri ise çekici, estetik ve işlevsel kamusal mekân, temiz ve güvenli kentsel mekân, insan ölçeğinde tüm bireyler için konforlu kentsel mekân, kültürel çeşitliliğin sürdürülebilirliği, katılım imkânları sunan yönetim yapısı, sürdürülebilir ulaşım modlarının arz edilmesi, doğal kaynakların korunması ve enerji verimliliğinin desteklenmesi, motorlu ulaşım araçlarından bağımsız kent olarak sıralanmaktadır (Sınmaz, 2013).

İngiliz kentlerine yönelik hazırlanan çalışma kapsamında Yeang (2006) mekânsal yaşanabilirlik parametrelerini dört ana başlıkta değerlendirmiştir (Çizelge 2. 1).

Çizelge 2. 1. Yaşanabilirlik parametreleri (Yeang, 2006)

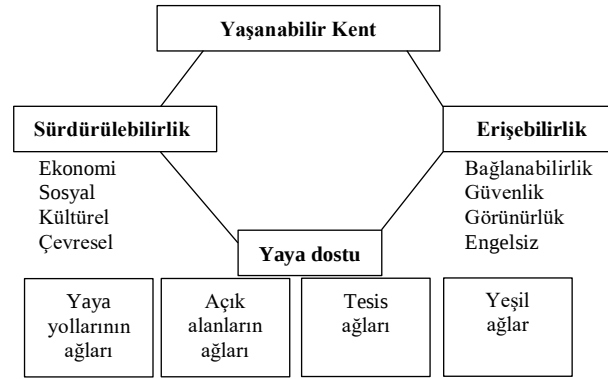
A. Çevresel Kalite	B. Yerin Fiziksel Kalitesi	C. Yerin İşlevsel Kalitesi	D. Daha Güvenli Yerler
1. Gürültülü mü?-Sessiz mi?	5. Yapılı çevrenin kalitesi "ürün"	9. Yaya seyahatleri kolay mı?-zor mu?	12. Suç oranları
2. Kirliliği mi?-Temiz mi?	6. Terk edilmiş arazi seviyeleri	10. Toplu taşıma kalitesi	13. Anti-sosyal davranış
3. Az mı kalabalık?-Çok mu kalabalık?	7. Parkların ve yeşil alanların kalitesi	11. Hizmetlerin canlılığı ve uygulanabilirliği	
4. Bina kalitesi İyi mi?-kötü mü?	8. Kamusal alan kalitesi		

Kentsel yapılı çevrenin yaşanabilirliğine katkıda bulunabilecek ve ölçülebilir olan parametreler ise Southworth (2003) tarafından belirtilmiştir (Çizelge 2. 2). Verilen bu özelliklerin bir kısmı bilgisayar tabanlı haritalama, havadan görüntüleme ölçümleri ve CBS (coğrafi bilgi sistemi) gibi uygulamalarla ölçülebilmektedir.

Çizelge 2. 2. Kentsel yapılı çevrenin yaşanabilirliğine katkıda bulunan parametreler (Southworth, 2003)

Erişim	-Yaya erişimi -Bisiklet erişimi -Toplu taşıma erişimi
Sokak ve Yol Sistemleri	-Yürüyüş yolları, bisiklet yolları, yollar, manzaralı park yolları -Sokağın sürekliliği; sokak tanımı -Sokak desenleri, kavşak desenleri, blok boyutları, sorunlu kavşaklar -Kaldırım ve cadde genişlikleri -Sokağın görünümü -Sokak ağacı envanteri ve deseni -Yardımcı direkler, teller
Yapılı Form	-Ölçek / kütle / şeffaflık -Yapı türleri, malzemeleri, karakteri, durumu -Tarihi yapılar
Halka Açık Yerler	-Açık alanlar, parklar, plazalar, sosyal alanlar -Kullanım şekilleri / kullanım türleri
Aktivite	-Görünür aktivite / yaya aktivitesi / insanların kullanımı -Gece hayatı / 24 saat aktivite -Çeşitlilik / karma kullanım
Doğal Faktörler	-Topografya -Öne çıkan doğal özellikler -Peyzaj türleri -Drenaj modelleri -Güneş / gölge -Mikroklima -Tarihi manzaralar -Habitatlar; habitat bağlantısı -Doğal afetler -Sulak alanlar
Görünüm	-Koridorlar, önemli noktalar, doğal özellikler, ufuk çizgisi, kıyı şeritleri, sırtlar
Kontrol	Kamu mülkiyeti, kamu denetimi
Diğer	-Gürültü -Boş alanlar / sakin alanlar / adapte olabilen alanlar -Bakım -Güvenlik, kazalar, suçlar

Yaşanabilir kentlerin temel niteliklerini sürdürülebilirlik ve erişebilirlik kavramlarının birleşimi oluşturmaktadır (Zec ve ark., 2018). Sürdürülebilirliğin sahip olduğu tüm boyutlar yaşanabilir kentlerin sahip olması gereken özellikleri oluştururken sürdürülebilir ulaşım yapısı ve erişebilirlik beraberinde yaya dostu kentsel ortamları oluşturmaktadır (Şekil 2. 3). Ayrıca yaşanabilir kentlerde erişebilirliğin açık-yeşil alanlar için yüksek düzeyde olması bu kentlerin yeşil sistemlere sahip olmasıyla ilişkilidir.



Şekil 2. 3. Yaşanabilir kentlerin temel nitelikleri (Zec ve ark., 2018)

Sürdürülebilirlik ve erişebilirlik kavramlarının yanı sıra yaşanabilir kentlerin diğer bir özelliği ise yürünebilirlik kavramıdır. Yürünebilirlik, sürdürülebilir bir kentin temelini oluşturan çevreye zarar vermeyen yeşil bir ulaşım şeklidir (Forsyth ve Southworth, 2008). Yaşanabilir kentler; sokakların, yaşama, çalışma ve rekreasyon alanlarının birbirine bağlantılı olmasıyla yürünebilir kentsel ortamların oluşmasını sağlamaktadır (Zec ve ark., 2018).

Yaşanabilir kentlerde erişebilirliğin yüksek olması; toplu taşıma araçları, bisiklet kullanımı ve yürüme gibi ulaşım türlerinin tercih edilmesi ve birbiriyle entegre bir şekilde kullanılmasıyla sağlanmaktadır. Yaşanabilir kentlerde toplu taşıma olanaklarına ve yeşil alanlara yürüme mesafesinde erişim sağlanmaktadır. Bu durum; yaşanabilir kentlerde özel araçlardan daha çok toplu taşıma araçlarının kullanılmasıyla ve bu kentlerde yaşayan insanlar için yeşil alan kullanımının büyük önem taşımasıyla ilişkilidir. Yürünebilir olarak da nitelendirilen yaşanabilir kentler güvenli, bağlantılı ve okunabilir kentsel mekânları içerir.

Kentlerin yaşanabilir olmasında kentlerin sahip olması gereken özelliklerin yanı sıra kent insanının kişisel tercihleri, yaşam kalitesine yönelik beklentileri ve algısal farklılıkları da rol oynamaktadır. Yaşanabilir kentler, insanların hayatlarını devam ettirebilmesi için uygun şartların olmasıyla birlikte insanların yaşam alanlarını hangi açılardan yaşanabilir olarak algıladıklarıyla ve kente yükledikleri anlamlarla ilişkilidir (Afacan, 2015; Şolt, 2018b). Bununla birlikte insanların yaşı, cinsiyeti, bedensel özürleri ve bireysel tercihleri de yaşanabilir kentlerin oluşmasında etkilidir (Keçeli, 2013).

2. 1. 2. Dünyadaki yaşanabilir kentler

Dünya genelinde kentlerdeki yaşam kalitesini ve yaşanabilirlik düzeyini araştıran, bu araştırmaları çeşitli parametrelere dayanarak, kentler arasında sıralama

oluşturan kurum ve kuruluşlar bulunmaktadır. Bu kapsamda kentleri daha yaşanabilir kılmak için 1985 yılında başlatılan “International Making Cities Livable (IMCL)” tarafından çeşitli konferanslar yapılmakta ve makaleler yayınlanmaktadır (URL 1).

Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü (OECD) tarafından her yıl yaşam memnuniyetini tespit etmek amacıyla anketler hazırlanmakta, yaşanabilirlik veya yaşam kalitesi endeksi adı altında sıralamalar yapılmaktadır. Bu araştırmada yapılan kentlerin yaşam memnuniyeti sıralamasında 11 tane parametre kullanılmaktadır. Bu parametreler; “konut, gelir, meslekler, topluluk, eğitim, çevre ve ortam, sivil katılım, sağlık, yaşam memnuniyeti, emniyet, iş-yaşam dengesi” olarak belirlenmiştir (URL 2).

Kentsel yaşam kalitesine ve yaşanabilirliğe yönelik uluslararası düzeyde çalışmalar gerçekleştiren diğer kuruluş ve konferanslar ise Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler tarafından düzenlenen Habitat konferansları ve ISOCARP (Uluslararası Şehir ve Bölge Plancıları Birliği) adlı sivil toplum kuruluşlarıdır (Sipahi, 2002).

World Resources Institute (WRI), 2013 yılından bu yana çeşitli dünya ülkeleri ve Türkiye’den gelen katılımcılar eşliğinde kent yöneticilerinin “herkes için yaşanabilir kentler” yaklaşımı ile projeler geliştirmelerine katkı sağlamayı hedeflemekte ve buna yönelik olarak çeşitli konferanslar yapmaktadır (URL 3).

Bu kurum ve organizasyonlar dışında dünya basınında yaşanabilir kentlere yönelik yayın yapan çeşitli dergiler bulunmaktadır. Bu dergiler araştırmalarını her yıl düzenli olarak, çeşitli parametreler doğrultusunda yapmakta ve kentleri yaşanabilirliklerine göre sıralamaktadır. İngiltere’de yayınlanan “Monocle, İngiliz The Economist grubu bünyesinde Economist Intelligence Unit (EIU)” adlı kuruluş, Amerika’da yayınlanan “Mercer ve Forbes” bu dergilere örnek olarak verilebilir (Kuru ve Özkök, 2017; Şolt, 2018b).

Londra merkezli küresel ilişkiler dergisi olan Monocle Dergisi, her yıl yaşam kalitesi anketi ile dünyadaki en yaşanabilir 25 kenti oluşturan bir liste hazırlamaktadır. Bu listede nesnel ve öznel veriler bir arada bulunmaktadır (Woolcook, 2009). Monocle dergisi, 2007 yılı itibariyle yaşam kalitesi listesini, “güvenlik, altyapı, toplu taşıma ve kamu hizmetlerinin kalitesi, park ve yeşil alanlar, kültürel ve sanatsal faaliyetler” gibi temel parametreler ile oluşturmaktadır. Monocle 2015 yılında bu parametrelere yenilerini eklemiştir. Bu eklenen parametrelerden bazıları, açık havada zaman geçirme olanakları, uluslararası ulaşım imkânları, toplu taşıma araçlarının maliyeti ve bisiklet kullanma olanaklarından oluşmaktadır (URL 4).

Monocle 2019 yılı için belirlediği yaşanabilir kentler sıralamasında ilk onda yer alan kentler, Zürih, Tokyo, M n h, Kopenhag, Viyana, Helsinki, Hamburg, Madrid, Berlin ve Lizbon'dur. Listenin devamında, Melbourne, Stockholm, Sidney, Amsterdam, Vancouver, Hong Kong, Kyoto, Barcelona, Paris, Duesseldorf, Auckland, Fukuoka, Brisbane, Oslo, Singapur yer almaktadır (URL 5).

The Economist Dergisi'nin analiz ve araştırma birimi olan ve Economist Intelligence Unit (EIU) tarafından hazırlanan küresel yaşanabilirlik sıralamalarında 5 tane ana başlıktan oluşan 30 ayrı parametre kullanılmaktadır (URL 6). Bu parametreler farklı puanlandırma katsayılarına sahip olup 140 dünya kenti için uygulanmaktadır ( izelge 2. 3).

Economist Intelligence Unit (EIU) tarafından hazırlanan küresel yaşanabilirlik sıralaması en kapsamlı ve geniş çaplı sıralamalardan biridir ve nicel verilerle birlikte kamuoyu anketleri yapılmaktadır. Bu verilerin sonuçları doğrultusunda katılımcılardan temsili  rnekler Asya'dan (%30), Amerika'dan (%30), Avrupa'dan (%30) ve dünyanın diğer kısımlarından (%10) elde edilerek kentler arasında kıyaslamalar yapılmaktadır (Kashef, 2016).

Çizelge 2. 3. Küresel yaşanabilirlik sıralamasında kullanılan parametreler (URL 6)

İstikrar %25	Sağlık %20	Kültür-�evre %25	Eğitim %10	Alt Yapı %20
Adil su�ların tekrarlanma sıklığı	özel sağlık hizmetlerinin mevcudiyeti	Nemlilik/sıcaklık derecesi	özel eğitim kurumlarına erişim	Karayolları ağının kalitesi
şiddet su�larının tekrarlanma sıklığı	Kamu sağlık hizmetlerinin mevcudiyeti	İklim kaynaklı rahatsızlık(ziyaretçiler için)	�zel eğitim kurumlarının eğitim kalitesi	Toplu taşıma kalitesi
Terör tehdidi	Reçetesiz ilaçlara erişim	Yolsuzluk seviyesi	Kamusal eğitim hizmetleri göstergeleri	Uluslararası bağlantıların kalitesi
Askeri �atışma tehdidi	Genel sağlık göstergeleri	Sosyal ve dini kısıtlamalar		İyi kalitede barınmaya erişim
Sivil �atışma/iç savaş tehdidi		Sansür seviyesi		Enerji dağıtım kalitesi
		Spor aktivitelerine erişim		Su dağıtım kalitesi
		Kültürel aktivitelerine erişim		Telekomünikasyon kalitesi
		Yeme-içme		
		Tüketim maddeleri ve hizmetleri		

2011 yılından 2019 yılına dek yapılmış olan küresel yaşanabilirlik raporlarında yer alan yaşanabilirlik sıralamaları incelendiğinde genellikle listede ilk onda yer alan kentlerin Avrupa, Kuzey Amerika ve Avusturalya'daki kentler olduğu görülmektedir. Küresel Yaşanabilirlik Raporu'na (2018) göre ilk onda yer alan kentlerin yaşanabilirlik

açısından değer kaybına uğramadığı ve genel puanlarında ciddi bir düşüş görülmediği tespit edilmiş ve sıralamalarda puanlarını artıran kentlerin yaşanabilirliğe yönelik yeni gelişmeler kaydetmesi etkili olmuştur. Örneğin 2019 yılı verilerine göre 3'üncü sıraya yükselen Sidney kenti kültür ve çevre parametresinde yapılan düzenlemeler ile sıralamada öne çıkmaktadır. Bu düzenlemeler arasında Sürdürülebilir Sidney 2030 Stratejisi bulunmaktadır (URL 6; URL 7).

Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2016) incelendiğinde zengin ülkelerde yer alan daha küçük ve orta ölçekli kentlerin yaşanabilirlik açısından daha büyük metropollere göre avantaj sahibi oldukları belirlenmiştir. Örneğin Melbourne veya Calgary gibi orta büyüklükteki kentler düşük nüfus yoğunluğu, çeşitli barınma seçenekleri ve sahip oldukları yeşil alanlarla New York, Londra ve Paris gibi kentlere kıyasla yaşanabilir kent olmaya daha uygundur. Bu büyük metropollerin yaşanabilirlikte ilk sıralarda olmamasının sebepleri ise yüksek seviyelerde bulunan suç oranları, trafik sıkışıklığı ve toplu taşıma sorunları olarak sıralanmaktadır (URL 7; URL 8).

2020 yılında dünya genelinde yaşanan Covid-19 pandemisi nedeniyle küresel yaşanabilirlik sıralaması yapılmamış olup 2021 yılına ilişkin yapılan yaşanabilir kent sıralaması geçmiş yıllara ait verilerle birlikte Çizelge 2. 4'te yer almaktadır. 2021 yılında listede yaşanan değişiklik, kentlerin pandemi sürecinde aldıkları tedbirlerle ilişkilidir (URL 9). Çizelgede boş kalan sıralamalar ise iki farklı kentin aynı sırayı ortak paylaşmalarından kaynaklanmaktadır.

Çizelge 2. 4. Küresel yaşanabilirlik sıralamaları (URL 6 - URL 7 - URL 8 - URL 9 - URL 10 - URL 11 - URL 12 - URL 13 - URL 14 - URL 15)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2021
1	Melbourne	Melbourne	Melbourne	Melbourne	Melbourne	Melbourne	Melbourne	Viyana	Viyana	Auckland
2	Vancouver	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Melbourne	Melbourne	Osaka
3	Viyana	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Osaka	Sidney	Adelaide
4	Toronto	Toronto	Toronto	Toronto	Toronto	Toronto	Toronto	Calgary	Osaka	Wellington
5	Calgary	Calgary	Calgary	Adelaide	Calgary	Calgary/ Adelaide	Calgary/ Adelaide	Sidney	Calgary	Tokyo
6	Helsinki	Adelaide	Adelaide	Calgary	Adelaide			Vancouver	Vancouver	Perth
7	Sidney	Sidney	Sidney	Sidney	Sidney	Perth	Perth	Toronto	Toronto	Zürich
8	Perth/ Adelaide	Helsinki	Helsinki	Helsinki	Perth	Auckland	Auckland	Tokyo	Tokyo	Cenevre
9		Perth	Perth	Perth	Auckland	Helsinki	Helsinki	Kopenhag	Kopenhag	Melbourne
10	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland	Helsinki/ Zürich	Hamburg	Hamburg	Adelaide	Adelaide	Brisbane

Küresel danışmanlık hizmeti veren Mercer uluslararası alanda çalışanlar ve şirketler için her yıl 223 metropolde yaşam kalitesi anketi hazırlamaktadır. Çeşitli parametrelerle kentler arasındaki yaşam kalitesindeki farklılıkları analiz edilmekte ve kıyaslanan kentlerin sentezi oluşturulmaktadır (Daniela, 2017). Mercer dünya çapında

yaptığı yaşam kalitesi sıralamasını New York kentini baz alarak gerçekleştirmektedir (Woolcook, 2009).

Mercer kentlerin yaşam koşullarını 10 farklı kategoride gruplandırarak 39 parametreye göre analiz etmektedir. Her parametrenin puanı o kentte yaşayan yabancılar açısından önemini yansıtacak ağırlıkla belirlenir ve kentten kente karşılaştırmalar yapılabilmesini sağlar. Kentlerin yaşanabilirliğini belirleyen parametrelerin ana başlıkları; politik ve toplumsal ortam, ekonomik ortam, sosyo-kültürel ortam, tıp ve sağlık konuları, okullar ve eğitim, kamu hizmetleri ve ulaşım, eğlence ve dinlenme, tüketici ürünleri, konut, doğal çevre olarak belirlenmiştir (URL 16).

Mercer Yaşam Kalitesi Anket verilerine göre 2009 yılından 2019 yılına dek yaşanabilirlik sıralamalarında ilk onda yer alan kentlerin genellikle Avrupa’da bulunduğu görülmektedir. Yaşanabilirlikte öne çıkan diğer kentler ise Yeni Zelanda, Avustralya ve Amerika’da bulunmaktadır (Çizelge 2. 5). Mercer 2009 yılından bu yana en yaşanabilir kent olarak Viyana’yı belirlemiştir. Viyana kenti, Mercer Yaşam Kalitesi Anket sonuçlarına göre; “toplumsal konularda kendini yenilemesi ve iyileştirmesi, yerli ve yabancılar yüksek bir güvenlik seviyesi sağlaması, iyi yapılandırılmış toplu taşıma ağı, çeşitli kültür ve eğlence olanakları” sayesinde birinciliğini korumaktadır (URL 16). Çizelgede boş kalan sıralamalar ise iki farklı kentin aynı sırayı ortak paylaşmalarından kaynaklanmaktadır.

Çizelge 2. 5. Mercer yaşam kalitesi anketi sonuçları (URL 17 - URL 18 - URL 19 - URL 20 - URL 21 - URL 22 - URL 23 - URL 24 - URL 25 - Mercer, 2010)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana	Viyana
2	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich	Zürich
3	Cenevre	Cenevre	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland	Auckland/ Münih	Vancouver
4	Vancouver/ Auckland	Vancouver/ Auckland	Münih	Münih	Münih	Münih	Münih	Münih	Münih		Münih
5			Vancouver/ Auckland	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Vancouver	Auckland
6	Düsseldorf	Düsseldorf		Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf	Düsseldorf
7	Münih	Münih/Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt	Frankfurt
8	Frankfurt		Cenevre	Cenevre	Cenevre	Cenevre	Cenevre	Cenevre	Cenevre	Cenevre	Kopenhag
9	Bern	Bern	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag	Cenevre
10	Sidney	Sidney	Bern	Bern	Bern/ Sidney	Bern/ Sidney	Sidney	Sidney	Basel	Bern/Sidney	Basel

2. 1. 3. Yaşanabilirlik parametreleri

Yaşanabilir kentlere ilişkin yapılan çalışmalarda kullanılan parametreler ve yaşanabilir kentlerin sahip olması gereken özellikler irdelendiğinde çalışmanın amacına

yönelik olarak belirlenen *güvenlik*, *çevre*, *ulaşım-erişebilirlik* parametreleri açıklanmıştır.

- **Güvenlik**

İnsan yaşamını geçmişten bugüne büyük ölçüde etkileyen güvenlik, kentsel yaşanabilirliğin oluşmasını sağlayan parametrelerden biridir. Bir kentin güvenliği, o yerleşmeyi tehdit eden tüm unsurlarla, suç oranlarıyla, yönetimdeki istikrar ve toplumsal düzenle ilişkili olduğu gibi kentsel bir mekânın kullanım amacıyla ve tasarım elemanlarıyla da ilişkili olan geniş çaplı bir kavramdır.

Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) ve Mercer Yaşam Kalitesi Anketlerinin (2019) sonuçlarına göre yaşanabilirliği düşük olan kentlerdeki en büyük sorunlardan birinin güvenlik olduğu tespit edilmiştir. Bu kentlerde yaşanan en temel güvenlik sorunları, terör ve iç çatışmalardan kaynaklanmaktadır. Yaşanan bu güvenlik sorunları aynı zamanda kentlerin alt yapısına zarar vermekte sağlık, eğitim, ulaşım gibi pek çok hizmetin sağlanmasına engel olmaktadır. Güvenli yerler Yeang'a (2006) göre, suç oranlarının ve anti-sosyal davranışların az olduğu yerlerden oluşmaktadır.

Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisine göre güvenlik, insanın temel ihtiyaçları arasında ikinci sırada bulunmaktadır. Bu durumda fiziksel ihtiyaçlarını karşılayan insanların güvenlik ihtiyacını karşıladıktan sonra sosyal ihtiyaçlarını karşılaması gerekmektedir. (Maslow, 1943 Akt: Çelik, 2018a). Sosyal ihtiyaçların karşılanmasına etki eden kentsel açık-yeşil alanların, öncelikle güvenli mekânlar sunması sonrasında dinlenme, eğlenme ve sosyalleşme ihtiyaçlarını karşılaması beklenmektedir. Açık-yeşil alanların güvenliğini olumsuz etkileyen faktörler ise mekânsal özellikler, bakımsızlık, kalabalık, yabancılar, trafik, iklim olayları, suç tehlikesi olarak yer almaktadır (Çelik, 2018a).

Kentsel mekânların güvenliğinin sağlanması için mekânların her saatte güvenli kullanıma sahip olması, geniş ulaşım ağları ile ıssızlaştırılmaması, yeterli miktarda aydınlatma elemanının yer alması, güvenlik kameralarının bulunması gibi önlemler alınmalıdır. Güvenliğin sağlandığı mekânlar, kent insanı tarafından daha çok tercih edilen, hareketli, canlı ve yaşayan mekânlardan oluşmaktadır (Metin, 2019).

- **Çevre**

Çevre, insanların yaşamlarını sürdürdükleri ortamlardan meydana gelmektedir. Çevrenin kalitesi, yaşanabilirliğin sağlanmasında etkili olan bir parametredir. Yeang

(2006) çevresel kaliteyi mekânın gürültülü-sessiz, temiz-kirli, az kalabalık-çok kalabalık, binaların kalitesinin iyi-kötü olmasına yönelik olarak değerlendirmiştir.

Kentsel yerleşimlerdeki sorunlara insan hakları çerçevesinde yaklaşan ve yaşam kalitesini yükseltmeyi öngören Avrupa Kentsel Şartı kirletilmemiş sağlıklı çevreyi; “hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre” olarak tanımlamıştır. Gürültü ve hava kirliliği kentlerde yoğun olarak kullanılan ulaşım araçlarından, sanayi, turizm, ticaret ve inşaat gibi pek çok farklı hizmet sektöründen kaynaklanan ve çevresel kaliteyi olumsuz yönde etkileyen sorunlardan biridir. Bu sorunlar kentte yaşayan insanların büyük bir kısmının psikolojik ve fizyolojik dengesini olumsuz etkileyerek iş başarısını azaltmaktadır (Kazmacı, 2016).

Yeşil alan kullanımlarına yönelik çevresel kalite parametreleri ise Project for Public Spaces (2000) adlı organizasyonda, aktivite ve kullanımlar, ulaşılabilirlik, konfor ve imaj, sosyallik başlıklarıyla belirlenmiştir (Akt: Sağlık, 2014).

Çevre parametresine yönelik yapılan açıklamalara göre kaliteli ve sağlıklı bir çevre oluşturmak için; konutlar, çalışma ve hizmet alanları kullanıcı taleplerini karşılarken bu kullanımlardan kaynaklı her türlü kirletici unsurun en az seviyede olması sağlanmalıdır. Bunun yanı sıra kentsel mekân kalitesi göz önünde bulundurularak yapıların doğal çevreyle uyumlu, iklime duyarlı, işlevsel, belli bir estetiğe ve konfora sahip olacak şekilde tasarlanması, açık-yeşil alanların yapılar arasında dengeleyici ve fonksiyonel bir unsur olarak kullanılması gerekmektedir.

Kent kimliğinin, tarihi ve kültürel değerlerin korunması, planlamada halk katılımının ön planda yer alması gibi sürdürülebilir nitelikler, yapıli ve sosyo-kültürel çevrenin bir parçasını oluşturmaktadır. Sürdürülebilirlik kentlerin sosyal yapısında, fiziksel ve çevresel unsurlarında rol oynamaktadır. Evans (2002), yaşanabilirliğı bir yüzü geçim kaynağı diğeri ekolojik sürdürülebilirlik olan ikiyüzlü bir madalyon olarak açıklamaktadır. Bu açıklamaya göre yaşanabilir olan kentlerin aynı zamanda sürdürülebilir kentler olduğı vurgulanmaktadır.

Etkin ve güçlü yerel yönetimin, yapılacak kentsel plan ve uygulamalarda halk katılımının ve fırsat eşitliğinin sağlandığı sürdürülebilir kentler, fiziksel çevrenin herkes için tasarlandığı, kentsel imkânlardan toplumdaki her kesimin faydalanmasının sağlandığı yaşanabilir kentlerdir.

Kentlerin bir kimliğe sahip olması ve sahip olduğı kimliğin sürdürülebilir olması yaşanabilir bir kent için vurgulanan diğeri bir özelliktir (Beyazıt, 2007). Lennard

ve ark., (1995) yaşanabilir kentlerin mimarisinde, sokak düzeninde ve açık alanlarında kendine özgü karakterinin görüldüğünü belirtmekte ve bunu her kentin sahip olduğu farklı “DNA” olarak tanımlamaktadır (Akt: Beyazıt, 2007).

- ***Ulaşım - Erişebilirlik***

Erişebilirlik istenilen yere kolay ve güvenli bir şekilde ulaşım sağlayabilmektir. Avrupa Kentsel Şartı’na göre “Kentlerin, herkesin her yere erişebilirliğini sağlayabilecek şekilde tasarlanması” gerekmektedir (Kazmacı, 2016).

Yaşanabilir kentlerin ulaşım yapısında yürünebilirlik önemli rol oynamaktadır. Yürünebilirliğin tercih edilebilmesi için yürüme gerçekleştirilecek alanın kullanışlı, güvenli, rahat ve ilginç olması gerekmektedir. Bu dört koşul yürünebilirliğin sağlanması için bir arada bulunmalıdır. Bu doğrultuda caddelerin yayalara güvenli bir yol sağlamak üzere tasarlanması ve insanların kendilerini güvende hissedebilmesi sağlanmalıdır. Bunun dışında yürümeye engel oluşturan otoparkların fazla olmaması, toplu taşıma araçlarının kullanımlarıyla birlikte ağaçlandırmalara sahip yürüyüş yollarının bulunması yürünebilirlik için önem taşımaktadır. Yürünebilir kentler aynı zamanda bisikletle gezilebilen ve bisiklet kullanımı sayesinde yayaları destekleyen ortamların gelişmesini sağlayan kentlerdir (Speck, 2017). Dolayısıyla kentlerin yaşanabilirliğini artırmak için ulaşımında yaya önceliğinin artırılması, bu doğrultuda yaya yolu olarak düzenlenecek alanların daha çekici ve işlevsel hale getirilmesi, yaya yolu düzenlenemeyen alanlarda ise yayayı taşıt trafiğinden üstün tutan uygulamaların yapılması gerekmektedir (Beyazıt, 2007).

Yaşanabilirliğin yüksek olduğu kentlerde; kentsel hareketliliği artırmaya, özel araç bağımlılığını azaltmaya yönelik politikalar izlenmektedir. Bu politikalar, şehir içi ve şehirlerarası ulaşımın kolay olması, kent merkezinde raylı sistemlerin aktif kullanılması, toplu taşıma kullanımının gelişmiş olması, ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçlarının bisiklet yollarıyla bağlantılı ve uygun fiyatlı olması, kentlerde yer alan toplu taşıma duraklarına ve yeşil alanların tümüne erişebilirliğin yürüme mesafesinde olmasıdır. Güçlü toplu taşıma ağlarının bulunduğu, yürünebilirliğin ve bisiklet kullanımının teşvik edildiği, çevre dostu enerji kullanımının yaygın olduğu, özel araç bağımlılığının azaltıldığı ve hız limitlerinin sınırlandırıldığı kentler yaşanabilir bir kentin sahip olması gereken sürdürülebilir ulaşım yapısını oluşturmaktadır (Eryiğit, 2012).

2. 2. Kentlerin Yaşanabilirliğinde Açık-Yeşil Alanların Rolü

Açık-yeşil alan kavramları literatürde çeşitli tanımlara sahip olmakla birlikte yapılan çalışmalarda genellikle bir arada kullanılan ve birbirlerini tamamlayan kavramlardır. 1880’li yıllardan itibaren açık-yeşil alanlar; insanların yaşam kalitesini artırmak, kentsel gelişmeyi kontrol etmek ve kentlerin olumsuz etkilerini en aza indirmek amacıyla planlanmaya başlanmıştır (Taçyıldız, 2020).

Gül ve Küçük (2001) açık-yeşil alan kavramlarının birbirinden ayrı kavramlar olmasıyla birlikte uygulamada bu iki kavramı kesin bir şekilde ayırmanın mümkün olmadığını ve kentsel mekânlarda açık-yeşil alanların birbirini tamamlayan, kentin fiziksel yapısını ortaya koyan ve biçimlendiren bir denge unsuru olduğunu vurgulamaktadır.

Açık alan kavramını Keleş (1980) insanların yaşam sürdürdükleri, yapılaşmış alanların dışında kalan, doğal durumda kalmış ya da tarımsal ve konut dışı dinlenme amaçlarına ayrılmış kent parçası olarak tanımlarken; yeşil alan kavramını kentlerde insanların dinlenmesi, çocukların oyun oynaması ve yoğun yapılaşma görünümünün önüne geçilmesi amacıyla kent yönetimcileri tarafından düzenlenen ağaçlı yol gibi ortak kullanım alanı olarak tanımlamaktadır.

Açık alanlar kentsel alanlarda fiziksel sınırlar oluşturan, kentlerin hem doğal yapısının hem peyzaj özelliklerinin sürdürülmesine imkân sağlayan arazilerin genel adı olarak açıklanırken yeşil alanlar, kentsel doku içerisinde farklı arazi kullanımlarına yönelik çok amaçlı planlanan kamu veya özel mülkiyete sahip alanlar olarak belirtilmektedir (Gold, 1980 Akt: Ter, 2002).

Açık alan kavramı kentler için önemli temel elemanlardan biri olmakla birlikte yapılaşmış alanların ve ulaşım alanlarının dışında kalan açıklıklar, boş alanlar veya herhangi bir rekreasyonel kullanım için uygun olan alanlardır (Öztaş, 1968; Akdoğan, 1987; Özbilen, 1991 Akt: Gül ve Küçük, 2001). Bu alanlara örnek olarak; “su yüzeyleri, üzerinde bitkisel eleman bulunmayan veya çok sınırlı sayıda bulunan meydanlar ve ulaşım alanları” gösterilmiştir (Gül ve Küçük, 2001).

Yeşil alanlar ise, “mevcut açık alanların bitkisel elemanlar (odunsu ve otsu bitkiler) ile kaplı veya kombine edilmiş yüzey alanları” olarak tanımlanmaktadır (Akdoğan, 1987; Saatçioğlu, 1978 Akt: Gül ve Küçük, 2001). Yapılan bu tanımlara göre her yeşil alan bir açık alan niteliğindeyken; her açık alanın yeşil alan olmayabileceği anlaşılmaktadır (Gül ve Küçük, 2001).

Önder çalışmasında (1997) açık alanları, doğal yapısı ve formu korunan, fazla bina ve yerleşme gereksinimi duyulmayan bölgeler olarak belirtmektedir. Yuen (1996) kentsel yeşil alanları, kent mekânı içinde fiziksel ve sosyal çevrenin yapısını belirleyen, eğitim, kültür ve rekreasyon amaçlı kullanımlara imkân sağlayan ve toplumdaki her kesimden insanın kullanımına açık olan kamusal mekânlar olarak tanımlamaktadır.

Amerika Çevre Koruma Ajansı olan Environmental Protection Agency (EPA) açık alan tanımını binaların ve başka yapıların bulunmadığı halka açık olarak kullanılan bir arazi olarak belirlemiştir (EPA, 2017). Kentsel yeşil alanları Bilgili ve Gökyer (2011), doğal ve yarı doğal alanlar olarak tanımlamakta ve yeşil alanların, kent ve doğa arasındaki bir bağlantı olduğunu belirtmektedir. Yeşil alanların 30113 Sayılı Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nde yer alan tanımı ise toplumun yararlanması için ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçesi, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence, rekreasyon ve rekreatif alanların toplamı olarak açıklanmıştır (Anonim, 2017).

Açık-yeşil alanlara yönelik yapılan tanımlar değerlendirildiğinde, açık-yeşil alanların kentlerin yaşanabilirliğindeki rolü, kentlerin fiziksel yapısını biçimlendirmesi, kentlerin çevresel kaynaklı yaşanan olumsuz etkileri azaltması, yapılaşmış alanlarla kentin doğal yapısı arasında denge oluşturması ve bireylerin toplumsal, sosyal ve rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılaması işlevleri ile yaşam kalitesinin artmasında büyük önem taşımaktadır.

2. 2. 1. Açık-yeşil alanların önemi ve işlevleri

Kentleşmeyle ortaya çıkan açık-yeşil alanlar; insanların doğaya yaklaşmasına olanak sağlayan, insan ve doğa arasındaki bozulan ilişkiyi dengeleyen, kentlerin fiziksel karakterlerinin oluşmasında belirleyici olan, kentin farklı kullanım alanlarıyla bütünleşmesini sağlayan, kentsel yaşam koşullarının iyileşmesinde etkili olan alanlardır (Ter, 2002; Çulha, 2013; Gül ve Küçük, 2001).

Açık-yeşil alanlar yaşanabilir bir kent oluşturmak için gereken çeşitli donatımlar içinde en önemli alanlardan birisidir (Onat, 1998). Açık-yeşil alanların sahip oldukları kentsel işlevler yaşanabilir kentler oluşturmak için önem taşımaktadır (Önder ve Kurtaslan, 2009). Bu işlevler sayesinde yaşam alanlarının estetik ve mekân kalitesinin artması, rekreasyon alanlarının oluşması, fiziksel aktivitelerin artması, kent sakinlerinin özellikle psikolojik açıdan sağlıklı yaşama imkânına erişmesi sağlanmaktadır (EPA, 2017; Wolch ve ark., 2014).

Açık-yeşil alanların rekreasyonel, iklimsel, peyzaj ve kent estetiği, ekolojik, fiziksel, sağlık ve psikolojik olarak sınıflandırılan işlevleri açıklanmıştır:

- *Rekreasyonel işlevler;* açık-yeşil alanlar kent insanının bir araya gelerek toplanmasını sağlamakta ve eğlence, dinlenme, oyun gibi aktivitelerin yapılmasına imkân tanımaktadır (Ter, 2002). Açık-yeşil alanlar kentte yaşayan insanlara aktif ve pasif rekreasyon imkânları sağlamaktadır (Yılmaz, 2016).
- *İklimsel işlevler;* yeşil alanlar hava kirliliğini ve gürültü kirliliğini bitkiler sayesinde absorbe ederek giderilmesinde etkilidir. Yapılar arasındaki açık-yeşil alanlar ise havalandırma kanalı işlevi görmektedir (Onat, 1998). Açık-yeşil alanlar kentin ısı derecelerini etkilemekte ve bitkiler sayesinde güneş ışınlarını absorbe edilerek ortam ısısının daha fazla yükselmesi engellenmektedir (Ter, 2002). Yeşil alanların varlığı aynı zamanda gölge oluşumunu da sağlamaktadır (Onat, 1998).
- *Peyzaj ve kent estetiği yönünden işlevler;* açık-yeşil alanlar yapıların sert hatlarını yumuşatmak, mekânlara sıcak ve canlı görünüm kazandırıp olumsuz görüntülerin oluşmasını engellemek, kullanılan bitkiler sayesinde kentte estetik görüntüler oluşmasına olanak sağlamaktadır (Ter, 2002).
- *Ekolojik işlevler;* yeşil alanlar çok sayıda bitki ve hayvan türüne yaşam imkânı tanımakta; ekolojik ve mikroklimatik yönden olumlu katkılar sağlamakta ve kentin yakınında tarımsal üretime olanak vermektedir (Ter, 2002). Ayrıca açık-yeşil alanlar kentsel ekolojik koridorların oluşmasını sağlayarak kentin doğal yapısının korunmasına katkı sağlamaktadır.
- *Fiziksel işlevler;* açık-yeşil alanlar kentte farklı arazi kullanımları arasında tampon görevi görmekte ve böylece kentin ulaşılabilirliğinin artması sağlanmaktadır. Yeşil kuşaklar ise kentin gelişmesini kontrol altına almakta etkilidir (Onat, 1998; Ter, 2002). Açık-yeşil alanlar, kentlerin kitle boşluk dengesinin belirlenmesine yardımcı olmaktadır (Yılmaz, 2016).
- *Sağlık işlevleri;* açık-yeşil alanlar kent insanına sakin ve huzurlu ortamlar sağlayarak insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirmektedir. Böylece kentte bulunan yeşil alanlar yaşam değerinin artmasında etkili olmaktadır (Ter, 2002).

- *Psikolojik işlevler*; açık-yeşil alanlar insanlara doğa ile buluşma imkânı sağlayarak insanların ruh sağlığına olumlu katkılar sağlamaktadır. Bu sayede insanların yaşadıkları mekâna bağımlılıkları artmaktadır (Ter, 2002).

Kentsel yaşam kalitesinin oluşmasında önemli roller üstlenen açık-yeşil alanların sahip oldukları işlevlerin kentin yaşanabilirliğine yönelik olumlu katkılar sağlayabilmeleri ve beklentileri karşılayabilmeleri için sistemli ve mekânsal bir süreklilik oluşturacak şekilde planlanmaları gerekmektedir (Önder ve Kurtaslan, 2009).

2. 2. 2. Açık-yeşil alanların sınıflandırılması

Açık-yeşil alanlar ile ilgili farklı bilim insanlarının çalışmalarıyla çeşitlilik gösteren sınıflandırma seçenekleri bulunmaktadır. Bu sınıflandırmalar açık alan, yeşil alan ve açık-yeşil alan başlıkları altında değişiklik göstermektedir. Açık-yeşil alan sınıflandırmaları konumuna, işlevine, kullanım biçimine (aktif ve pasif), kent merkezine olan uzaklıklarına, büyüklüğüne ve mülkiyete göre farklı biçimlerde sınıflandırılmaktadır (Ardalı, 2018; Emür ve Onsekiz, 2007).

Çelik (1994) açık-yeşil alanları aktif alanlar, yarı aktif alanlar ve pasif yeşil alanlar şeklinde sınıflandırmaktadır. Aktif alanlar, eğlence, dinlenme sağlık gibi amaçlarla kullanılan parklar, çocuk bahçeleri, çay bahçeleri gibi alanlardan; yarı aktif alanlar, halkın bir kısmının ücretle kullanabildiği organize yeşil kullanım alanları olan spor alanları, hipodrom, tenis kulübü vb. alanlardan; pasif yeşil alanlar ise koruma, çevre sağlığı ve estetik gibi amaçlarla düzenlenen ağaçlıklardan oluşmaktadır (Çelik, 1994).

Kentsel açık-yeşil alanlar, mülkiyet durumuna göre kamusal açık-yeşil alanlar, yarı özel açık-yeşil alanlar ve özel açık-yeşil alanlar olarak sınıflandırılmaktadır. Kamusal açık-yeşil alanlar, toplumun yararlandığı ve rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılandığı kent parkları, mahalle parkları, ormanlar, koruluklar ve mezarlıklar gibi alanlardan oluşmaktadır. Yarı-özel açık-yeşil alanlar, toplumdaki herkesin yararlanamadığı sadece kurumların çalışanları ve aileleri gibi belirli kesimlerin yararlandığı okullar, askeri alanlar, kamu kurum ve kuruluşlar gibi alanlardan oluşmaktadır. Özel açık-yeşil alanlar, sadece özel mülkiyetli alanlarda sahipleri tarafından kullanılan özel mülkiyetli konut veya toplu konutlardan oluşmaktadır (Bilgili, 2008).

Açık-yeşil alanlar yerleşim alanlarının büyüklüğü dikkate alınarak bina düzeyinde (ön, yan ve arka bahçe), yapı adası düzeyinde (çocuk oyun alanı), mahalle

ve semt üitesi düzeyinde (mahalle parkları, spor alanları, meydanlar), kent üitesi düzeyinde (kent parkı, kent ormanı, hayvanat bahçeleri, mezarlıklar) ve bölge düzeyinde (bölge parkları, orman içi rekreasyon alanları, milli parklar) olarak sınıflandırılmaktadır (Yıldızcı, 1995 Akt: İlter, 2016).

Farklı sınıflandırmalara ve işlevlere sahip olan açık-yeşil alanlar aynı zamanda kentlerde ekolojik koridor görevi görmektedirler. Kentsel yeşil alt yapıyı oluşturan, kent ve peyzajı birbirine bağlayan ekolojik koridorlar, kentlerdeki farklı büyüklüklere sahip olan yeşil alanların birbirine bağlanması ile oluşturulan bütünleşik bir sistemdir (Damdere, 2019; İlter, 2016).

Açık-yeşil alanların sınıflandırılmasının yanı sıra sahip oldukları belirli standartları da bulunmaktadır. Bu standartlar ülkelere ve kentlere göre değişiklik gösterse de genel olarak bir kentte yer alan tüm yeşil alanların kent nüfusuna bölünmesiyle kişi başına düşen açık-yeşil alanların m² miktarı olarak ifade edilmektedir (Gül ve Küçük, 2001). Türkiye’de açık-yeşil alan standartları 3194 sayılı İmar Kanunu’yla belirlenmiş olup 1985 yılında kişi başına düşen yeşil alan miktarı asgari 7 m² iken, 1999 yılındaki yönetmelik değişikliği ile bu değer asgari kişi başına 10 m²’ye yükseltilmiştir (Öztürk ve Özdemir, 2013).

Açık-yeşil alanların kentlerin yaşam kalitesine sağladığı katkılar; kişi başına düşen yeşil alan miktarının yanı sıra açık-yeşil alanların sahip oldukları planlama ilkeleri ile de ilişkilidir. Açık alanların planlama ilkelerini, erişebilirlik ve yaşanabilirlik, çok işlevsellik ve uyarlanabilirlik, çevre koruma ve sürdürülebilirlik oluştururken; yeşil alanların planlama ilkelerini ise ulaşım ve erişebilirlik, kentin doğal yapısı ve uyumu, kalite, yaşanabilirlik, karakter, uygunluk, kontrol ve çeşitlilik oluşturmaktadır (Anonim, 2013: Ardalı, 2018).

Belirtilen tüm ilkelerin uygulanması, açık-yeşil alanların kalitesini ve kullanılabilirliğini artırmakla beraber kullanıcıların daha çok faydalanmasına olanak sağlayarak yerleşim alanlarının yaşanabilirliğinin artmasına katkıda bulunmaktadır (Ardalı, 2018).

Açık alanların kentlerdeki adil dağılımı, bağlantılı ve erişebilir olması; yeşil alanların ise çekici, estetik ve fonksiyonel olması, kullanıcıların yeşil alanları koruma bilincine sahip olması açık-yeşil alanların kalitesini artıran unsurlardır (Anonim, 2013: Ardalı, 2018). Açık-yeşil alanların tam anlamıyla estetik ve fonksiyonel olabilmeleri, kentin topografik yapısıyla, hizmet ettiği oturma alanlarına olan uzaklığıyla,

ulaşabilirliğiyle, kullanıcıların demografik özellikleri, eğitim ve kültür yapılarıyla da ilişkilidir (Çelik, 1994).

2. 2. 3. Açık-yeşil alan sistemleri

Açık-yeşil alan sistemleri; yeşil kuşak (greenbelt), yeşil kama (green wedge), yeşil koridor, yeşil örgün (green network/green web), yeşil kalp (green heart) ve yeşil yollardan (green way) oluşmaktadır.

2. 2. 3. 1. Yeşil kuşak (Greenbelt)

İlk olarak Ebenezer Howard tarafından ortaya konan yeşil kuşak düşüncesi kentlerin büyümesini kontrol edebilmek amacıyla Londra’da ortaya çıkmıştır ve günümüzde İngiltere, Almanya ve Avusturya başta olmak üzere pek çok ülkede kullanılmaktadır (Önder, 1997). Yeşil kuşaklar aynı zamanda kompakt bir kentsel formu korumak için tasarlanmıştır (Kühn, 2003).

Hizmet ettiği amaçlara göre farklı biçimler kazanan yeşil kuşaklar, kent yakınlarında bulunan, kenti çevreleyen, sürekliliğe sahip olan ve yapılaşmadan arındırılmış açık alanlardır (Albayrak, 2006). Yeşil kuşak iki kentin birleşmesini önlemek amacıyla kullanıldığında bu iki kent arasında yeterli bir büyüklükte yeşil kuşak tasarlanmalı, bir kentin aşırı yayılmasını engellemek amacıyla kullanıldığında ise kent çevresinin sürekli bir yeşil kuşakla çevrenmesi gerekmektedir (Değirmencioğlu, 1998).

Yeşil kuşağın ana hedefleri, su kaynaklarının ve biyolojik yaşamın korunması, rekreasyon olanaklarının artırılmasıyken; yeşil kuşak planlanmasındaki ana ilkeler ise yeşil kuşağın form ve sınırlarını doğal sistemlerin biçimlendirmesi, ekolojik ve bütüncül planlama yaklaşımı, açık alanların sürekliliği ve ulaşabilirliğin en yüksek düzeyde olmasıdır (Çulcuoğlu, 1997).

Frankfurt, yeşil kuşak uygulamasına sahip olan yaşanabilirliği yüksek olan kent örneklerinden birisidir. 1920 yılında yeni yerleşim yerleri planlanan Frankfurt kenti için yerleşimleri çevreleyen bir yeşil alan kuşağı uygulanmıştır. Kenti çevreleyen yeşil kuşağın korunması ve geliştirilmesi kapsamında yeşil kuşağın 660.000 nüfuslu kenti çevreleyen yaklaşık 250 km²’lik bir alanda oluşturulması planlanmıştır (Öztürk, 2004).

Vitoria-Gasteiz, Bristol, Ljubjina ve Essen gibi Avupa Yeşil Başkenti olarak seçilen kentlerde yeşil kuşak uygulamaları ile kentin büyümesinin kontrol altında tutulması amaçlanmış, yeşil kuşağın kent merkezi ile erişebilirliğinin yüksek olması için yeşil kama ve yeşil koridorlar oluşturulmuştur (Çizelge 2. 6).

Çizelge 2. 6. Avrupa kentlerinde yeşil kuşak uygulama örnekleri

Kentler	Yeşil Kuşak Uygulamaları ve İşlevleri
Vitoria-Gasteiz (İspanya)	-Kent merkezi 276,8 km ² 'lik yeşil kuşakla çevrilidir (Irmak ve Avcı, 2019). -Yeşil kuşağın amacı kompakt kent formu oluşturarak kentin her bölgesinde yeşil alan varlığına ve erişilebilirliğine olanak sağlamaktır (Irmak ve Avcı, 2019). -Yeşil kuşakta kentsel yeşil alanları birbirine bağlayan yaya ve bisiklet yolları bulunmaktadır (Vitoria-Gasteiz Final Report, 2012). -Yeşil kuşak sayesinde yeşil alanlara kentin her bölgesinden erişim sağlanmaktadır (Vitoria-Gasteiz Final Report, 2012). -Yeşil kuşak sayesinde biyoçeşitliliğin korunması sağlanmaktadır (Vitoria-Gasteiz Final Report, 2012).
Bristol (İngiltere)	-Avon Green Belt isimli 66.868 hektarlık yeşil kuşak bulunmaktadır (URL 26). -Yeşil kuşak kentin büyümesini kontrol etmek amacıyla planlanmıştır (The City of Bristol, 2015a). -Yeşil kuşak sayesinde biyoçeşitliliğin korunması sağlanmaktadır (The City of Bristol, 2015b).
Ljubljana (Slovenya)	-The Path of Memories and Comradeship (PMC) isimli 34 km'lik yeşil kuşak bulunmaktadır (The City of Ljubljana, 2016a). -Yeşil kuşak sistemi sayesinde kesintisiz ve farklı fonksiyonlara sahip olan bir yeşil ağ bağlantısı bulunmaktadır (The City of Ljubljana, 2016a). -Ormanlık alanların ve kent merkezinin bağlantısı yeşil kuşakla sağlanmaktadır (The City of Ljubljana, 2016b).
Essen (Almanya)	-Krupp Belt isimli 230 hektarlık yeşil kuşak bulunmaktadır (Yılmaz, 2019). -Endüstriyel faaliyetlerden kaynaklı kirliliğin ve kentsel yoğunluktan dolayı ortaya çıkan olumsuzlukların önlenmesi amacıyla çevre koruma bölgeleri ilan edilmiştir (Yılmaz, 2019). -Kentte bulunan çevre koruma bölgeleri yeşil kuşağın oluşmasını sağlamaktadır (Yılmaz, 2019).

2. 2. 3. 2. Yeşil kama (Green Wedge)

Yeşil kuşak sisteminin uygulandığı bazı kentlerde kontrolsüz gelişimin durdurulamadığı ve yeşil kuşağın dışına sıçrayarak kentsel gelişimin devam ettiği görülmüş ve bu kapsamda yeşil kuşak sistemi yerine yeşil kama (green wedge) sistemi önerilmiştir. Yeşil kama sistemi genellikle kırsal alanlardan kent merkezine doğru daralarak sokulan ve yeşil kuşağa göre erişebilirlik oranı daha yüksek olan bir sistemdir (Ter, 2002).

Yeşil kama sistemi, yeşil kuşak sistemine göre tamamen zıt bir düşüncedir ve bu sistemle yeşil kanallar ve yeşil koridorlar çevreden kente doğru daralarak kent merkezine sokulmaktadır. Çevredeki kent büyümesi veya gelişmesi ana yollar ve koridorlar boyunca hiçbir zaman engellenmez (Önder, 1997).

Yeşil kama sisteminin bir takım çizgisel peyzaj elemanları (vadi, nehir gibi) olmadıkça kentte uygulanması zordur (Öztürk, 2004). Yeşil kuşak gibi bozulmadan korunması zor bir planlama şekli olması sebebiyle uygulanması zor bir sistemdir (Önder, 1997).

Avrupa'nın yaşanabilirliği yüksek olan kentleri arasında bulunan ve 2014 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilen Kopenhag kentinde, ulaşım hatlarının belirlediği akslar arasında yer alan yeşil kamalar, kırsal alanlardan kent merkezine kadar uzanmaktadır (Moughtin, 1996 Akt: Öztürk, 2004).

2. 2. 3. 3. Yeşil koridor

1900’lü yılların başlarında ortaya çıkan yeşil sistem çeşitlerinden biri olan yeşil koridorlar, 1960 ve 1985 yılları arasında çoğunlukla yürüme rotalarına ardından ulaşım araçlarıyla birlikte oluşturulan kentsel koridorlara dönüşmüştür. Çevresel, eğitsel, ekonomik, estetik, rekreasyonel ve sosyal işlevlere sahip olan yeşil koridorlar 1985 yılından sonra ekolojik işlevi ile öne çıkarılmıştır (Damdere, 2019).

Kentsel yeşil ağın en önemli yeşil altyapı elemanları yeşil ve ekolojik koridorlardan oluşmaktadır. Yeşil koridorlar kentsel kullanımda sıklıkla görülen gri ve yeşil doku birleşiminden oluşmaktadır. Ekolojik koridorlar ise yeşil dokunun daha ağırlıkta olduğu, peyzaj ve kenti birbirine bağlayan ya da sadece peyzajdaki kullanımının yoğun olduğu koridorlardır (Damdere, 2019). Ekolojik koridorlar parçalanmış peyzajlar ile uygun habitat adaları arasındaki organizmaların hareketini sağlayan peyzaj yapılarından oluşmaktadır (Forman, 1995). Kentsel, kırsal ve doğal alanların bütünleşmesini sağlayan ekolojik koridorların yeşil koridorlardan farkı kent ölçeğinden daha geniş ölçeğe de hizmet edebilmesidir (Damdere, 2019).

Stockholm, Nantes, Oslo ve Lizbon gibi Avrupa Yeşil Başkenti olarak seçilen kentlerde yeşil koridorlar genellikle kent insanının yeşil alanları aktif kullanabilmesi, yeşil alanlara kolay erişim sağlanabilmesi ve biyoçeşitliliğin korunması amacıyla planlanmıştır (Çizelge 2. 7).

Çizelge 2. 7. Avrupa kentlerinde yeşil koridor uygulama örnekleri

Kentler	Yeşil Koridor Uygulamaları ve İşlevleri
Stockholm (İsveç)	-Yeşil sistem kent içerisinde parmaklar şeklinde bulunmaktadır (Stockholms Stad, 2008). -Yeşil koridorların olduğu bu sistemle, biyoçeşitlilik, doğal ve kültürel alanlar korunmaktadır (Stockholms Stad, 2008). -Kentte yer alan yeşil koridor sayesinde yeşil alanlara erişebilirlik yüksektir (Stockholms Stad, 2008).
Nantes (Fransa)	-Büyük su parkurlarından oluşan ve kent merkezini çevreleyen yeşil koridorlardan oluşmaktadır (The City of Nantes, 2013). -Bu koridorlar sayesinde biyoçeşitlilik korunmaktadır (The City of Nantes, 2013).
Oslo (Norveç)	-Büyük suyollarından oluşan 10 tane yeşil koridora sahiptir (The City of Oslo, 2019a). -Yeşil koridorlar kent insanlarının aktif olarak kullandıkları mavi-yeşil alanların oluşmasını sağlamaktadır (The City of Oslo, 2019a).
Lizbon (Portekiz)	-9 tane yeşil koridora sahiptir (The City of Lizbon, 2020a). -Yeşil koridorlarla yeşil alanların miktarı artırılması sağlanmaktadır (The City of Lizbon, 2020a). -Yeşil koridorlar sayesinde kent merkeziyle bağlantı sağlanmaktadır (The City of Lizbon, 2020a). -Yeşil koridorlarla ekolojik süreklilik sağlanmaktadır (The City of Lizbon, 2020a).

2. 2. 3. 4. Yeşil örgün (Green Network/Green Web)

Yeşil örgün sistemi ızgara formlu kentler için geliştirilmiş olan açık-yeşil alanların kente eşit dağılımını sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir sistemdir. Açık alanları oluşturan ızgara sistem sayesinde ulaşılabilir cadde ve yollar meydana gelmekte ve aynı zamanda rekreasyon imkânı da sağlanmaktadır (Önder, 1997). Yeşil örgün sisteminde açık-yeşil alanlar birbirleriyle bağlantılıdır ve bu bağlantılar yeşil yollar ile sağlanmaktadır (Turner, 1998).

Yeşil örgün sistemleri, nehir kenarında yer almalı, rekreasyonel amaçla kullanılabilir olmalı, ekolojik koridorları içermeli, manzarası ve tarihi öğeleri bulundurmali, geniş alana sahip olmalıdır (Değirmencioğlu, 1995 Akt: Değirmencioğlu, 1998).

2. 2. 3. 5. Yeşil kalp (Green Heart)

Kent ve banliyö yerleşimlerini birbirinden ayırarak tampon görevi üstlenen yeşil kuşağa karşılık bölgesel ölçekte kentleri birbirine bağlayan yeşil kalp sisteminde kentler merkezi bir açık alan etrafında halka oluşturacak şekilde yer almaktadır (Albayrak, 2006; Öztürk, 2004). İlk olarak 1956'da Randstad kentinde merkezi bir açık alanın etrafında halkalar şeklinde oluşturulan yeşil kalp sistemi; Hollanda yer alan Randstad, Amsterdam ve Rotterdam, Lahey ve Utrecht gibi büyük kentleri birbirine bağlayan Hollanda'nın batı kesimindeki metropolitan bölgenin çok merkezli bir planlama konseptidir (Kühn, 2003).

Yaşanabilir kent örneklerinden biri olan Hamburg'da açık-yeşil alan sistemi yeşil halkalardan oluşmaktadır. Hamburg kentinin yeşil ağ sistemi parklar, oyun alanları, spor alanları gibi alanları içerisinde barındıran yeşil halkalardan ve yeşil halkaları birbirlerine bağlayan bir yeşil koridordan oluşmaktadır. Bu yeşil koridorlar kırsal alanla büyük kent parklarını birleştiren bir bağlantı amacına sahiptir. Yeşil halkalar ise tarım, rekreasyon ve ekolojik kullanıma ayrılmış döngüsel/dairesel/düğüm noktalarından oluşmaktadır (Irmak ve Avcı, 2019; Damdere, 2019).

2. 2. 3. 6. Yeşil yol (Green Way)

Yeşil yol sistemi 1950'li yılların sonunda Amerika'nın kırsal bölgelerinde ortaya çıkan ve insanların ulaşımını sağlamak amacıyla oluşturulmuş sonrasında Avrupa ülkelerinde de kabul görmüş olan bir sistemdir (Çulcuoğlu, 1997; Hepcan, 2008). Yeşil yollar; akarsu, vadi gibi doğal koridorları rekreasyon amaçlı alanlara dönüştürülen manzara yollarını, parklar, doğal alanlar, kültürel ya da tarihi yerleşmeleri birbirine ve

yerleşim alanlarına bağlayan çizgisel koridorlardır (Ter, 2002). Aynı zamanda yeşil yollar farklı kullanım alanları arasında tampon görevi görürler (İlter, 2016).

Yeşil yollar doğal akarsular, ağaçlıklı kemerler veya kanallar gibi doğrusal unsurların içinden ya da yakınından geçerek çevredeki yeşil alanlarla bağlantı sağlar ve bu bağlantılar trafiğin azaltıldığı, bisiklet rotalarının bulunduğu mahalle sokaklarına bağlanabilir (Yeang, 2000).

Yeşil yolların planlama amacı rekreasyon amaçlı ya da doğa koruma amaçlı olabilirken her iki amaca sahip olarak da planlanabilir. İnsanların peyzaj ve doğayla entegre olabilmesini, mekânların daha yaşanabilir ve etkin olabilmesini sağlayan yeşil yollar çizgisel parklar, açık mekânlar, doğal alanlar ve kırsal alanlar ile kurulan yeşil bağlantılardır (Arslan ve ark., 2004).

Yeşil yolların temel özellikleri, doğrusal, bağlantılı, çok işlevli, sürdürülebilir, kapsamlı ve peyzaj planlamasının tamamlayıcısı olmasıdır. Yeşil yol sisteminin hedefleri, biyoçeşitliliğin korunması, su kaynaklarının korunması, eğlence, tarihsel ve kültürel kaynakların korunması, kalkınma kontrolü ve kentsel sınırlama olarak belirlenmiştir (Ahern, 2002).

2. 3. Yaşanabilir Kentlerde Açık-Yeşil Alanlara Yönelik Örnek Uygulamalar

Bu bölümde yaşanabilirlik sıralamalarında üst sıralarda bulunan ayrıca Avrupa Yeşil Başkenti ünvanı alan kent örnekleri, yaşanabilirlik parametreleri (güvenlik, çevre, ulaşım-erişebilirlik), açık-yeşil alanlara yönelik geliştirilen stratejiler ve yeşil eylem planları kapsamında irdelenerek, sahip oldukları açık-yeşil alanların kentlerin yaşanabilirliğine olan katkıları açıklanmıştır.

2. 3. 1. Viyana (Avusturya)

Mercer Yaşam Kalitesi Anketi ve Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) yılı verilerine göre dünyadaki en yaşanabilir kent olarak Viyana seçilmiştir. Uluslararası danışmanlık ajansı olan Mercer tarafından Viyana, 2009 yılından beri bu listede kesintisiz olarak ilk sırada yer almaktadır. Viyana'nın yaşanabilirlik sıralamalarında ilk sırada yer almasının ana nedenlerini, kaliteli altyapısı, iyi yapılandırılmış ve güvenilir toplu taşıma ağı, sağlık hizmetleri, çok çeşitli kültürel tesisleri ve boş zaman etkinlikleri, suç oranlarının düşük olması ve yüksek kaliteli konut alanlarının varlığı oluşturmaktadır (City of Vienna, 2020a).

Viyana kentinin yaşanabilir olmasında güvenlik parametresinin etkisi, Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) verilerine göre kentte her türlü suç, çatışma ve tehdit

unsuru oluşturacak güvenlik sorunlarının en az seviyede olmasıyla; Mercer 2019 verilerine göre Viyana'daki yerli ve yabancı olan tüm kent halkına yüksek bir güvenlik seviyesi sağlamasıyla ilişkilidir. Viyana'nın sahip olduğu kentsel yapı ve hizmetler aynı zamanda kentte yaşayanlar için güvenlik ve emniyet duygusu oluşturmaktadır. Kentin yaşam kalitesini artırmak amacıyla Viyana'da yaşayan tüm insanların güvenli yaşam koşullarından yararlanmaları ve iyi komşuluk ilişkilerine sahip olmaları hedeflenmiştir (Smart City Wien Strategy, 2014).

Viyana'nın dünyadaki en yaşanabilir kent olmasını sağlayan özelliklerini, The Irish Times (2019) araştırmış ve kent halkına yapılan anket sonucuna göre Viyana'yı yaşanabilir kılan özellikler, kentteki toplu ulaşım imkânlarının fazla ve kullanımının uygun fiyatlı olması, demiryolu bağlantılarının güçlü olması, özel araçlara bağımlılığın az olması, rekreasyon alanlarının ve yapılabilecek aktivitelerin çeşitli olması, çok çeşitli kültürlerin bir arada yaşıyor olması, uygun fiyatlı konutların olması, tarihi bir kent olması, estetik mimari yapıların bulunması ve sanatsal etkinliklerinin çeşitli olması olarak belirlenmiştir.

Viyana kentinin %50'si yeşil alanlardan oluşmaktadır ve bu yeşil alanların büyük bir kısmı halka açık ve ücretsiz kullanıma sahiptir (City of Vienna, 2020b). Kentsel alanların %18'inin ormanlık alanlardan oluştuğu kentte, yüzölçümünün yaklaşık %30'u "Viyana Doğa Koruma Yasası" ve "Viyana Ulusal Park Yasası" ile koruma altına alınmış alanlardan oluşmaktadır (Anonim, 2020).

Viyana'da koruma altında olan en önemli alanlardan biri 10.000 hektarlık alana sahip olan Viyana Ormanı ve 6.000 hektarlık bir alanı kaplayan yeşil kuşak bölgesidir (Taçyıldız, 2020; Anonim, 2020). Yeşil kuşağın tamamı yasal olarak koruma altında olmamakla birlikte belirlenen kurallar sayesinde kentsel gelişmenin mevcut bölgelerde yoğunlaşması sağlanarak kentsel saçaklanma önlenmektedir. Yıllar içinde yeşil kuşak, taşkın alanların, atıl alanların, tarım alanlarının, büyük kent parklarının ve yeşil alanların eklenmesiyle büyümüş, bu alanların rekreasyon ve kent sağlığı açısından potansiyel olarak görülüp korunması kentin yeşil altyapı sistemi için önem kazanmıştır (Taçyıldız, 2020).

Viyana'da açık-yeşil alanlar ve ormanların yanı sıra kentin yaşam kalitesine olumlu etkileri bulunan yeşil alan kullanımları da vardır. Bu kullanımlara mahalle komşularının ortaklaşa kullandıkları mahalle bahçeleri, binaların dış ceplerinde ve

çatılarında kullanılan bitkilendirmeler ve caddelerde yer alan ağaçlandırmalar örnek gösterilebilir (Good Practice Report, 2014).

Viyana'daki açık-yeşil alanların diğer bir kısmı ise büyük saray bahçeleri, tarihi halk parkları, tarihi bulvarlar ve tarihi küçük ölçekli parklardan oluşmaktadır. Açık-yeşil alanlara yönelik olarak belirlenmiş çeşitli stratejilere sahip olan Viyana kenti; bu kapsamda planlanan "Açık-Yeşil Alanlar" tematik konseptiyle yüksek kaliteli açık-yeşil alanların bakımı ve geliştirilmesini amaçlamıştır. Bu temaya göre yeşil yollar için en az 300 m genişlik sınırı getirilmiş, yeşil alan ağlarına erişim 500 m olarak ve komşuluk ölçeğinde en küçük park genişliği 25 m olarak belirlenmiştir (Taçyıldız, 2020).

Smart City Wien Strategy (2014) raporunda yer alan bilgilere göre; Viyana kenti için 2020, 2030 ve 2050 yıllarını kapsayan ulaşım, ekonomi, sağlık, çevre ve sosyal açılardan çeşitli hedefler belirlenmiştir. Bu hedefler Viyana'nın yaşanabilirliğini olumlu yönde etkileyecek hedeflerden oluşmakta ve bu potansiyellerin çoğu Viyana'da bulunmaktadır. Çevresel hedefler arasında yeşil eylem politikalarına yön verecek olan en önemli kararlardan biri; artan nüfusa rağmen 2030 yılı itibarıyla, Viyana Büyükşehir sınırları içerisinde yer alan yeşil alanların payının %50'nin üzerinde olmasını sağlamaktır. Bu kapsamda Viyana ormanlarının genişletilmesi, ferah ve çekici olan açık-yeşil alanların korunması, bu alanlara çevre dostu araçlarla kolayca erişebilmesi ve ulaşımın engelsiz olması hedeflenmiştir. Belirlenen bu hedeflerle birlikte kent halkının yeşil alanlara yönelik belirlenen politikalarda katılımcı bir yaklaşım sergilemesi Viyana'daki kentsel yaşam kalitesi için büyük önem taşımaktadır (Smart City Wien Strategy, 2014).

Viyana'nın ulaşım yapısı toplu taşıma, bisiklet kullanımı ve yürümeye yönelik sürdürülebilir ulaşım politikalarından oluşmaktadır. Bu kapsamda kentte yürüyüş ve bisiklet kullanımı gibi alternatiflerin payının artırılması planlanmakta olup bisiklet kullanımını ve yürüyüşü teşvik eden hizmetler bulunmaktadır (City of Vienna, 2014). Bu hizmetlere, herkesin ücretsiz veya düşük maliyetle bisiklet kullanımına izin veren ve halka açık bir bisiklet kiralama sistemi olan City Bike Wien, kentin yürüyüş rotalarını gösteren, alışveriş caddeleri, yaya bölgeleri ve yürüyüş yolları hakkında bilgi sağlayan Wiener Fußwegekarte adlı Viyana Yürüyüş Haritası örnek verilebilir (City of Vienna, 2020c; City of Vienna, 2020d). Bu hizmetlerin yanı sıra toplu taşıma araçlarına yönelik yatırımlar yapılan Viyana'da; toplu taşıma araçlarının sayısı artırılmış ve kullanım ücretleri düşürülmüştür (URL 27; URL 28). Viyana'nın sahip olduğu bu ulaşım yapısı

beraberinde kentte, kaynak verimliliğinin sağlandığı, sera gazı emisyonlarının azaltıldığı, sağlıklı ve sürdürülebilir çevrenin oluşmasını sağlamaktadır.

Viyana kentinin genel özellikleri, açık-yeşil alanlara yönelik belirlenen politikaları ve stratejileri incelendiğinde Viyana kentinin yaşanabilir olmasında açık-yeşil alanların katkıları şu şekilde sıralanabilir;

- Açık-yeşil alanların miktarının ve erişebilirliğinin yüksek olmasıyla birlikte çok çeşitli işlevlere sahip olmaları, kentte yaşayan insanların bu alanlardan daha fazla faydalanmasını sağlamaktadır.
- Açık-yeşil alanlara erişimin genellikle çevre dostu olan toplu taşıma araçları, bisiklet kullanımı ya da yürüyüş imkânıyla insanlar daha çok hareket etme imkânı bulmakta ve yeşil ulaşım seçenekleriyle hava kalitesinin artması sağlanmaktadır.
- Yeşil alanların birbiriyle bağlantılı olmasıyla kentsel ekolojik koridorlar oluşturulmaktadır.
- Yeşil alanların yasalarla korunması sayesinde insanların faydalandığı, ekolojik dengenin ve biyoçeşitliliğin korunduğu alanlar çoğalmaktadır.
- Kentte bulunan yeşil kuşak sistemi ile kentin saçaklanması önlenerek yeşil alan kullanımları çeşitlilik kazanmaktadır.
- Kentteki açık-yeşil alanların sahip oldukları tarihi ve kültürel yapılar sayesinde ilgi çekici ve estetik görünümlü kentsel mekânlar oluşmaktadır.
- Kent halkının yeşil alanlara yönelik politikalarda etkin olmasıyla birlikte yaşadığı çevreye önem veren ve yeşili koruyan bireylerin oluşması sağlanmaktadır.

2. 3. 2. Melbourne (Avustralya)

Melbourne, Avustralya'nın Victoria eyaletinin başkentidir ve 4.936 milyon nüfusa sahip olan her yaştan ve farklı kültürden insanların bir arada yaşadığı sürdürülebilir bir kenttir (City of Melbourne, 2019). Küresel Yaşanabilirlik Raporu 2021 yılı verilerine göre dünyanın en yaşanabilir 9'uncu kenti seçilmiştir. 2021 yılı verilerine göre kentler Covid-19 salgınında aldıkları güvenlik önlemlerine göre sıralanmıştır (URL 9).

Melbourne iklimsel değişikliklerine, artan nüfusu yönetmeye ve kentin yoğunluğunun geliştirilmesine yönelik olarak yeşil altyapıyı artırmayı amaçlayan yeşil eylem planlarına sahiptir. Bu planlar kente; çevresel, ekonomik, sosyal ve estetik

faydalar sağlamaktadır. Bu kapsamda özel alanlarda yeşillendirme, ekosistem hizmetlerinin yararları hakkında kenti bilgilendirme, iklime uygun parklar ve bitki örtüsü oluşturma, biyoçeşitliliği korumak ve artırmak gibi hedefler belirlenmiştir. Melbourne kenti, temiz hava oluşumunu, kent gürültüsünün azalmasını, iklimsel yapıya uyumu ve doğanın korunmasını sağlayan ekosistem hizmetlerine sahiptir. Bu hizmetler kentteki yeşil alt yapının bir bölümünü oluşturan ve binalarda yer alan; yeşil çatı, yeşil cepheler, yeşil duvarlar ve dikey yeşillendirmelerden oluşmaktadır (City of Melbourne, 2017).

Melbourne kent merkezinde yer alan, yaklaşık 9 hektarlık bir alanı oluşturan ve 200’den fazla yoldan oluşan “Green Your Laneway” projesi doğrultusunda; kentin sokakları herkesin kullanım sağlayabileceği yeşil alanlardan oluşmaktadır (City of Melbourne, 2020a). Bu projeye birlikte bağlantılı yeşil ağlara sahip olan Melbourne kent merkezinde, erişebilirliği yüksek güvenli kentsel mekânların oluşması sağlanmaktadır.

Melbourne kentinin ulaşım yapısı ise toplu taşıma, bisiklet kullanımı ve yürümeyi ön planda tutan sürdürülebilir ulaşım yapısına sahiptir. Bu kapsamda kentin genelinde bisiklet ve yürüyüş planları hazırlanarak güvenli, bağlantılı ve erişebilir bisiklet ve yaya yolları oluşturulmaktadır. Kentin en yoğun bölgelerinde araç trafiğinin azaltılması hedeflenmektedir (City of Melbourne, 2022).

2027 yılına kadar daha ekolojik bir kent olmayı hedefleyen Melbourne kenti, %10 oranındaki yeşil alan miktarını, 2040 yılına kadar %40’a çıkarmayı amaçlamaktadır (City of Melbourne, 2017; City of Melbourne, 2019).

Melbourne kentinin genel özellikleri, açık-yeşil alanlara yönelik belirlenen politikaları ve stratejileri incelendiğinde Melbourne kentinin yaşanabilir olmasında açık-yeşil alanların katkıları şu şekilde sıralanabilir;

- Kentte yer alan açık-yeşil alanların sürdürülebilir nitelikte planlanmasıyla yeşil alanların, biyoçeşitliliğin şimdi ve geleceğe yönelik korunması sağlanmaktadır.
- Yeşil alt yapıya yapılan yatırımlar sayesinde artan kentsel yoğunluğa rağmen yeşil alan oranları yükseltilmektedir.
- Kent merkezinde yer alan sokakların yeşil çatılar, yeşil duvarlar, ağaçlandırmalar ve cep parklarıyla tasarlanması sayesinde ilgi çekici ve fonksiyonel yeşil yollar oluşturulmaktadır.

- Binaların yüzeyinde ya da çatılarında yer alan bitkilendirmeler sayesinde yeşil alanların sürekliliği sağlanır ve binaların sert görünimleri azaltılarak görsel zenginliğe sahip olan okunabilirliği yüksek yapılar oluşturulmaktadır.
- Sokak bahçeleri, topluluk bahçeleri gibi sürdürülebilir bahçecilik anlayışı sağlayan halka açık alanların bulunması; kent halkına bitki yetiştirme, yeni beceriler öğrenme ve yeni insanlarla tanışma fırsatı sağlamaktadır (City of Melbourne, 2020b).

2. 3. 3. Sidney (Avustralya)

Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) yılı verilerine göre 3'üncü sırada yer alan Sidney Avustralya'nın en eski kentlerinden biridir. Bu sıralamaya sahip olmasında kültür-çevre parametresi kapsamında yeşil alanlar için belirlenen sürdürülebilir hedefler Sidney kentini sıralamada ön plana çıkarmıştır. Bunun dışında güvenliğe dair sorunların kent genelinde düşük seviyede olması Sidney kentinin yaşanabilirliğinde etkili olmuştur.

Yaşanabilir yeşil kent oluşturmak amacına sahip olan "Greening Sydney" planıyla bitki örtüsünü ve biyoçeşitliliği korumak hedeflenmiştir. Bu doğrultuda kentsel ortamların kaliteli açık-yeşil alanlardan oluşması sağlanmaktadır (City of Sidney, 2012). Sidney halkının daha yeşil bir kent beklentisi, bisiklet kullanma imkânına ve yürünebilirliğe yönelik artan talepleri doğrultusunda "Sürdürülebilir Sydney 2030 Stratejisi" geliştirilmiştir. Bu doğrultuda kentte, yüksek kaliteli yürüyüş ve bisiklet yollarına sahip olan yaşanabilir yeşil ağlar oluşturulmuş; yeşil bağlantılarla entegre edilmiş bu ekolojik ulaşım sistemi, yeni toplu taşıma akslarıyla desteklenmiştir. Enerji kullanımının %50'sini yenilebilir enerjiye ayıran Sidney kentinde çevre dost ulaşım ve temiz enerji kullanımı sayesinde hava kalitesi artmış 2006 yılından bu yana sera gazı emisyonları %25 oranında azalma kaydetmiştir (City of Sidney, 2017). "Sürdürülebilir Sydney 2030 Stratejisi" ile birlikte ulaşımaya yönelik geliştirilen kararlar aynı zamanda kentin çevre kalitesine olumlu katkılar sağlamıştır.

Sidney kentinde 190 ha bir alanı kaplayan 440'tan fazla park alanı bulunmaktadır (City of Sidney, 2017). Yaşanabilir ve yeşil bir kent olan Sidney'de yeşil alanların varlığı; tarihi, kültürel ve sosyal açılardan kente kazançlar sağlamaktadır. Geçmişten günümüze kadar parkların ve yeşil alanların korunması sürdürülebilirliğin sağlandığını ve doğal çevreye değer verildiğini göstermektedir.

Sidney kentinin genel özellikleri, açık-yeşil alanlara yönelik belirlenen politikaları ve stratejileri incelendiğinde Sidney kentinin yaşanabilir olmasında açık-yeşil alanların katkıları şu şekilde sıralanabilir;

- Sokakların ve diğer kamusal açık alanların ağaçlandırılmaları, kaliteli açık alanların oluşmasını sağlamaktadır.
- Yaya ve bisiklet akslarıyla entegre edilen yeşil bağlantılar sayesinde güvenli ve birbiriyle bağlantılı yeşil yol ağları oluşturulmaktadır.
- Oluşturulan yeşil yol ağları gölgelik alanların oluşmasını sağlayarak yürümeye teşvik etmektedir.
- Greening Sydney planı kapsamında oluşturulan açık-yeşil alanlar, biyoçeşitliliğin korunmasına katkı sağlamaktadır.

2. 3. 4. Vancouver (Kanada)

Mercer Yaşam Kalitesi Anketinin (2019) yılı verilerine göre yaşanabilirlik bakımından 3'üncü; Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) yılı verilerine göre ise 6'ncı sırada Vancouver kenti bulunmaktadır. Kanada ülkesinin en büyük kentlerinden birisi olan Vancouver kentindeki artan nüfus, iklimsel değişiklikler, fosil yakıt kullanımının artması kentteki sürdürülebilirliği sağlamayı önemli hale getirmiştir. Bu kapsamda Vancouver kentinin, 2020 yılına kadar dünyanın en yeşil kenti yapılması amaçlanmış ve "En Yeşil Kent Eylem Planı" geliştirilmiştir (City of Vancouver, 2014). 3 kapsamlı hedefe sahip olan bu plan "sıfır karbon, sıfır atık ve sağlıklı ekosistemler" başlıklarıyla ön plana çıkmaktadır (City of Vancouver, 2020a).

En Yeşil Kent Eylem Planı kapsamında Vancouver kenti, karbon emisyonlarını %33 oranında azaltarak fosil yakıtlara olan bağımlılığı ortadan kaldırmak, 2020'den itibaren karbon nötr olan tüm yeni binalarla yeşil bina tasarım ve yapımında dünyaya öncülük etmek, yürüme, bisiklet ve toplu taşıma gibi ulaşım alternatiflerinin daha çok kullanılmasını sağlamak, yeşil alanlara erişimin geliştirilmesi, ekolojik ayak izini %33 oranında azaltmak gibi hedeflere sahiptir (City Of Vancouver, 2014). Vancouver için geliştirilen bu hedefler kentin sürdürülebilir çevre ve ulaşım yapısını oluşturmaktadır.

Kentin yeşil alanlara yönelik olarak belirlediği en önemli hedeflerden birisi 2020 yılına kadar kent sakinlerinin tamamının bir parka veya yeşil alana 5 dakikalık yürüme mesafesinde erişebilmesini sağlamak ve 2010-2020 yılları arasında 25 ha alanı kapsayan doğal alanların yenilenmesini ve iyileştirilmesini sağlamaktır (City of Vancouver, 2020b). Bunlarla birlikte parkların, sahil bölgesinin, rekreasyon alanlarının

birbirine bağlandığı geniş, yeşil bir ağ oluşturma hedefini barındıran Vancouver bu yeşil ağ sayesinde insanların güvenli erişebileceği yürüyüş, koşu ve bisiklet yollarına sahip olmasını amaçlamaktadır (City of Vancouver, 2018-2019).

Vancouver’de kent içindeki yoğunluğun artmasına rağmen kent merkezine giren toplam araba sayısında azalma yaşanmıştır (City of Vancouver, 2020c). Kent halkı yürümeyi, bisiklete binmeyi, rolling (skateboard, scooter,vb.) ve toplu taşıma alternatiflerini kullanmayı tercih etmektedir. Bu alternatifler kentteki ulaşımın %54’ünü oluşturmaktadır (City of Vancouver, 2020c). Kentte bulunan yeşil ağlar ve sürdürülebilir ulaşım yapısı aynı zamanda güvenli kentsel alanların oluşmasını sağlamaktadır.

Yürünebilirliğe önem veren Vancouver kentinde, caddelerin ve kaldırımların erişilebilirliğini artırmak amacıyla kent merkezindeki kaldırımların %95’inden fazlasında bordür rampaları bulunmaktadır (City of Vancouver, 2020d). Yürümeyi ve bisiklet kullanımını teşvik eden diğer bir uygulama ise kent merkezinde ve mahallelerde bulunan “Greenways”lerdir. Bu sayede güvenli, erişilebilir, yeşil ve sürdürülebilir yeşil yollar oluşturulmuştur (City of Vancouver, 2020e).

Vancouver kentinin genel özellikleri, açık-yeşil alanlara yönelik belirlenen politikaları ve stratejileri incelendiğinde Vancouver kentinin yaşanabilir olmasında açık-yeşil alanların katkıları şu şekilde sıralanabilir;

- Tüm kent halkının, yeşil alanlara beş dakikalık yürüme mesafesiyle ulaşabilmeleri sayesinde insanlar yeşil alanlardan daha çok faydalanabilmektedir.
- Kentin sahip olduğu yeşil yol ağı sistemi yürünebilirliği teşvik eden koridorların oluşmasını sağlamaktadır.
- Stanley Park gibi büyük alanları kapsayan, çeşitli rekreasyon faaliyetlerine imkân tanıyan ve kültürel varlıkları içerisinde barındıran yeşil alanlar sayesinde kentte sıkça ziyaret edilen önemli turistik merkezler oluşturulmaktadır.
- Dünyanın en iyi planlanmış yeşil alanlarına ve kent parklarına sahip olmasıyla estetik bir görünüm kazanarak insanların boş zamanlarında doğayla buluşabildikleri alanlar oluşturulmaktadır.

2. 3. 5. Stockholm (İsveç)

Stokholm 935.000 nüfusu ile İsveç'in başkenti ve en büyük kentidir. Kentteki metropoliten bölgenin nüfusu 2.239.000'dir (Stockholms Stad, 2018). Monocle Dergisi (2019) yaşanabilir kent sıralamasında 12'nci olan Stockholm aynı zamanda Avrupa'nın ilk Yeşil Başkenti seçilmiştir.

Stockholm kenti 2010 yılında iklim değişikliğine yönelik mücadele, yeşil alanların korunması ve tümünün halka açık olması, düşük gürültü seviyesi ve sürdürülebilir arazi kullanımı politikalarına sahip olarak ilk kez Avrupa Yeşil Başkenti seçilen kent olmuştur (Stockholm Final Report, 2010).

Stockholm'da yüksek bir yaşam kalitesi oluşmasında katkı sağlayan çevre ve ulaşım yapısındaki sürdürülebilirlik yansımaları; kentteki ulaşımın fosil yakıt içermemesi, toplu taşımaya, yürümeye ve bisiklet sürmeye teşvik edilip buna yönelik yatırımlar yapılması, yeni yapılan binaların enerji tasarruflu olması, iklim stratejisi kapsamında kişi başına düşen karbondioksit miktarının azaltılması, 2025 yılına kadar toplu taşıma araçlarının tümünde fosil yakıt kullanılmaması ve 2040 yılına kadar fosil yakıt kullanımının sıfırlanması olarak belirlenmiştir (Stockholms Stad, 2015).

Çevre dostu ulaşım politikalarına sahip olan Stockholm'da, kent içinde uygulanan trafik azaltma tedbirleri ve kentin %25'inin yaya mekânlarına ayrılmasıyla, halkın bisiklet kullanımı teşvik edilmekte ve Avrupa'daki en önemli bisiklet kentlerinden biri olmayı amaçlamaktadır. 2007 yılında "Bisiklet Kullanımını Destekleyen En İyi Kent" ünvanını alan Stockholm 2000-2010 yılları arasında bisiklet kullanımını %75 oranında artırmıştır (Yalçiner, 2012; Stockholms Stad, 2008).

Stockholm kent sakinlerinin, sahip oldukları yüksek düzeydeki çevre bilinci kentte sağlıklı yaşam koşullarının oluşmasına ve başarılı çevre çalışmalarının gerçekleştirilmesine katkı sağlamaktadır. Stockholm'un yeşil alanları, kentteki sağlıklı yaşam alanlarının oluşmasına, gürültü ve hava kirliliğinin azalmasına, flora ve faunaya habitatlar sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Stockholm'da yeşil sistem, kent içerisine parmaklar şeklinde dâhil edilmiş olup kent içindeki doğal ve kültürel alanlar, biyoçeşitliliğin korunması ve vatandaşların bu alanlara erişebilirliğini sağlamak amacıyla korunmaktadır (Stockholms Stad, 2008). Stockholm'da yer alan doğal alanların üçte biri koruma altında bulunmaktadır (Stockholms Stad, 2016a).

Halka açık-yeşil alanlar bakımından zengin olan kent, parklarının ve yeşil alanlarının geliştirilmesi ve yönetimi için bir eylem programı olan "Stockholm Park

Programına” sahiptir. 2006 yılında ortaya konan bu programın amacı, Stockholm’un yeşil alanlarının planlanması ve yönetimi için tavsiye ve rehberlik sunmaktır (Stockholms Stad, 2008). Stockholm’da bulunan yaklaşık 1.000 adet parkın %30’u kent alanında bulunmaktadır ve bu alanlara kent halkının %90’ı 300 m mesafede erişim sağlamakta “Stockholm Park Programı” kapsamında ise park alanlarına erişimin 200 m mesafede olması gerektiği vurgulanmaktadır (Stockholms Stad, 2008; Stockholms Stad, 2016b).

Stockholm kentinde açık-yeşil alanlar için geliştirilen bu uygulamalar insanların açık-yeşil alanlara olan erişimini artırmakla birlikte bu alanların kent merkezinde bulunmasından dolayı aktif kullanılan güvenli kentsel mekânların oluşması sağlanmaktadır.

Stockholm kentindeki yeşil sisteme yönelik yapılan çalışmalardan bir diğeri ise; “Yeni Fikir Bankası (Nya Idébanken)” projesi ve kent halkı ile birlikte yürütülen bir çalışma olan “Sosyotop” alanların oluşturulmasıdır (Yılmaz, 2019). Yeni Fikir Bankası projesi ile hedef yeşil altyapıyı koruma amacıyla yapılan önerileri değerlendirip uygulamaya geçirmektir. Sosyotop alanları ise halkın sosyal ve kültürel değer olarak belirleyip aynı zamanda korunmasına karar verilen alanlardan oluşmakta ve bu alanlara, kent yönetimi ve halkın katılımı ile gerçekleştirilen toplantılarla karar verilmektedir. Kent genelinde halkın belirlediği bu alanları gösteren 23 sosyotopik harita bulunmaktadır. Bu haritalar, kent planlama sürecinde belirli bir alanın özelliklerini tanımlamak için kullanılmaktadır (Yılmaz, 2019; Stockholms Stad, 2008).

2. 3. 6. Hamburg (Almanya)

Elbe nehrinin kıyısında yer alan ve 1,8 milyon nüfusa sahip olan Hamburg’un metropoliten bölgesinde ise 4,3 milyon kişi yaşamaktadır (The City of Hamburg, 2016). Almanya’nın ikinci büyük kenti olan Hamburg, entegre ve katılımcı bir planlama stratejisiyle birlikte yeşil bir vizyona sahip olması dolayısıyla 2011 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilmiştir (European Green Capital, 2011; The City of Hamburg, 2016).

Monocle Dergisi (2019) tarafından hazırlanan yaşanabilir kent sıralamasında 7’nci olan Hamburg, Avrupa’nın üçüncü büyük sanayi kenti olmasıyla birlikte yeşil, sürdürülebilir, çevreye duyarlı ve ekonomik büyümenin olduğu yenilikçi bir kenttir (The City of Hamburg, 2016).

Avrupa’nın ikinci büyük limanına sahip olan Hamburg, 2020 yılına kadar karbon emisyonlarını %40, 2050 yılına kadar ise %80 oranında azaltma hedefine

sahiptir. İklimsel korumaya yönelik bu hedeflere sahip olan kent, kişi başına düşen karbon emisyonlarını, yılda yaklaşık %15 azaltmayı başarmıştır (European Green Capital, 2011). İklim koruma önlemlerine sahip olan Hamburg'un hedefleri arasında, 2030 yılına kadar sıfır karbon salınımına sahip olmak, elektrikli arabaların ve bisiklet kullanımının 2020'ye kadar %50 oranında artmasını sağlamak bulunmaktadır (The City of Hamburg, 2016).

Yeşil ulaşım politikalarına sahip olan kent, bisiklet ve toplu taşıma kullanımı yüksek çevresel standartlara sahiptir. Yıldız biçimli planlama modeli sayesinde kentsel gelişme toplu taşıma odaklıdır. "Hamburg Arterial" ulaşım planlaması modeli ile farklı ulaşım araçlarına erişim sağlayan merkezi ulaşım noktaları sayesinde kentte yaşayan herkesin toplu taşımaya erişimi sağlanmaktadır. Kullanıcılar bulundukları yerin 300 m içerisinde uygun olan toplu taşıma araçlarına erişebilmektedir (European Green Capital, 2011; Yılmaz, 2019).

Radyal bir model üzerine inşa edilen Hamburg'un yeşil ağ sistemi, kent merkezine çeşitli mesafelerde bulunan, yatay eksenleri birbirine bağlayan bir dizi yeşil halkadan oluşmaktadır ve bu sistem Hamburg'un tamamını kapsamaktadır. Hamburg, Avrupa Yeşil Başkenti olduğu yıl boyunca, yeşil ağlar genişletilmiş ve bu ağların sürdürülebilir olması hedeflenmiştir. Yeşil ağ projesinin amacı, kent ekolojisini korumak ve kent halkına sağlıklı bir yaşam alanı oluşturmaktır (Hamburg Final Report, 2011). Geniş ölçekli doğal alanların yasalarla korunduğu Hamburg kentinde 31 doğa koruma alanı bulunmaktadır. Bu alanların dışında halka açık kent parkları da yasalarla korunmaktadır (European Green Capital, 2011; Yılmaz, 2019).

Radyal bir yeşil alt yapı sistemine sahip olan Hamburg açık alanları birbirine bağlayan ve kent merkezinin içine uzanan bir yeşil ağa sahiptir. Ağ bağlantılı açık-yeşil alan sistemiyle kentte; parklar, oyun alanları, spor alanları gibi alanları içerisinde barındıran yeşil halkalar, birbirlerine yeşil bir koridor ile bağlıdır. Yeşil koridorlar kırsal alanla büyük kent parklarını birleştiren bir bağlantı amacına sahiptir. Hamburg Yeşil Ağ'ında peyzaj aksları süreklilik gösteren açık-yeşil alanlardan oluşmaktadır. Kentteki kırsal alandan kent merkezine inen ve kentsel dokunun içine işleyen doğrusal yeşil akslar bulunmaktadır. Yeşil alanlara, vatandaşların kolay erişebilir olmasını sağlayan bu sistematik yapı sayesinde nüfusun %89'unun yeşil alan erişimi 300 m mesafede bulunmaktadır (Irmak ve Avcı, 2019; European Green Capital, 2011; Hamburg Final Report, 2011; Damdere, 2019).

Hamburg'un açık-yeşil alanlara yönelik hedefleri ise "kamusal yeşil alanların korunmasına yönelik çevre dostu malzeme kullanımı, parkların kullanım kalitesinin artırılması, sosyal bakımdan dezavantajlı mahallelerdeki açık-yeşil alanların geliştirilmesi ve ağ oluşturulması, meydan ve yol kenarlarının iyileştirilmesi, okul oyun alanlarının yeniden yapılandırılması, kentin biyolojik çeşitliliğinin korunması ve geliştirilmesi" olarak sıralanmaktadır (Irmak ve Avcı, 2019). Hamburg kentinin açık-yeşil alanlar özelinde geliştirdiği bu hedefler ve sahip olduğu yeşil alt yapı sistemi, kentin ekolojik yapısını korumanın yanı sıra kent halkına hizmet eden alanların güvenli olmasını sağlamaktadır.

2. 3. 7. Kopenhag (Danimarka)

Kopenhag kenti Danimarka'nın başkenti ve 541.989 nüfusuyla en kalabalık kentidir (European Green Capital, 2014). 2014 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilen Kopenhag kenti, Monocle Dergisi (2019) tarafından belirlenen yaşanabilir kentler sıralamasında 4'üncü, Mercer Yaşam Kalitesi Anketi (2019) verilerine göre 8'inci sırada yer almaktadır. Kopenhag'ın yaşanabilir kentler arasında ilk sıralarda yer almasındaki en büyük etken Yener'e (2012) göre kent sakinlerinin yeşil değişimleri sahiplenmeleri ve çevre bilincine sahip bireyler olmalarıyla ilişkilidir. Kültür ve çevre parametreleri dışında Küresel Yaşanabilirlik Raporu (2019) yılı verilerine göre güvenliği olumsuz etkileyecek her türlü unsurun en az seviyede olması Kopenhag kentinin yaşanabilirliğinde önemli rol oynamaktadır.

Kentsel planlama ve tasarım açısından iyi bir model olarak belirlenen kentte yeşil enerji, yeşil ulaşım, yeşil enerji tüketimi ve iklim adaptasyonu temalarından oluşan "2025 Kopenhag İklim Eylem Planı" bulunmaktadır (European Green Capital, 2014; The City of Kopenhag, 2014a). Bu kapsamdaki hedefler 2025 yılına kadar Kopenhag kentinin yenilenebilen enerji kaynaklarıyla sıfır karbona sahip olmasını sağlamak ve aynı zamanda ulaşımda gelişmiş erişim olanaklarına sahip olan toplu taşıma ve bisiklet kullanımını, elektrik ve hidrojenle çalışan otomobil kullanımlarını desteklemek olarak açıklanmıştır. Kopenhag 2025 İklim Eylem Planı'nın sloganı: fosil atıklardan ve nükleer enerjiden tamamen arındırılmış "yeşil, akıllı ve sıfır karbon bir kent" şeklinde belirlenmiştir (The City of Kopenhag, 2014a; Yener, 2012).

Bisiklet kullanımında dünyanın en pratik kenti olmayı hedefleyen Kopenhag, insanların %50'sinin iş veya eğitim alanlarına bisikletle ulaşmasını sağlamayı amaçlamaktadır (European Green Capital, 2014). Günümüzde Kopenhag'da kent içinde

yolculuk yapanların üçte birinden fazlası bisikleti tercih etmekte ve toplu taşıma araçlarına kent sakinlerinin %98'i 350 metreden daha az mesafede erişebilmektedir (The City of Kopenhag, 2014a; The City of Kopenhag, 2014b).

Kentteki ulaşım planlarının temel hedefleri, bisikletçiler için dünyanın en iyi kenti olmak, geliştirilmiş toplu taşıma olanaklarına sahip olmak, trafik sakinleştirme ve park kısıtlamalarıyla özel araç kullanımını azaltmak, düşük emisyon bölgeleri oluşturmak ve çevre dostu araç kullanımını artırmak olarak belirlenmiştir. Kopenhag kentinde ulaşımaya yönelik olarak belirlenen bu hedefler, hem kentteki karbon emisyonlarının azalmasında hem de hava, çevre ve gürültü kirliliğinin azalmasında etkili olmaktadır. “Yeşil Hareketlilik için Eylem Planına” sahip olan Kopenhag bu kapsamda hareketliliği teşvik eden aynı zamanda yürüme, bisiklet kullanma, toplu taşıma, alternatif elektrikli ve hidrojen araçları gibi yeşil ulaşım türlerinin kullanımını sağlayan bir kenttir (The City of Kopenhag, 2014b). Bisiklet kullanımının yüksek oranda tercih edilmesi ve kentin ulaşım yapısında hareketliliğin teşvik edilmesi Kopenhag kentinin aynı zamanda yayalar için güvenli bir kent modeline sahip olduğunu göstermektedir.

Kopenhag kentin yaşam kalitesini artırmaya, yeşil alanların sürdürülebilirliğini sağlamaya, yeşil alan kullanımını ve yürünebilirliği teşvik etmeye, iklim değişikliğine uyum sağlamaya ve biyolojik çeşitliliği korumaya yönelik çalışmalar gerçekleştiren bir kenttir. Yeşil altyapının güçlendirilmesi amacıyla kentin dörtte birini yeşil alanların bağlantısını sağlayan yeşil koridorlar oluşturmaktadır (Yılmaz, 2019). Kopenhag'da bulunan yeşil alanlar kentin %25'ini oluşturur ve halkın %80'i yeşil alanlara 300 m mesafede erişim sağlamaktadır. Kentin yeşil alanlarının geliştirilmesi ve bakımına yönelik 2004 yılında “Yeşil Kopenhag Park Politikası” oluşturulmuştur (The City of Kopenhag, 2014c).

Kentin mavi ve yeşilinin gelişmesi, yeşil alana ortalama mesafenin azaltılması ve daha kolay erişim sağlanması amacıyla 2007 yılında “Bir Yeşil ve Mavi Başkent” teması ile “Eko-Metropol Vizyon Kopenhag 2015” hazırlanmıştır. “Cep Parkları, Ağaçlar ve Diğer Yeşil Alanlar Eylem Planı” ise 2009 yılında belirlenen strateji ile açık havada yapılabilecek fiziksel aktivitelerin, dinlenme ve buluşma yerleri ile yeşil sokaklar ve kent genelindeki yol bağlantılarının oluşturulması hedeflenmiştir. 5.000 m²'den küçük olan bu cep parkları kullanılmayan sokak köşeleri ve sıra evlerin bulunduğu alanlarda yer alarak yeşil alanlara kolay ve güvenli erişimi sağlamaktadır

Yeşil alanlara erişebilirliği sağlamak amacıyla “Çok Aileli Konut Alanları” geliştirilmiş ve 100 m² konut alanına 60 m² yeşil alan olması planlanmıştır (The City of Copenhagen, 2014c).

1947’de kompakt kentsel gelişmeyi sağlamak amacıyla “Finger Plan” hazırlanan kentte, yerleşim alanları yalnızca parmaklar şeklinde bulunan bölgelerde yer alırken yeşil alanlar ise parmaklar arasındaki boşluklarda yer almaktadır (The City of Copenhagen, 2014d). 2025 yılına kadar Copenhagen nüfusunun 100.000 kadar artması beklenmekte ve bu doğrultuda Copenhagen’daki parklar “Doğa Alanları Koruma Yasası” ile listelenerek yeşil alanların azalmasının önüne geçilmesi hedeflenmektedir (The City of Copenhagen, 2014d).

2. 3. 8. Essen (Almanya)

Essen, Almanya’nın Kuzey Ren-Vestfalya eyaletine bağlı 574.000 nüfusu ile eyaletin 4’üncü, Almanya’nın ise 9’uncu büyük kentidir. Kentin yer aldığı Ruhr metropoliten bölgesi ise 5,1 milyon nüfusa sahiptir. (European Green Capital, 2017; Yılmaz, 2019). Essen kentinde 19. yüzyılın başlarından 1986 yılına kadar kömür madenciliği sektörü hakim olmuş ve bu nedenle kentte çeşitli tahribatlar yaşanmıştır. Bu tahribatların ortadan kalkmasına yönelik olarak sürdürülebilir girişimlerde bulunan Essen kenti kendini “Dönüşümdeki Kent” ve “Yeşil Kent” olarak nitelendirmektedir (European Green Capital, 2017).

2017 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilen Essen kentinde, karbon salınımının her beş yılda %10 oranında azaltılması hedeflenmekte olup 2030 yılına kadar kişi başına düşen emisyonların dengelenmesi amaçlanmıştır ve “İklim Koruma Kanunu” sayesinde iklim koruması yasal bir görev haline getirilmiştir. Essen kenti, iklim değişikliğinin etkilerini sınırlandırmak için kentin %50’sinden fazlasının yeşil, açık ve sulu alanlar olarak kullanılabilir olmasını sağlamıştır (The City of Essen, 2017a).

Essen kenti ulaşımaya yönelik hedeflerini bölgesel arazi kullanımına göre belirlemektedir. Belirlenen hedefler, genel ulaşım talebinin azaltılması, motorlu özel ulaşımın azaltılması, yürüme, bisiklet kullanımı gibi aktif ulaşımın ve toplu taşıma araç kullanımının teşvik edilmesi, ulaşım araçlarında çevre dostu teknoloji ve yakıtların teşvik edilmesi gibi hareketliliği sağlamaya ve trafiği azaltmaya yöneliktir. Nüfusun %77,3’ü, toplu taşıma olanaklarına 300 m mesafede bulunmakta ve toplu taşımanın %60’ı tramvay veya banliyö trenleri ile sağlanmaktadır. Almanya’nın en büyük bisiklet kiralama sistemine (metropolradruhr) sahip olan kentte, bisiklet kiralama noktaları toplu

taşıma duraklarında yer almakta, bisiklet alt yapısı güçlendirilerek bisiklet yolları genişletilmektedir (The City of Essen, 2017b).

İklimi korumaya ve ulaşımaya yönelik belirlenen bu hedeflerin dışında kentte yaşanan tahribatı önlemeye yönelik olarak geliştirilen en önemli karar, 1923 yılında alınan açık-yeşil alanları korumayı amaçlayan “Bölgesel Yeşil Alan Planlarıdır”. Yeşil alanların ileriye dönük ve entegre gelişimi amaçlanan Essen’de, yeşil bir kent merkezi oluşturulmuş ve yaşayanlar, halka açık olan yeşil alanlara 300 m mesafede erişim sağlamaktadır. “Essen Yeni Su Yolları Eylem Planı” kapsamında ise kentteki banliyö alanlar kamusal yeşil alanlarla birbirine bağlanmış ve 500 m yarıçap içerisinde güvenli bir şekilde ulaşılan yeşil koridorlar oluşturulmuştur (Irmak ve Avcı, 2019). Aynı zamanda bu yeşil koridorlar güvenli ve erişebilir okul yollarını içerisinde barındırmakta ve yeşil alan sisteminin tamamı, iklim ve havanın iyileştirilmesine önemli katkı sağlamaktadır (The City of Essen, 2017c).

Kömür madenlerinin ve çeşitli sanayi kuruluşlarının kapanmasıyla bu alanların yeşil alana dönüşümü sağlanmış ve 1975’ten itibaren yeşil alanlar kentin kuzey yarısına yayılarak “Kuzey Essen Planı” adı altında bu kapsamda dönüşüme uğrayan alanlar sayesinde yaklaşık olarak 400 ha bir yeşil alan sistemi oluşturulmuştur (Irmak ve Avcı, 2019). Bu yeşil alan sisteminde, Alterndorf semti ile kent merkezi arasında oluşturulan yeşil kuşak (Krupp Belt) sistemi bulunmaktadır ve kentsel yoğunluktan dolayı ortaya çıkan olumsuzlukları azaltmak amacıyla oluşturulmuştur (Yılmaz, 2019). Açık-yeşil alanların %53 oranında olduğu Essen kenti Almanya’nın en büyük yeşil alanına sahip olan 3’üncü kentidir (The City of Essen, 2017d; City Introduction Essen, 2017).

Doğayı ve biyoçeşitliliği korumak adına Essen kentinin belirlediği hedefler, geleceğe yönelik olarak yapılacak kent planlarında kentin yeşil alanlarının artırılmasının yanı sıra yeni yeşil alanlarda biyoçeşitliliğin desteklenmesi ve “Biyolojik Çeşitlilik Bildirgesi” kapsamında belirlenen kırsal ve kentsel alanlar arasında kalan eski demiryolu hatlarını, bisiklet ve yürüyüş yolları ile birlikte kentsel yeşil koridorlar olarak kullanılmasını sağlamaktır (European Green Capital, 2017; The City of Essen, 2017d).

Essen kentinin çevre kalitesini ve güvenliğini olumsuz yönde etkileyen işlevini yitirmiş ve kullanılmayan alanların yeşil alan kullanımlarına dönüştürülerek yeni fonksiyon kazanması, kentte çevre kalitesinin artmasını ve güvenli alanların oluşmasını sağlamaktadır.

2. 3. 9. Oslo (Norveç)

2019 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilen Oslo, 658,390 nüfusu ile Norveç'in başkenti ve en büyük kentidir (European Green Capital, 2019; City Introduction Oslo, 2019). Oslo kentinde yapılan ilk önemli çevresel politika, 1998 yılında geliştirilen "Kentsel Ekoloji Programıdır". Bu program kapsamında kentte kapatılan su yollarını ortaya çıkararak yeşil-mavi koridorlar oluşturmak amaçlanmıştır (City Introduction Oslo, 2019; Yılmaz, 2019).

Oslo mavi-yeşil yapısını korumak ve güçlendirmek amacıyla 2015 yılında hazırlanan "Belediye Master Planına" sahiptir. Bu plan kapsamında yerleşim bölgesi içinde kalan mavi-yeşil ağların korunmasına yönelik düzenlemeler yapılmakta değerli habitat türlerinin korunması amaçlanmakta ve bu doğrultuda yapılan projelere vatandaşlar ve gönüllü katılımcılar katkı sağlamaktadır. Parklar, ormanlar ve yeşil alanlar kentin %32'sini, yerleşim bölgesinin dışında kalan halka açık ormanlar ve tarım arazileri olarak adlandırılan "Marka Alanları" ise yüzölçümünün %68'ini oluşturmaktadır (The City of Oslo, 2019a).

Erişilebilir yeşil alanların yüksek kalitede olmasını amaçlayan Oslo kentindeki yaşayanların %98'si yeşil alanlara 300 m mesafede bulunmaktadır. Oslo gelişmiş bir mavi-yeşil kentsel yapıya sahiptir. Oslo'nun mavi ve yeşil alanları, on büyük su yolundan ve içerisinde parkların, dinlenme alanlarının bulunduğu yeşil koridorlardan oluşmaktadır (The City of Oslo, 2019a; The City of Oslo, 2019b).

Kapsamlı bir toplu taşıma ağına sahip olan Oslo'da yaşayan nüfusun %90'ı 300 m içinde toplu taşıma hizmetine ulaşabilmektedir. Kompakt ve yürünebilir bir kent olan Oslo'da araba ile yapılan günlük seyahatlerin payı azalmakta, toplu taşıma kullanımı ve yürüyüşün payı artmaktadır. Günlük seyahatlerin %28'i yürüyerek %57'si ise toplu taşıma imkânlarıyla yapılmaktadır. Oslo'nun ulaşımındaki en büyük hedeflerinden biri tüm toplu taşıma araçlarının 2020 yılına kadar yenilenebilir yakıt kullanımını sağlamaktır. Kentteki özel araçların %30'u elektrikli (The City of Oslo, 2019c; The City of Oslo, 2019d). İnsan odaklı bir kent merkezi oluşturma hedefine sahip olan Oslo, kentin orta kesimlerindeki hız sınırını 30 km'ye düşürüp bisikletliler ve yayalar için erişime öncelik veren ve trafik güvenliğini artıran "Kapsamlı Bisiklet Stratejisini" uygulamaktadır (The City of Oslo, 2019c). Oslo'nun toplu taşıma ve yaya odaklı ulaşım yapısı kentteki yaya güvenliğini artırmaktadır.

İklim değişikliğine önem veren Oslo, bu doğrultuda 2020 yılına kadar emisyonlarını %50 oranında azaltmayı, 2050 yılına kadar sıfır karbona sahip olmayı hedeflemektedir. Emisyon kaynaklarının %61'nin ulaşım kaynaklı olduğu Oslo'da bu hedeflere ulaşmak için entegre önlemler geliştirilmiştir (European Green Capital, 2019; The City of Oslo, 2019d). Bu önlemler, ulaşımında sıfır emisyonlu taşımacılığı teşvik etmek, arabasız bölgeler oluşturmak, elektrikli araçların kullanımını teşvik etmek, bisiklet ve toplu taşıma altyapısında iyileştirmeler yapmak, toplu taşıma ücretlerini azaltmak, motorlu taşıt kullanımını azaltmak amacıyla geçiş ücreti alınmasını ve otopark ücretlerinin %50 oranında artırılmasını sağlamaktır. Bu önlemler sayesinde iklimsel değişikliğine yönelik hedeflere ulaşmakla beraber hava ve gürültü kirliliği büyük ölçüde azaltılmakta ve kentsel çevrenin iyileştirilmesine katkı sağlanmaktadır (European Green Capital, 2019). Bu uygulamalar sonucunda Oslo'da 2005 ve 2015 yılları arasında ulaşımında toplu taşıma kullanımındaki pay %21'den %32'ye yükselirken, otomobil kullanımı %45'ten %34'e düşmüştür (The City of Oslo, 2019d).

2. 3. 10. Lizbon (Portekiz)

Portekiz'in başkenti olan Lizbon 547.733 nüfusa sahiptir. Kentin metropoliten bölgesinin nüfusu ise 2,8 milyondur (City Introduction Lizbon, 2020; Daniele ve ark., 2017). 2020 yılında Avrupa Yeşil Başkenti seçilen Lizbon kenti, Monocle Dergisi (2019) yılı yaşanabilir kent sıralamasında ise 10'uncu sırada yer almaktadır.

Tüm toplu taşıma ağlarında ücretsiz bisiklet taşımacılığı bulunan Lizbon'da, sürdürülebilir hareketliliği sağlamak amacıyla bazı caddeler yaya alanlarına dönüştürülmüş, tarihi mahalleleri birbirine bağlayan yaya yolları ve "Her Mahalleye Bir Meydan" projesiyle kamusal alanların sayısı artırılarak 21 tane yeni meydan oluşturulmuştur. Bu proje kapsamında 200 hektarlık bir alanı kaplayan 9 tane yeşil koridor oluşturulmuş ve bu sayede yeşil alanlar %20 oranında genişleme kaydetmiştir. Lizbon'da yer alan bu yeşil koridorlar hem ekolojik sürekliliği sağlamakta hem de metropol alanla bağlantıyı kolaylaştırmaktadır (The City of Lizbon, 2020a; The City of Lizbon, 2020b). Ayrıca Lizbon'daki yaya yolları ve yeşil koridorlar kentin erişebilirliği yüksek güvenli alanlara sahip olmasını sağlamaktadır.

Sürdürülebilir, yaşam kalitesine önem veren, sosyal katılımın sağlandığı ve yeşil bir kentsel çevrenin bulunduğu Lizbon kentinde yaşayanların %80'i yeşil bir alana 300 m mesafede erişim sağlamaktadır (The City Of Lizbon, 2020a). Lizbon kentinin %30'u düşük emisyon bölgelerinden oluşmaktadır ve bu bölgeleri motorlu araçlar, belediye

tarafından belirlenen emisyon miktarına sahipse kullanabilmektedir (The City of Lizbon, 2020b; Yılmaz, 2019). 2013 yılında Lizbon “Yaya Erişilebilirlik Planını” onaylamış bu plan kapsamında tüm projelerde erişilebilirliğin sağlanması zorunlu hale getirilmiştir (The City of Lizbon, 2020a).

Lizbon’un kentsel gelişim vizyonu, kamusal alanların iyileştirilmesine ve sürdürülebilir, erişebilir, güvenli ve insan odaklı entegre bir ulaşım sistemine sahip olmaya yöneliktir. Bu doğrultuda, trafiğin sürekli olarak azaltılması ve hareketliliğin artırılmasıyla kamusal alanlara ulaşılabilirlik sağlanmaktadır. 2009 yılında belirlenen “2010-2024 Lizbon Stratejisi” toplu taşıma ağları ve bisiklet kullanımı ile çok işlevli yürünebilir mahalleler oluşturulmasını hedeflerken “Lizbon Master Planı” (2012) sürdürülebilir hareketliliği kapsayan yürümeyi, bisiklet kullanmayı ve toplu taşımayı güçlendiren olumsuz çevresel koşullarının azaltılmasını hedeflemektedir (The City of Lizbon, 2020a; The City of Lizbon, 2020b).

“Ulusal Entegre Enerji ve İklim Planı” ile kentteki karbon emisyon miktarını 2030 yılına kadar %70 oranında azaltmayı, 2050 yılında ise sıfır karbon salınımına sahip olmayı amaçlayan Lizbon, enerji tüketimindeki düşüşü, daha az elektrik kullanımı ve ulaşımında daha az yakıt kullanımıyla sağlamaktadır. Bu kapsamda Lizbon, enerji verimliliğini artırmayı, binalarda ve ulaşımında yenilenebilir enerji kullanımını sağlamayı, atık geri dönüşümünün güçlendirilmesini sağlamayı, kentsel ısı adasını ve enerji tüketimini azaltmak amacıyla yeşil altyapının güçlendirilmesini hedeflemektedir (The City of Lizbon, 2020c).

“Biyçeşitlilik Yerel Eylem Planına” sahip olan Lizbon’da kentsel biyçeşitlilik ve ekosistemi korumaya yönelik tedbirler alınmaktadır. Bu tedbirlere, kentte bulunan yeşil koridorlar ve kullanılmayan alanların yeşil alanlara dönüştürülmesi örnek verilebilir (The City of Lizbon, 2020d).

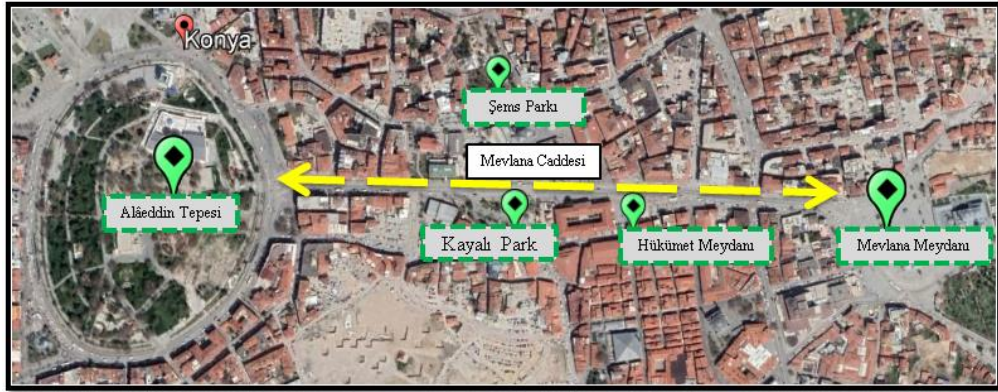
3. MATERYAL VE YÖNTEM

3. 1. Materyal

Bu çalışmanın ana materyalini Konya kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlar oluşturmaktadır. Mevlana Caddesi aksında bulunan araştırma alanı, Alaeddin Tepesi, Kayalıpark, Hükümet Meydanı, Şems Parkı ve Mevlana Meydanı'ndan oluşmaktadır (Şekil 3. 1).

Araştırma alanını oluşturan Konya kent merkezi, tarihi ve kültürel değere sahip olan, turizm değeri taşıyan ve ticaretin yoğun olarak gerçekleştiği bir merkez konumundadır. Kent merkezi barındırdığı ticari, dini, tarihi, sosyal ve kültürel fonksiyonlarla kentin en yoğun kullanılan alanıdır.

Alaeddin Tepesi ve doğu yönündeki güzergâh, kente hizmet eden açık-yeşil alanlar içerisinde bir odak noktası oluşturması, sahip olduğu fonksiyonlarla kent halkı tarafından aktif kullanılması ve kent merkezi özelliği taşıması nedeniyle çalışma alanı olarak belirlenmiştir.



Şekil 3. 1. Araştırma alanının konumu (Google Earth'den yararlanılarak hazırlanmıştır.)

3. 2. Yöntem

Çalışma kapsamında ilk olarak literatür taraması yapılarak kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Bu doğrultuda yaşanabilirlik kavramına ve açık-yeşil alanlara yönelik bilgilere ulaşmak ve yaşanabilir kentlerin oluşmasında açık-yeşil alanların önemini açıklayabilmek amacıyla yapılan kaynak araştırması kapsamında çok sayıda yerli ve yabancı tezler, makaleler, kitaplar, dergiler ve yayınlar incelenmiştir. Konu kapsamında yapılan kaynak araştırması literatür özeti kısmında verilmiştir.

Literatür taraması ile oluşturulan kavramsal çerçevenin ardından, Konya kentine ilişkin genel bilgiler, Konya kentinin planlama süreci, Konya kentinin açık-yeşil alan

varlığı içerisinde araştırma alanının yeri değerlendirilmiştir. Bu kapsamda araştırma alanına ilişkin yerinde arazi etüt çalışmaları yapılmıştır. Arazi etüt çalışması ile 1/1000 ölçekli halihazır haritalar üzerinde, çalışma alanının dolu-boş analizi, arazi kullanımı, taşıt ve yaya ulaşımı ile araştırma alanının açık-yeşil alan dokusu ortaya konmuştur. Bu amaç doğrultusunda Konya kentine ilişkin yapılan Nazım İmar Planları, Koruma Amaçlı İmar Planları, Çevre Düzeni Planı ve Ulaşım Ana Planları incelenmiştir. Araştırma alanına ilişkin genel bilgiler; yapılan gözlemler ve elde edilen görsellerle birlikte verilmiştir.

Kentte yaşayan bireylere, çalışma alanını yaşanabilirlik parametreleri doğrultusunda değerlendirmeleri amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Anketler 2021 yılında Mayıs ayında gerçekleştirilmiş olup, tüm dünyada görülen Covid-19 pandemi sürecinde kentsel dış mekânların kullanım potansiyelinin düşmesi nedeniyle anket çalışması ancak 100 kişi ile yüz yüze gerçekleştirilmiştir. Veriler değerlendirilirken %95 güven aralığında çalışılmıştır.

Anket soruları üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde kişisel bilgilere dayalı sorular, ikinci bölümde kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlara yönelik sorular, üçüncü bölümde temel yaşanabilirlik parametrelerine (*güvenlik, çevre ve ulaşım-erişebilirlik*) yönelik sorular olmak üzere kapalı uçlu sorulardan oluşan 42 adet soru bulunmaktadır.

Araştırmanın sonuç kısmında kavramsal çerçeveye birlikte yapılan araştırmalar, gözlemler, anket sonuçları ile elde edilen bulgu ve değerlendirmeler doğrultusunda sonuçlar ortaya konmuş; Konya kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanların kentin yaşanabilirliğine katkı sağlaması amacıyla geliştirilen önerilere yer verilmiştir.

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

Bu bölümde Konya kentine ve araştırma alanına yönelik genel bilgiler verilmiş, Konya kentinin planlama süreci açık-yeşil alan verileriyle birlikte araştırma alanı kapsamında ele alınmıştır. Kentin açık-yeşil alan varlığı içinde araştırma alanının yeri açıklanmış ve kent halkının çalışma alanını yaşanabilirlik parametreleri doğrultusunda değerlendirmeleri amacıyla uygulanan anket çalışmasının sonuçlarına yer verilmiştir.

4. 1. Konya Kentine İlişkin Genel Bilgiler

Konya kenti Anadolu Yarımadası'nın ortasında bulunan ve İç Anadolu Bölgesi'nin güneyinde yer alan 38.873 km²'lik yüzölçümüyle Türkiye'nin yüz ölçümü bakımından en büyük kentidir (URL 29). Konya TÜİK 2021 yılı verilerine göre 2.250.020 nüfusuyla Türkiye'nin en kalabalık yedinci kentidir. 1830 yılında kurulan Konya Belediyesi 1987 yılında çıkarılan 3399 sayılı yasa gereğince Büyükşehir statüsüne geçerek 1989 yılından bu yana belediye hizmetleri bu statüye göre yürütülmektedir (URL 30).

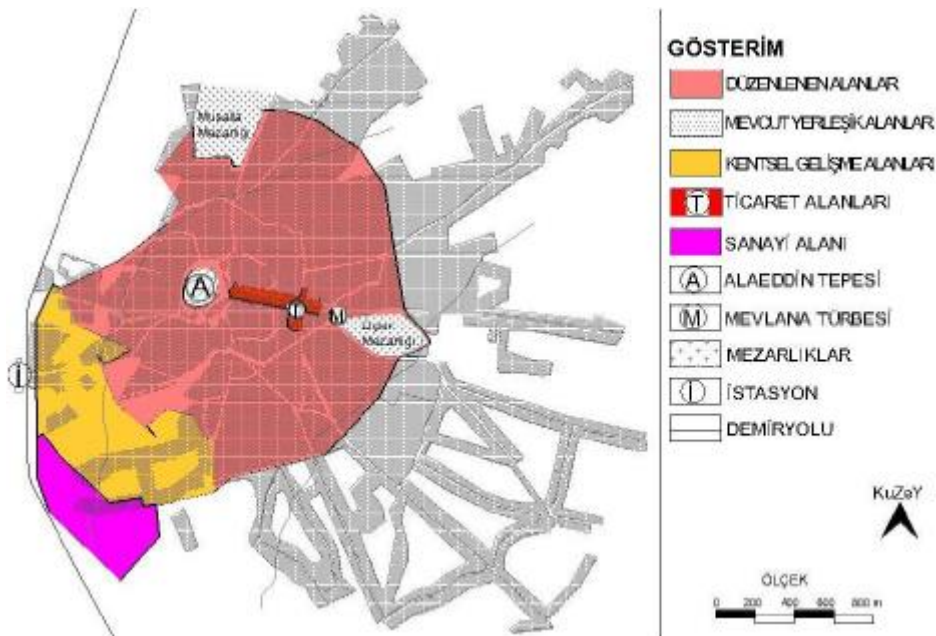
Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden birisi olan Konya kentinin yerleşim tarihi prehistorik (tarih öncesi) çağlara dayanmaktadır. Kentte M.Ö. 6000-5000 yıllarında yerleşme merkezi kurulduğu yapılan araştırmalarda tespit edilmiştir (URL 30).

Konya kentinin mekânsal kuruluşu Frig dönemine dayanmakta olup kentin yerleşim sürecinin bugün Alaaddin Tepesi olarak adlandırılan höyük üzerinde başladığı bilinmektedir. Yunan-Roma ve Bizans dönemlerinde Alaaddin Tepesi'ndeki yerleşim çok fazla değişime uğramamış ve bu dönemde Konya, kale-kent niteliğinde bir askeri merkez konumunda olmuştur. Anadolu Selçuklu dönemi ise kentin mekânsal anlamda en büyük değişim yaşadığı dönemdir. Bu dönemde Selçuklu Devleti'nin başkenti olan kentte, yoğun imar faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Sonrasında Karamanoğlu ve Osmanlı Devleti egemenliğine giren Konya kenti, Selçuklu dönemindeki başkent işlevini yitirmiş ve Osmanlı döneminde eyalet merkezi işlevine sahip olmuştur (Kubat ve Topçu, 2009).

yeniden düzenlenmesi ile sosyal-teknik altyapı eksikliklerinin giderilmesi” olarak belirlenmiştir (Kömürcüoğlu 1946, Kömürcüoğlu 1947 Akt: Yenice, 2012).

Bu plan kapsamında Konya kentinin toplam yeşil alan miktarı 39.9 ha alana sahip olup toplam planlama alanının %5’ine yakın bir kısmı açık-yeşil alanlara ayrılmıştır. Kişi başına düşen yeşil alan miktarı ise 5.32 m² olarak belirlenmiştir (Yenice, 2005). Mahallelerde bulunan küçük yeşil alanlar ile büyük yeşil alanlar birbirine bağlanmış; halkın ihtiyaçları göz önünde tutularak çocuk bahçeleri ve spor alanları için yer tespit edilmiş; tören yeri olarak Hükümet Meydanı’nın kullanılması öngörülmüştür (Kömürcüoğlu, 1946 Akt: Çelik, 2018b). Kentin en önemli rekreasyon alanı ise Alaaddin Tepesi ve Tarihi Dede Çay Bahçesi olarak belirlenmiştir. Kentin batı kesiminde Fuar alanı ve stadyum önerisine yer verilmiştir (Yenice, 2005).

Plan kapsamında Fuar alanı olması önerilen alan günümüzde Kültürpark olarak kullanılmakta ve parkın içerisinde Tarihi Dede Çay Bahçesi bulunmaktadır. Planda stadyum olması önerilen alan, 1950-2012 yılları arasında Konya Şehir Stadyumu olarak kullanılmış, yeni stadyumun kentin kuzeybatısına taşınması ile birlikte boşalan alana Millet Bahçesi yapılması öngörülmüştür. Alana yönelik çalışmalar hâlen devam etmektedir.



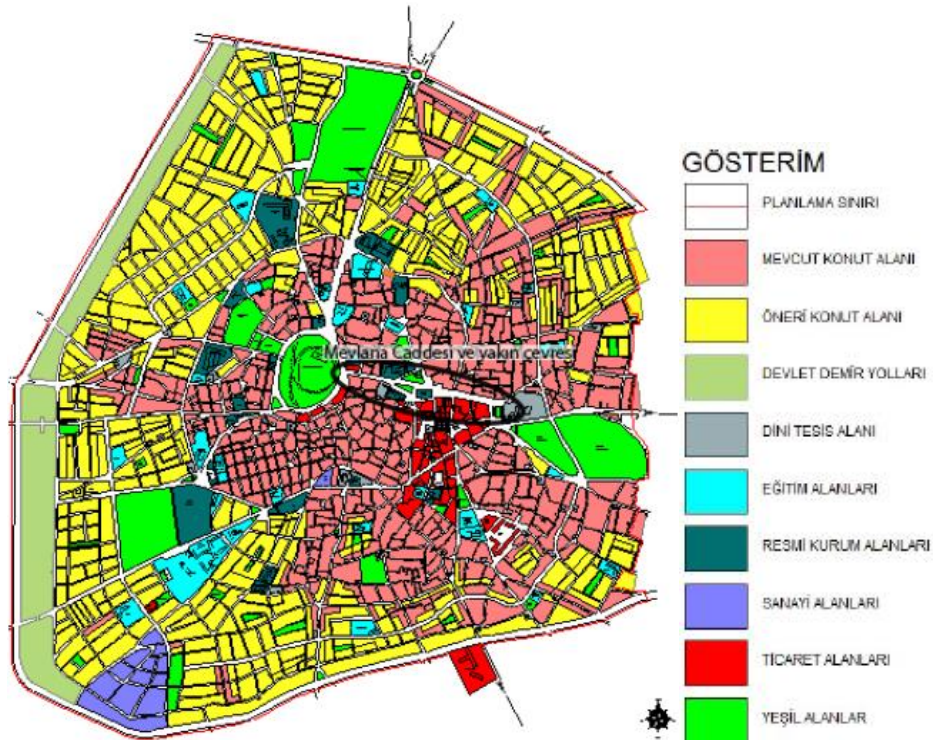
Şekil 4.2. 1946 Konya İmar Planı ve kentsel arazi kullanım şeması (Yenice, 2012)

- **1954 Yılı Nazım İmar Planı**

Konya kentine yönelik 2. imar plan 1954 yılında Ferzan Baydar ve Leyla Baydar tarafından hazırlanmıştır. Konya kent nüfusunun hızla arttığı bu dönemde 1946 yılında yapılmış olan planın yetersiz kalmasından dolayı hazırlanan bu plan Revizyon-ilave imar planı niteliğinde olup yaklaşık 912 ha alanı kapsamaktadır. Plan kapsamında, tarihi kent merkezine ilişkin 1946 yılı planının ilkeleri sürdürülmüştür (Yenice, 2005; Yenice, 2011).

Kentin ticaret ve iş alanları 1946 yılındaki plandaki yerlerinden güneye ve batıya doğru kaydırılmış olup Alaaddin Tepesi'ne kadar uzanan bir ticaret bölgesi planlanmıştır (Ter, 2002). Bu dönemde planı ve kent formunu biçimlendiren ana unsur artan barınma ihtiyacına yönelik yeni ikamet bölgelerinin oluşturulmasıdır. Kentsel gelişme yönü batı ve kuzeybatı olarak belirlenmiştir (Yenice, 2005).

Plan kapsamında Konya kentinin toplam yeşil alan miktarı 32.8 ha alana sahip olup toplam planlama alanının %3,62'si açık-yeşil alanlara ayrılmıştır. Bu dönemde de kentin en önemli açık-yeşil alanları Alaaddin Tepesi, Tarihi Dede Çay Bahçesi ve Fuar alanı olmuştur. Kentteki diğer yeşil alanlar ise dağınık bir şekilde yer almaktadır (Yenice, 2005).



Şekil 4.3. 1954 Konya Nazım İmar Planı (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi Akt: Kaptan, 2018)

- **1966 Yılı Nazım İmar Planı**

Konya kentine yönelik olarak yapılan üçüncü imar planı 1964 yılında ulusal düzeyde gerçekleştirilen bir yarışma neticesinde Yavuz Taşçı ve Haluk Berksan tarafından hazırlanmış ve 1966 yılında yürürlüğe girmiştir (Ter, 2002).

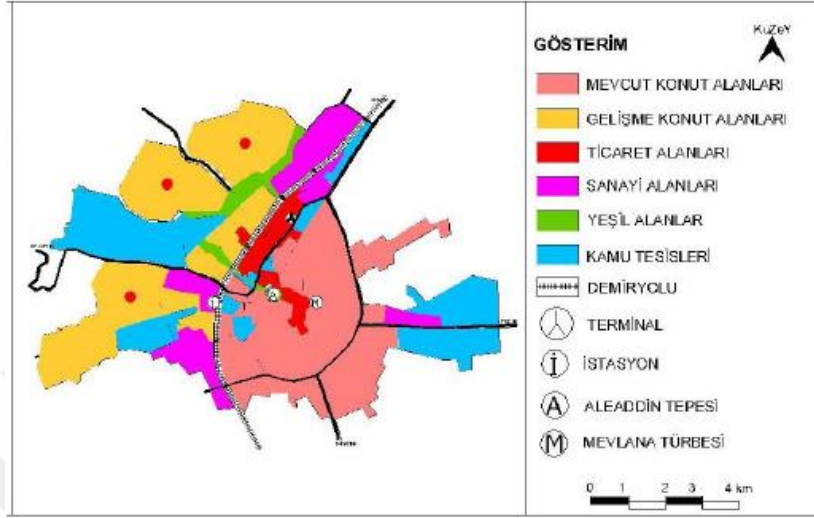
Toplam planlama alanı 2.380 ha olan planda kentin ana merkezinin yoğunluğunu azaltmak amacı ile 2. derece merkez önerisi ile kentin çok merkezli bir yapıya geçmesi öngörülmüştür. Bu amaçla sosyo-kültürel ve yönetim ağırlıklı olması ve kentin istenen yönde gelişmesini desteklemek için mevcut merkezin kuzey batısında merkezin devamı niteliğinde modern bir merkez (günümüzde büyükşehir belediyesinin eski yeri ve yakın çevresi) oluşturmak amaçlanmıştır. Bu planla birlikte Alaaddin Tepesi ve Mevlana Müzesi'nin bulunduğu aksın yayalaştırılması ve Mevlana Müzesi'nin bulunduğu alandan öneri üniversite alanına kadar devam eden yaya ve bisiklet hattı önerilerek ilk defa yaya ve bisiklet ulaşımı öne çıkarılmış ancak bu plan uygulama imkânı bulamamıştır (Yenice, 2005).

Hazırlanan imar planının hedefleri; kentin güney çeperlerindeki kırsal nitelikli tarımsal alanlar üzerinde oluşan kentsel baskıların azaltılması, kentin çeper bölgelerindeki kaçak yapılaşmanın önlenmesi ve kentin açık-yeşil alan gereksiniminin karşılanması olarak belirlenmiştir. Plan kapsamında Konya kentinin toplam açık-yeşil alan miktarı 173 ha alana sahip olup toplam planlama alanının %7,3'ü açık-yeşil alanlara ayrılmıştır (Yenice, 2012).

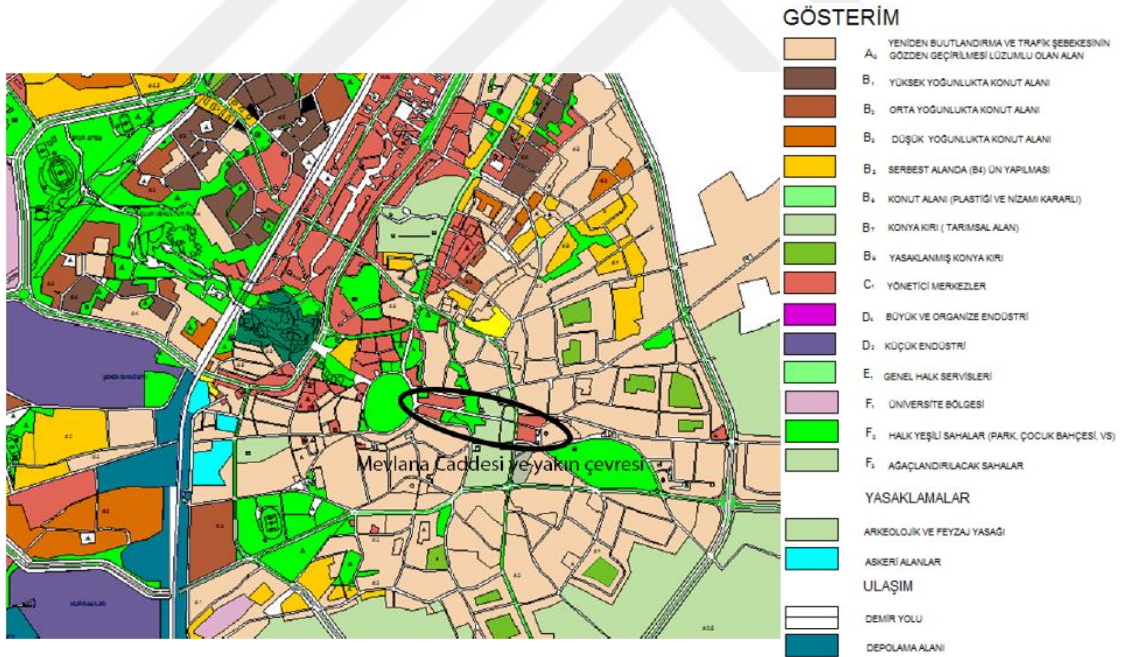
Bu dönemde açık-yeşil alanlar özel ve kamusal olarak iki ayrı biçimde ele alınmıştır. Özel yeşil alanlar eski yapı adalarının ortalarında ve Meram bölgesi için kentleşmesi istenmeyen bahçeler için kullanılırken; kamusal yeşil alanlar ise dinlenme, havalandırma olanağına sahip olan parklar ve çocuk bahçeleri olarak ifade edilmiştir (Yenice, 2005). Bu plandaki en önemli açık-yeşil alan kararı ise tarihi kent merkezi ve yeni merkezi birbirine bağlayan yeşil kuşak önerisi olmuştur (Yenice, 2005; Yenice, 2011). Yeni kent merkezi ile tarihi kent merkezini, Alaaddin Tepesi ve Fuar alanını da içine alan yeşil koridor-yaya aksı önerisi ise uygulamaya geçmemiş ve bu plan amacı dışına çıkarak kentin en yoğun konut ve ticaret bölgesine dönüştürülmüştür (Yenice, 2012; Yenice, 2005).

Plan çalışmaları kapsamında, araç trafiğinin yoğunluğu, Alaaddin Tepesi odaklı, eski işinsal akslar üzerinde devam etmiştir. Bu işinsal yapı içerisinde, Alaaddin Tepesi-Mevlana Müzesi aksı (Mevlana Caddesi), kent merkezine taşıtla erişilen en önemli hat

haline gelmiştir. Kent merkezinde, Alaaddin Tepesi'nin çevresinde ring yaparak kentin kuzeyinde Selçuk Üniversitesi Kampüsü'ne ulaşan tramvay hattı, 1992 yılında tamamlanarak faaliyete geçmiştir (Ter ve Özbek, 2005).



Şekil 4. 4. 1966 Konya İmar Planı (yarışma projesi) ve kentsel arazi kullanım şeması (Yenice, 2012)



Şekil 4. 5. 1966 Konya Nazım İmar Planı, Mevlana Caddesi (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi Akt: Kaptan, 2018)

- **1983 Yılı Çevre Düzeni Planı**

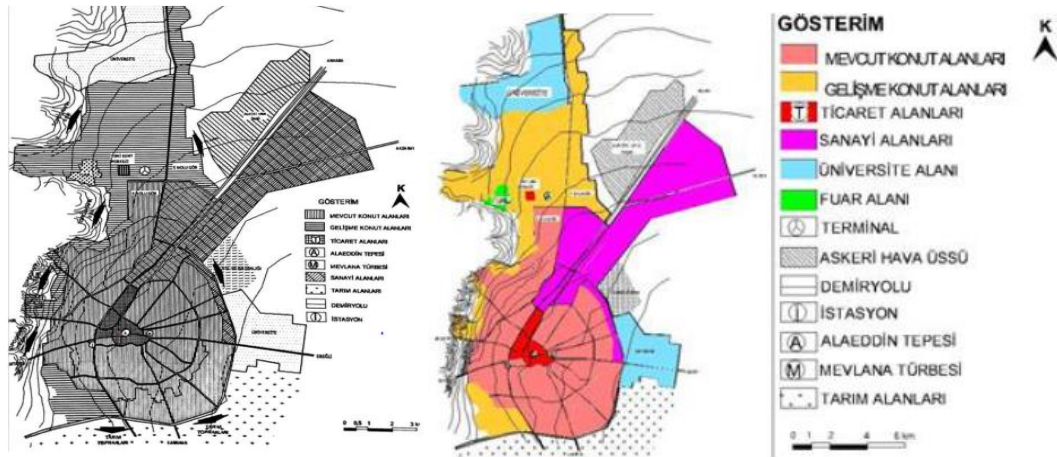
Konya kentine yönelik olarak yapılan 4. plan Yavuz Taşçı tarafından 1983 yılında hazırlanmıştır (Taşçı 1983 Akt: Yenice, 2005). 1/25.000 ölçekli Konya Çevre

Düzeni Planı 1984 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiş olup yaklaşık 128.600 ha alanı kapsamaktadır (Yenice, 2012).

Çevre Düzeni Planı kapsamında kompakt ve lineer bir kent formuna uygun bir yaklaşım geliştirilmiştir. Konya kentinin toplam açık-yeşil alan miktarı 910 ha alana sahip olup toplam planlama alanının yaklaşık %7'si açık-yeşil alanlara ayrılmıştır. Kişi başına düşen yeşil alan miktarı ise 7 m² olarak belirlenmiştir. Plana göre kentin en önemli yeşil alan ihtiyacının, kentin doğusunda önerilen Konya Orman Çiftliği ile karşılanması hedeflenmiştir (Yenice, 2005).

1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1966 yılındaki imar planında yer alan planlama kararları doğrultusunda 2000 yılı hedef alınarak hazırlanmıştır. Çevre düzeni planında açık-yeşil alanlar; mahalli yeşil alanlar, kentsel yeşil alanlar, kent yakını piknik/mesire yerleri, spor alanları, mezarlıklar olmak üzere beş bölümden oluşmaktadır (Ter, 2002).

Çevre Düzeni Planı dönemine kadar yapılan imar planlarında, kentteki yeşil alanlar dağınık bir biçimde konumlanmış, 1966 yılında hazırlanan Nazım İmar Planında açık-yeşil alanlar özel ve kamusal olmak üzere mülkiyete göre ele alınmıştır. 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı döneminde ise açık-yeşil alanlar yerleşim büyüklüklerine göre sınıflandırılmıştır.



Şekil 4.6. 1983 Konya Çevre Düzeni Planı ve kentsel arazi kullanım (Yenice, 2005; Yenice, 2012)

- **1996 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı**

Konya tarihi kent merkezi, 1982 yılında tarihi, ticari ve kentsel sit alanı olarak belirlenmiş ve 1996 yılında Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı yürürlüğe girmiştir. Yürürlüğe girdikten sonra idarî yargıya taşınan Koruma Amaçlı

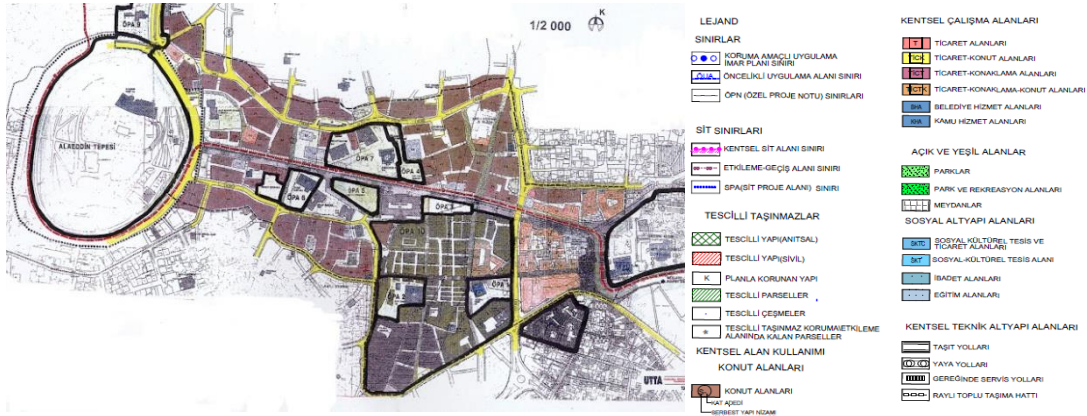
İmar Planı, 2000 ve 2002 yıllarında revize edilerek yeniden koruma amaçlı imar planları hazırlanmıştır (UTTA, 1996; UTTA, 1997; UTTA, 2000; UTTA, 2002 Akt: Yenice, 2011).

Planlama alanına ilişkin açık-yeşil alanlar, geleneksel doku ve bu dokuya aykırı çok katlı yapılaşmış alanlar, ulaşım sistemi, otoparklar, duraklar, panoramik bakı ve vista noktaları, çevresel değer taşıyan öğeler, çevresel/görsel sorunlara yönelik saptama çalışmaları yapılmıştır (UTTA, 1996 Akt: Tunçer, 2012).

Koruma Amaçlı İmar Planı'nın çalışma alanı özelindeki amaçları, tarihi kent merkezini koruma kullanma dengesi içinde bütüncül bir biçimde ele almak ve kent merkezinde yaşanan ulaşım kaynaklı sorunlara yaya odaklı çözüm önerileri geliştirmektir.

Koruma Amaçlı İmar Planı'nın kent merkezini kapsayan amaçları aşağıda verilmiştir (Tunçer, 2012);

- Kent merkezinde ulaşım, servis, otopark, kullanım ve koruma sorunlarını çözmeye yönelik öneriler geliştirmek,
- Yaya, taşıt ve servis ulaşımının güvenliğini sağlamak, Konya Kent Merkezi bütünü içinde yaya yolları (promenat) ve yaya bölgeleri ile bisiklet yolları oluşturmak,
- Sürdürülebilir bir kent merkezi oluşturmaya yönelik öneriler geliştirmek ve geleneksel çarşı ve merkezi iş alanlarını bütünleştirerek korunmasını sağlamak,
- Kent merkezinde geleneksel Konya mimarisinin kültürel öğelerine yönelik koruma ve kullanma dengesi içerisinde öneriler geliştirmek,
- Plan bütününde arazi kullanımı ve uygulamaya yönelik planlama ilkelerini oluşturmak amacıyla tarihi kent merkezinde koruma, sağlıklaştırma ve geliştirmeyi öngören bir planlama çalışması yapmaktır.



Şekil 4. 7. Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı paftası (Tunçer, 2012; Koruma Amaçlı İmar Planı Plan Notu)

Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında çalışma alanına ilişkin alınan planlama kararları aşağıdaki gibidir (Ter, 2002);

- Alaaddin Tepesi ve Mevlana Meydanı arasında kalan aksın yayalaştırılması hedefiyle birlikte Merkezi İş Alanı'nın ulaşımı kuzey ve güney yönlerinde bulunan ring yolları ve Raylı Taşıım Sistemi ile sağlanacaktır.
- Raylı Taşıım Sistemi, Alaaddin Tepesi ile Mevlana Meydanı-Mevlana Kültür merkezi arasında kullanılacaktır. İplikçi Cami, Hükümet Meydanı ve Mevlana Müzesi önünde olmak üzere 3 adet Raylı Taşıım Sistemi durağı planlanmış olup yaya aksları ve meydanlar bu duraklara göre tasarlanacaktır.
- Bu caddenin çevresinde çok katlı yapılaşma olması nedeniyle fazla genişletilememiş ve tek yönlü kullanım uygun görülerek kuzey ring 14,5 m ve güney ring 12 m genişliğinde olacaktır.
- Şerafettin Cami doğusunda 80 araçlık, Hükümet Konağı batısından 220 araçlık ve İplikçi Cami batısında yaklaşık 55 araçlık bir yer altı otoparkı düzenlenmiştir.
- Alaaddin Tepesi ve Mevlana Müzesi arasındaki aksın taşıt trafiğine kapatılması sonucunda Mevlana Promenadı (yaya aksı) uygulanarak bu sistemin işleyebilmesi amacıyla belirli saatlerde servise açılacak ulaşım aksları planlanmıştır.
- Alaaddin Tepesi ve Mevlana Müzesi arasındaki aksın yayalaştırılması amacına uygun olarak tamamen yaya aksı olarak özel projeler düzenlenecektir.
- Mevlana Promenadı üzerinde batı-doğu yönünde Bisiklet Özel Yolu bulunacaktır.

- Bedesten, Mahkeme Hamamı ve Şerafettin Cami çevresinde yaya bölgeleri düzenlenecek ve acil durumlar dışında araç girişi engellenecektir.

Bu plan kararları incelendiğinde çalışma alanına yönelik öne çıkan kararların yayalaştırma, ulaşımda raylı sistem önceliği, bisiklet kullanımının kent merkezine ulaştırılması, otopark çözümlemeleri ve yaya öncelikli bir kent merkezi oluşturulması ile ilişkili olduğu görülmektedir.

Koruma Amaçlı İmar Planı, planın güncelleştirilmesi gerekçesi ile 2000 yılında revize edilmiştir. Revize edilen planın çalışma alanına ilişkin değiştirilen ve yenilenen kararlarından bazıları aşağıdaki gibidir (Ter, 2002);

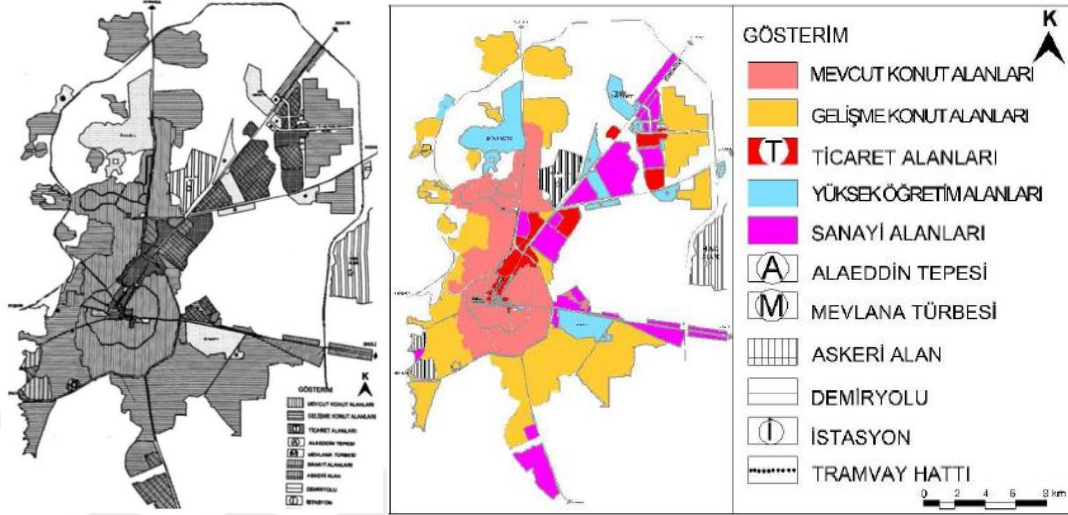
- Konya Büyükşehir Belediyesi, mahkeme kararı ve uygulama zorlukları nedeniyle Hükümet Konağı batısında yapılması planlanan yeraltı otoparkından vazgeçmiştir.
- Özel proje alanı (ÖPA) olarak belirlenen alanlardan Kent Meydanı Düzenleneme Projesi Kayalıpark ve Hükümet Meydanı Çevre Düzenlemesi plana işlenmiştir.
- Tarihi-Ticari Kentsel Sit Alanı sınırları içinde Mevlana Caddesi'nin güneyinde Konya'nın geleneksel çarşıları ve arastaları Kentsel Tasarım Alanı (Geleneksel Çarşı Kesimi Koruma ve Geliştirme Projesi) alanı olarak belirtilmiştir.

- **1999 Yılı Nazım İmar Planı**

Konya kentine yönelik 1999 yılında yaklaşık 29.000 ha alanı kaplayan ilk büyük kent planı niteliğindeki 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır (Yenice, 2012). Bu plan kapsamında açık-yeşil alanlara 3.360 ha alan ayrılmış olup bu alan planlama alanının yaklaşık %11'ini oluşturmaktadır (Yenice, 2005).

1999 yılı plan döneminde, 2020 yılında kentin çok merkezli yapıya sahip olması öngörülerek bu kapsamda kentin gelişme alanları yeni alt merkezlerle çözümlenmiştir. Daha önceki plan dönemlerindeki kompakt ve lineer kent formu yerine, ana ulaşım ağı boyunca kentsel gelişmenin olduğu ışınsal kent formu uygulanmıştır (Yenice, 2005). Bu plan dönemiyle birlikte 2020 yılına yönelik olarak hazırlanan Kon-Plan 2020 Konya Nazım İmar Planı raporuna göre Konya kentsel yerleşme alan bütününde açık-yeşil alan kullanımının toplam alansal büyüklüğü 2906,64 ha alanı kapsamaktadır (Anonymous, 1998 Akt: Özcan, 2008). Kişi başına düşmesi planlanan açık-yeşil alan miktarı ise yaklaşık 18 m² olarak belirlenmiştir. Kentin kuzey, doğu ve güney yönlerini çevreleyen

yeni çevre yolu boyunca yeşil kuşak planlanmış ve kentin kuzey kesimlerindeki yerleşmeler içerisinde yeşil kuşaklara yer verilmiştir (Yenice, 2005).



Şekil 4. 8.1999 Konya Nazım İmar Planı 2020 yılı öngörüsü ve kentsel arazi kullanım şeması (Yenice, 2005; Yenice, 2012)

- **2000 Yılı ve Sonrası Plan Dönemi**

Konya'nın 2000 yılı ve sonrası plan döneminin temel planlama yaklaşımı, kentsel dönüşüm ve yenileme projelerine yönelik olmuştur. Bu planların yapılma amaçlarından biri; kent içerisinde işlevini kaybetmiş alanların konut ve ticaret odaklı geliştirilerek yeniden kente kazandırılmasıdır. Bir diğer amaç ise; kaçak konut bölgelerinin, açık-yeşil alanları ve gerekli sosyal donatıları barındıran nitelikli konut üretimini sağlamak için yıkılarak yeniden yapılmasıdır. Bu kapsamda yapılan kentsel dönüşüm projelerine; Meram ve Karatay ilçelerinde yenilenen konut ve ticaret bölgeleri örnek verilebilir (Yenice, 2012).

2000 yılı itibarıyla kent genelinde yapılan bu dönüşüm ve yenileme projeleri, yaşam kalitesinin yüksek olduğu çalışma ve konut alanlarının oluşmasını hedeflemesine rağmen yapılaşmanın artmasına, yüksek yoğunluklu konut alanlarının oluşmasına dolayısıyla kentteki fiziksel, çevresel ve ulaşım kaynaklı sorunların artmasına zemin hazırlamıştır.

- **2001 ve 2002 Yılı Ulaşım Ana Planı**

Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı, 2001 yılında hazırlanmış olup raylı sistemlere yönelik kısa-orta-uzun dönemli iyileştirme önerileri geliştirilmiştir. Tramvay işletiminde genel kapsamlı iyileştirme yapılması,

güzergâh ve duraklara ilişkin iyileştirme önerileri ve az yolculu durakların geçici olarak kapatılması önerilmiştir. Plan kapsamında yeni tramvay hattı, mevcut tramvay hattına Alaaddin Tepesi'nde bağlanarak Mevlana Müzesi yakınından geçip Fetih Caddesi'nde sonlanacak şekilde uygulanması öngörülmüştür. Bu hatla birlikte Fetih Caddesi'yle sonlanan tramvay hattının yeni üniversite kampüsüne bağlantısı sağlanması hedeflenmiş olup Fetih Caddesi üzerinde kent merkezini halka şekilde çevrelemesi ve çevre yoluna bağlanması planlanmıştır (Önder ve Akdemir, 2019).

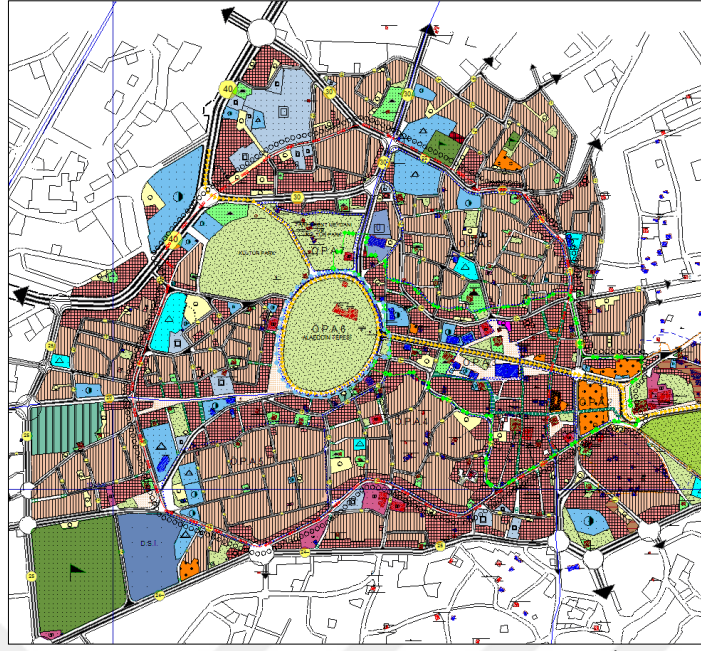
2002 yılında hazırlanan Ulaşım Ana Planı ise üç merkez ilçeyi kapsayan ulaşım ve trafik iyileştirme etüt projelerinden oluşmaktadır. Konya kentine ilişkin ilk kez yaya ve bisiklet odaklı bir uygulamaya bu planla birlikte geçilmiştir (Çalık, 2018). Bu süreçle birlikte kent genelinde bisiklet yollarının yapımına hız verilmiş ve bisiklet kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır.

- **2009 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı**

2009 yılında Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan ve Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun onayladığı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı, günümüzde yürürlükte olup kent merkezinde koruma, yenileme ve restorasyon çalışmaları bu plan kapsamında yapılmaktadır (Anonim, 2009 Akt: Kaptan, 2018; Yenice, 2012).

1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı yaklaşık 175 ha alanı, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ise yaklaşık 47 ha alanı kapsamaktadır (Anonim, 2009 Akt: Kaptan, 2018).

Koruma Amaçlı İmar Planı'nın çalışma alanını kapsayan hedefleri; kent merkezine yönelik yapılacak olan yenileme projelerini koruma ve sürdürülebilirlik doğrultusunda belirlemek olmuştur (Şekil 4. 9).



Şekil 4.9. Konya Tarihi Kent Merkezi ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 2009 (Anonim, 2021a)

Konya Koruma Amaçlı İmar Planı'nın çalışma alanına ilişkin ana hedefleri aşağıdaki gibidir (Anonim, 2009 Akt: Kaptan, 2018);

- Bedesten ve Şerafettin Cami'nin doğu ve batısında kalan alanlar, Şems Tebriz'i Türbesi ve çevresinde sağlıklılaştırma ve gerekli durumlarda dönüşüm uygulamalarının yapılması,
- Ulaşım alanlarının birbirini tamamlayıcı şekilde planlanması, birden fazla ulaşım ağı ile desteklenmesi ve geleneksel çarşı alanında yaya bölgelerinin artırılması,
- Tarihi yapıların özgün kimlikleri korunarak yenilenmesi, tarihi dokuya uygun olacak şekilde cephe düzenlemesi çalışmaları yapılması, cadde ve sokak elemanları ile peyzaj uygulamalarının yeniden düzenlenmesi,
- Mekân kullanıcısının her türlü ihtiyacını karşılayabilecek işlevlerin getirilmesi,
- Mevlana Müzesi'nin bulunduğu alanın silüetini etkileyen işlevlerin kaldırılarak, meydan düzenlemesinin yapılması,
- Şerafettin Cami ve Kayalıpark çevresinde yayalar için daha kullanışlı kentsel dış mekân alanlarının oluşturulması,
- Alaaddin Tepesi'nde arkeolojik kazılar ile tarihi mirası koruma çalışmalarının yapılması,
- Mevlana Caddesi'nin güneyinde bulunan ve mekân çeşitliliğinin sağlandığı ticaret alanının korunması,

- Yoğun araç trafiğinin azaltılması ve toplu taşımanın yaygınlaştırılması için Alaaddin-Yeni Adliye arasında tramvay hattının yapılması,
- İlerleyen zamanlar için Mevlana Caddesi'nin araç kullanımına kapatılarak yalnızca toplu taşıma, yaya ve bisiklet kullanımının sağlanması olarak belirlenmiştir.
- **2014 Yılı Ulaşım Ana Planı**

Konya kentine yönelik ulaşımındaki aksaklıkların ortadan kaldırılması, kentsel ulaşımın daha verimli, sürdürülebilir ve çevreye duyarlı hale getirilmesi amacıyla Konya Ulaşım Ana Planı (KONUAP 2030) hazırlanmış ve 2014 yılında tamamlanmıştır. Plan kapsamında bisiklet ulaşımı plan kararlarını uygulamaya yönelik çalışmalar Konya Bisikletli Ulaşım Ana Planı ile gerçekleştirilmiştir.

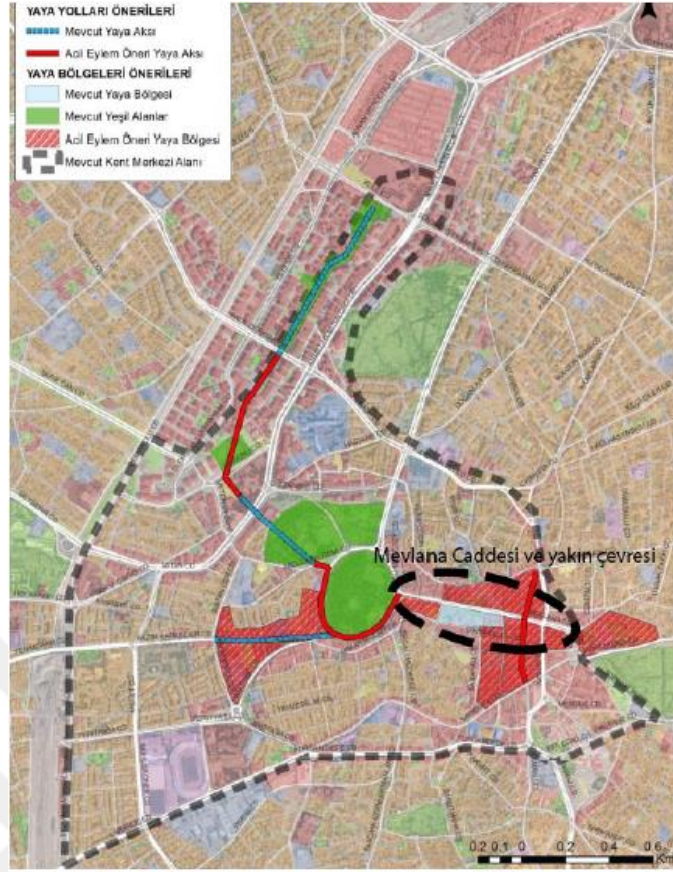
Planın hazırlık aşamasında; mevcuttaki bisiklet yollarının yetersizliği, hangi güzergâhların bisikletler için ayrılması gerektiğinin bilinmemesi, hangi noktalarda park yeri ihtiyacı olduğu, nüfus artış hızı ile bisiklet kullanım oranlarının ne şekilde değişeceği, bisiklet kullanıcılarının alışkanlık ve kullanım tercihlerinin bilinmemesine yönelik sorunlar tespit edilmiştir. Bu sorunların çözülerek kullanıcıların rahat, konforlu ve güvenli erişim sağlamaları amaçlanmıştır.

Bu kapsamda kent merkezi ve yakın çevresi için hizmet birimlerinin, kamu kurumlarının ve konut kullanımlarının yolun her iki tarafında konumladığı durumlarda, bisiklet yollarının da tek yönlü olarak yolun her iki cephesinde yer alması önerilmiştir (Anonim, 2014).

Konya Ulaşım Ana Planı ile kent merkezinde, toplu taşıma araçları, yaya ve bisiklet kullanımıyla ulaşımın ön plana çıkarılması hedeflenmiştir. Mevlana Caddesi, tramvay hattı ile desteklenerek yaya öncelikli bir güzergâh olması sağlanmış ve Mevlana Caddesi acil eylem öneri yaya aksı olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4. 10.) (Anonim, 2013 Akt: Kaptan 2018).

2015 yılında Mevlana Caddesi'nde tramvay hattının kullanıma açılması ile kent merkezinin doğu yönüyle kentin kuzey koridoru arasındaki bağlantının güçlendirilmesi ve çalışma alanını oluşturan kent merkezine erişimin artması sağlanmıştır.

Plan kapsamında Mevlana Caddesi için toplu taşıma ve yaya bölgeleriyle birlikte bisiklet ulaşım güzergâhları belirlenmiştir. Bisiklet yol düzenlemesi için işaretlemeler ve bisiklet durakları öngörülmüştür (Anonim, 2013 Akt: Kaptan, 2018).



Şekil 4. 10. Konya Ulaşım Ana Planı yaya yolu önerileri (Anonim, 2013 Akt: Kaptan, 2018)

- **2016 Yılı Nazım İmar Planı**

2015 yılında başlanan 1/25.000 ölçekli Konya İli Nazım İmar Planı, 2016 yılı içerisinde etaplar halinde sonuçlanmış ve onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Çalık, 2018). Bu plana göre üç merkez ilçenin kesiştiği ve Alaaddin Tepesi ile Mevlana Müzesi'ni kapsayan bölgeye ticaret-turizm işlevi verilmiş ve az yoğun konut bölgesi olmasıyla birlikte ticari işlevin korunması amaçlanmıştır. Mevlana Müzesi ve çevresi için kentsel dokunun bir bütün olarak korunmasının gerekliliği plan kararlarında belirtilmiştir (Anonim, 2016 Akt: Kaptan, 2018).

4. 3. Konya Kentinin Açık-Yeşil Alan Varlığı İçinde Araştırma Alanının Yeri

Konya kenti düz bir arazi üzerine kurulmuş olup tek merkezli bir yapıya sahiptir. Kent ışımsal bir şekilde ve kuzey yönüne doğru gelişme göstermektedir. Alaaddin Tepesi ve çevresinde kurulan Konya kentindeki ilk kentsel yayılma tepenin yakın çevresinde ve özellikle doğu yönünde gerçekleşmiştir (Önder, 1997). Kentin yerleşim alanlarının güney ve doğu yönlerinde ise önemli tarım arazileri bulunmakta olup bu yönlerde konumlanan mahalleler tarım alanlarıyla iç içe yer almaktadır (Önder ve Polat 2002 Akt: Önder ve Kurtaslan, 2009).

Konya kentinde bulunan açık-yeşil alanlar bir sistem oluşturmamaktadır. Hazırlanan imar planlarında kente yönelik bir açık-yeşil alan sistemi ortaya konmamıştır (Önder, 1997). Kentteki açık-yeşil alanlar, kenti çevreleyen çok sayıda bağ, bahçe, çayır ve meradan oluşmaktayken bu açık-yeşil alanların pek çoğu yapılan imar planları ve plan tadilatları ile yok olmuştur (Ter, 2002).

Alaaddin Tepesi'nden kuzeye doğru ilerleyen kentsel gelişim hattı boyunca bir dizi halinde bulunan açık-yeşil alanlar, kentin en önemli aksını oluşturmaktadır. Işınsal olarak kuzey ve batıya doğru yönelen koridorların oluşmasında önem taşıyan Alaaddin Tepesi ile Mevlana Müzesi arasında kalan tarihi kent merkezi, kentin en önemli açık-yeşil alan parçasını oluşturmaktadır (Ter, 2002).

Konya kenti 1989 yılından itibaren büyükşehir statüsüne sahip olarak Meram, Selçuklu ve Karatay olmak üzere üç merkez ilçeye ayrılmıştır (URL 30). Meram ilçesi, büyük parseller içinde konumlanan tek ya da iki katlı konutların bulunduğu doku özelliğine sahiptir. Bu parsellerde yeşil dokuyu geçmişte “Meram Bağları” olarak anılan bağ ve bahçeler oluştururken günümüzde lüks konutların yer aldığı bahçeli evler oluşturmaktadır. İlçedeki bu yeşil dokular genellikle şahıslara ait olduğu için kentsel yeşil alan olarak değerlendirilmemektedir (Çelik, 2018b). Meram ilçesindeki bağ, bahçe kullanımı ve yeşil alanları kent halkı için her dönemde önemli olmuştur. 1980’li yıllardan itibaren yanlış yapılaşma yeşil dokunun bozulmasına ve eski özelliğinin kaybolmasına sebep olmuştur (Yenice ve ark., 2020).

Selçuklu ilçesi 1970’li yıllardan itibaren kentin yeni gelişen alanlarında, apartmanların bulunduğu birbirine benzeyen mahallelerden oluşmaktadır. Karatay ilçesinde ise kentin ilk yerleşim alanı olması ve tarihi yapıları bulundurması nedeniyle çeşitli değişim ve dönüşümler gerçekleşmiştir. Selçuklu ilçesi kadar olmamakla birlikte yeni mahallelerinde yüksek yoğunluklu yapılar bulunmaktadır (Çelik, 2018b).

Konya’da 1980’li yıllara kadar planlama ve uygulama sürecinin her aşamasında, açık-yeşil alanlara yönelik ihtiyacın oluşmaması nedeniyle bu kavramın eksikliği görülmektedir. 1980’li yılların sonunda ise imar planı büyük ölçüde gerçekleşmiş, mevcutta yer alan yeşil alanlar ise plan tadilatlarıyla kaybolmuştur (Önder, 1997).

Konya’da 2000’li yıllardan itibaren mahalle ve kent ölçeğinde açık-yeşil alanlar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar bulunmaya başlamıştır (Çelik, 2018b). Son yıllarda Konya kentinin açık-yeşil alanlarına yönelik geliştirilen

düzenlemeler büyüklükleri yaklaşık 10 ile 30 ha arasında değişen kentsel yeşil alanların oluşturulmasına yönelik olmuştur (Yenice ve ark., 2020).

Konya kentindeki açık-yeşil alanlar Konya Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Dairesi Başkanlığı envanter verilerine göre parklar (kent parkı- mahalle parkı), çocuk oyun alanları, spor alanları, yollar, meydanlar, mezarlıklar, ormanlık ve ağaçlandırılacak alanlar olarak belirlenmiştir (Anonim, 2021b).

Kent merkezinde ve araştırma alanı içerisindeki açık-yeşil alanlar arasında bulunan Alaaddin Tepesi merkez konumda olması nedeniyle kent bütününe hizmet eden bir yeşil alandır. Araştırma alanında mahalle parkı bulunmamakta olup Kayalıpark, İplikçi Cami ve Şerafettin Cami önü olmak üzere 3.616 m²'lik alan, 3.017 m²'lik alana sahip olan Şems Parkı ve 6.231 m²'lik alanı kapsayan Mevlana Müzesi'nde bulunan Gül Bahçesi gibi küçük yeşil alanlar bulunmaktadır.

Araştırma alanında bulunan tarihi kent merkezindeki en önemli mezarlıklardan birisi ise Mevlana Meydanı'nın güneyindeki Üçler Mezarlığı'dır. Çalışma alanı içerisinde çocuk oyun alanı ve spor alanı bulunmamaktadır.

Araştırma alanında bulunan meydanlar ise Hükümet Meydanı ve Mevlana Meydanı'dır. Halkın toplanması amacıyla düzenlenen ve çoğunlukla binalarla çevrili olan meydanlar, kent dokusunda yapıların sıkışıklığına ve monotonluğuna estetik yönden katkı sağlayan kamusal alanlardır (Ter, 2002).

Konya kentinin geçmişte kullanılan en büyük meydanı, Selçuklu sarayının kuzeyinde, o dönem kullanılan Debbağhane'nin bitişiğinde bugünkü Beşyol civarında bulunan Ertaş/Halkabegüş Kapısı yakınında bulunmaktaydı (Yenice ve ark., 2020). 13. yüzyılda kullanılan meydan, geniş ve yeşil bir alana sahip olduğundan dolayı diğer Anadolu kentlerinde olduğu gibi Gök Meydan olarak isimlendirilmiştir (Baykara, 1998 Akt: Ter, 2002).

Osmanlı döneminde yerleşim sınırları genişlemiş ve bugün Musalla Mezarlığı olarak kullanılan yerde bulunan meydan, fonksiyonunu kaybetmiş ve Hükümet Konağı'nın önü meydan olarak kullanılmaya başlamıştır. Bu dönemde meydanda, tahta çıkış ve cülus merasimleri gerçekleştirilmiştir (Ter, 2002). Günümüzde özel günlerin yanı sıra geçiş amaçlı kullanılan Hükümet Meydanı çalışma alanında bulunan meydanlardan biridir.

13. yüzyılın başlarında Alaaddin Tepesi'nin kuzeyinde ve Selçuklu Sarayı'nın önünde geniş bir boş saha bulunmaktaydı. Bu alanın bir kısmına dış sur yapıldıktan

sonra 1251 yılında Karatay Medresesi inşa edilmiştir. Bu alanın, Osmanlı döneminde batısında bulunan Alaaddin Darüşşifası ile kuzeyindeki Ali Gâv Zaviyesi'ne kadarki bölümü bahçe olarak kullanılmıştır (Yenice ve ark., 2020). Karatay Medresesi ile Atatürk Anadolu Lisesi arasında kalan alan günümüzde Kılıçarslan Meydanı olarak kullanılmaktadır.

Tarım anıtı olarak yaptırılan Ziraat Abidesi'nin ve Atatürk Heykeli'nin bulunduğu Anıt Meydanı kent merkezine sağlanan erişimde sıklıkla kullanılan bir bölgede yer almaktadır. Çevresinde bulunan konut ve ticaret alanlarının gelişmesiyle birlikte bir kısmı otopark olarak kullanılan Anıt Meydanı kente hizmet eden önemli bir toplanma noktasıdır. Bununla birlikte özel günlerde, kutlama ve anma etkinliklerinde aktif olarak kullanılan Anıt Meydanı, yaya kullanımı bakımından diğer meydanlara göre daha az yoğunluğa sahiptir.

Kentin ticari fonksiyonlarını barındıran ve yoğun yaya kullanımına sahip olan Zafer Meydanı ise Alaaddin Tepesi'nin batı yönünde bulunan, insanların buluşma, dağılma ve geçiş noktası olarak kullandığı aynı zamanda ulaşımında merkezi alan özelliğine sahip olan bir meydandır.

Kılıçarslan Kent Meydanı, Alaaddin Tepesi'nin kuzeybatısında bulunmaktadır. Geçmişte adliye binasının yer aldığı meydanda, günümüzde Konya Büyükşehir Belediyesine ait birimlerin bulunduğu yapılar bulunmaktadır. 37.000 m² (Anonim, 2021b) alana sahip olan meydanın kullanım amacı genellikle mitinglerin, tören ve kutlamaların yapılmasıyla sınırlıdır.

Mevlana Meydanı içerisinde Sultan Selim Cami ve Mevlana Türbesini barındıran bir meydandır. 2013 yılında yapılan meydan düzenlenmesi ile alanda bulunan yeşil doku ortadan kaldırılmış ve daha fazla insanın kullanmasına uygun hâle getirilmiştir. Geçmişte yeşil alanların daha çok kullanıldığı, ziyaret amaçlı aynı zamanda oturma ve dinlenme mekânı olarak kullanılan Mevlana Meydanı, günümüzde konuşmaların yapıldığı, dini amaçlı kullanımın (Ramazan ayı, dini günler, bayramlar vb.) arttığı bir meydan özelliği göstermektedir.

4. 4. Araştırma Alanına İlişkin Genel Bilgiler

Konya Tarihi Kent Merkezi, 3 merkez ilçe belediyesi sınırları içerisinde beş farklı mahalleden oluşmaktadır. Bunlar Hamidiye, Sahibata, Şükran, Aziziye ve Şems-i Tebriz'i Mahalleleridir. Şems-i Tebriz'i ve Aziziye Mahalleleri Karatay Belediyesi;

Şükran ve Sahibata Mahalleleri Meram Belediyesi; Hamidiye Mahallesi ise Selçuklu Belediyesi sınırları içerisinde yer almaktadır (Yenice, 2011).

Araştırma alanı, Konya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 01.06.2009 tarih ve 3038 sayılı kararı ile III. Derece Arkeolojik Sit Alanı ve Kentsel Sit Alanı olarak belirlenen alan içerisinde bulunmaktadır (Şekil 4. 11) (Şekil 4. 12). Kentsel Sit Alanı olarak belirlenen alanda, Merkezi İş Alanı, Geleneksel Merkez ve Kamusal donatılar yoğun olarak bulunmaktadır. Ayrıca Konya'nın eski çarşı karakterini yansıtan bir alan olduğu için, yeni yapılanmalarda geleneksel doku düzeninin korunacağı ağırlıklı koruma bölgesidir (Anonim, 2021c).



Şekil 4. 11. III. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırı (Anonim, 2021c)



Şekil 4. 12. Kentsel Sit Alanı sınırı (Anonim, 2021c)

Çalışma alanında bulunan Alaaddin Tepesi, Kayalıpark, Hükümet Meydanı, Şems Parkı ve Mevlana Meydanı kentin tarihsel gelişimi içinde sahip oldukları nitelikler, tarihi ve kültürel değerler nedeniyle kent halkı için önemli ve kent merkezinde olmasından dolayı kullanım potansiyeli yüksek olan alanlardır. Bu alanların genel özellikleri aşağıda açıklanmıştır.

- **Alaaddin Tepesi**

Kent merkezinde yer alan Alaaddin Tepesi, Neolitik dönem (M.Ö 9000-5000) sonları ile Kalkolitik dönem (M.Ö. 5500-3000) başlarında kurulmuş olup M.Ö. 2000 yıllarından beri düzenli olarak iskân görmüş höyüklerden biridir. Bölgede yapılan kazılarda Frig, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı yerleşimlerine ait bulgular elde edilmiştir (URL 31).

Konya kenti, Alaaddin Keykubat zamanına kadar Alaaddin Tepesi içerisinde bulunan saray ve bazı antik yapıları barındıran bir iç kale ile bunun çevresinde bulunan mahallerden oluşmaktaydı. Selçuklu sultanları camilerini, saraylarını ve diğer yapılarını bu tepenin kuzey bölümünde inşa etmişlerdir. Bu simgesel yapılardan Eflatun Mescidi, Metamorphosis Kilisesi, Selçuklu Sarayı ve İç Kale surları günümüze ulaşamamış olan eserlerdir (Anonim, 2021c).

Alaaddin Tepesi yaklaşık olarak 104.000 m²'ye sahiptir (Anonim, 2021b). Alaaddin Tepesi üzerinde; Alaaddin Cami, II. Kılıçarslan Köşk kalıntısı, Alaaddin Keykubat Salonu, Şehitler Anıtı, yürüyüş yolları, oturma alanları ve yeşil alanlar bulunmaktadır.

Konya'nın ilk yerleşim alanı, Alaaddin Tepesi ve tepenin güneyi olmuştur. Kent halkı Bizans ve Roma dönemlerinde özellikle Alaaddin Tepesi ve güneyindeki alanlarda yaşamlarını sürdürmüştür. 13. yüzyılda kentin yerleşme dokusu yine Alaaddin Tepesi çevresinde yoğunlaşmıştır. Osmanlı döneminde kentin gelişimi 15. ve 18. yüzyıllar arasında Alaaddin Tepesi'nin doğusuna, 18. ve 19. yüzyıllar arasında ise Alaaddin Tepesi'nin güney ve güneydoğusuna doğru olmuştur (Ter ve Özbek, 2005).

19. yüzyıl sonlarında işyerleri ile konut arasındaki mesafenin artması toplu taşıma ihtiyacını meydana getirmiş ve istasyondan kent merkezine gelmek için 20. yüzyılın başlarında atlı tramvay sistemi kullanılmıştır (Anonim, 2001 Akt: Ter ve Özbek, 2005). Atlı tramvay kullanımı 1932 yılında kaldırılmış ve İş Bankası'nın önündeki Cumhuriyet Meydanı'ndan Hükümet Konağı'na doğru uzanan çift yönlü ilk önemli bulvar açılmıştır (Çağlar, 2018).

Alaaddin Tepesi'nin bulunduğu alan kent merkezine çevreden gelen tüm yolların odak noktasıdır (Ter, 2002). Kentin en önemli toplu taşıma ağı günümüzde, Alaaddin Tepesi'nin etrafını çevreleyen tramvay hattı ile sağlanmaktadır. Alaaddin Tepesi'nin bulunduğu noktadan Mevlana Caddesine yönelen tramvay hattı taşıt trafiğine kapatılmadan araçlarla birlikte aynı koridoru kullanmaktadır. Alaaddin Tepesi'nin etrafında ring oluşturan tramvay hattına ek olarak 2020 yılı itibariyle bisiklet tramvayı seferleri eklenerek kentteki bisiklet kullanımı, tramvay bağlantısı ile güçlendirilmiştir. Tarihi kent merkezinin ana taşıt trafiğini oluşturan ve çalışma alanında yer alan Mevlana Caddesi'nde ise bisiklet yolu bulunmamaktadır.

1920'li yıllarda Alaaddin Tepesi üzerinde bulunan yapı kalıntıları büyük ölçüde yok edilerek yeşillendirilmeye çalışılmış ve tepenin üzerinde Alaaddin Camisi, Kılıçarslan Köşkü kalıntısı, iç kale surlarının ve Selçuklu Sarayı'nın kalıntıları haricinde Selçuklu Dönemi'nden günümüze ulaşan herhangi bir yapı kalmamıştır. 1946 yılı imar planı ile Alaaddin Tepesi'nin peyzaj alanına dönüşümü onaylanmış ve yerleşime açmamakla birlikte, tepenin yakın çevresinde büyük ölçekli kamu yapıları ile yoğunluğun artırılması önerilmiştir. 1950'li yıllardan itibaren Alaaddin Tepesi'nin etrafında çok katlı yapıların inşa edilmeye başladığı ve günümüzdeki görünümünün bu yıllarda oluşmaya başladığı bilinmektedir (Önge, 2017). Alaaddin Tepesi 1982 yılında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından “arkeolojik, tarihsel ve doğal sit alanı” olarak belirlenmiştir (Özcan ve Yenice, 2008).

Alaaddin Tepesi'nin üzerinde Bizans döneminde kilise olarak yapılan sonrasında Selçuklular ve Osmanlılar döneminde işlevi değiştirilerek mescit olarak kullanılan Eflatun Saatli Mescit 1921 yılında yıktırılmış ve yerine Alaaddin Gazinosu ve çay bahçesi yapılmıştır. Günümüzde ise bu alan yaya yolu düzenlenmesi, yeşil alan ve çay bahçesi olarak yenilenmiştir (Yıldırım, 2016; Karpuz, 1996 Akt: Çağlar, 2018).

Alaaddin Tepesi üzerinde bulunan Sinema Binası 1910 yılında, Rum Okulu'nun tiyatro gösterileri için tatbikat sahnesi olarak yaptırılmıştır. Millî Mücadele boyunca askerî amaçlı kullanılan salon 1923'ten sonra tekrar sinemaya dönüştürülmüştür. 1955 yılında ise bina tamamen yanmış ve sinema kapanmıştır (Ceylan, 2017). 2015 yılında yıkılan ordu evinin yerine ise yeni bir fonksiyon planlanmamış olup yeşil alan olarak düzenlenmesi öngörülmektedir.

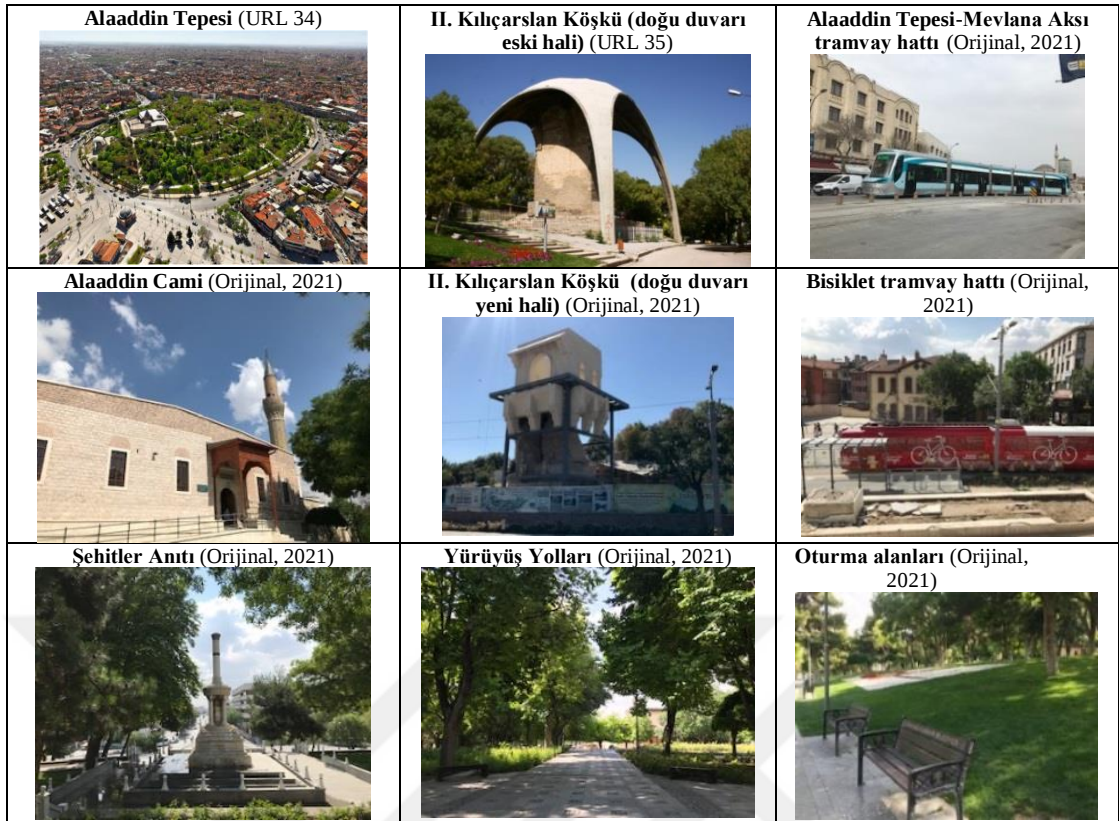
Alaaddin Tepesi'nde bulunan Alaaddin Cami en eski Selçuklu eserlerinden biri olup Selçuklu Sultanı I. Rükneddin Mesud (1116-1156) zamanında yapımına başlanmış

ve I. Alaaddin Keykubad (1221) zamanında tamamlanmıştır (URL 32). Alaaddin Cami'nde 2014 yılında Konya Vakıflar Bölge Müdürlüğü tarafından restorasyon çalışmalarına başlanmış ve Haziran 2020'de çalışmaların %90'ı tamamlanarak kullanıma açılmıştır (URL 33).

Alaaddin Tepesi'nin kuzeyinde II. Kılıçarslan Köşkü yer almaktadır. Sultan Alaaddin Keykubat tarafından onartılıp genişlettirilen II. Kılıçarslan Köşkü'nden günümüze sadece doğu duvarı ulaşmış olup 1961 yılında iklimsel koşullardan korunması için beton bir şemsiye ile koruma altına alınmıştır (Ter, 2002). 2015 yılında başlanan "II. Kılıçarslan Köşkü Koruma, Canlandırma ve Kentsel Tasarım Projesi" kapsamında köşkün üzerindeki beton şemsiye kaldırılarak dolgu altında kalan kısmın ortaya çıkarılmasıyla burcun gerçek ölçülerine yakın bir görsel algı oluşturulması amaçlanmıştır. 2018 yılında tamamlanan projedeki amaç köşk kalıntısını eski görsellerine benzer hale getirerek koruma altına almaktır. Söz konusu projenin devamında köşk saran arkeolojik kazı alanının bir bölümünün üstü gezilebilir bir cam döşemeyle kapatılarak sur kalıntılarını ve köşk izleme alanı oluşturulması planlanmıştır. Bu alanın aynı zamanda Selçuklu arkeolojisinin ve Alaaddin Tepesi'nin bilgilendirme meydanı olarak kullanılması öngörülmüştür. Proje kapsamında, II. Kılıçarslan Köşkü'nün etrafını çevreleyen Selçuklu dönemine ait 5m yüksekliğinde 6 burçlu iç sur duvarları ortaya çıkarılmıştır (Anonim, 2016).

Yapımı hâlen devam eden projenin tamamlanmasının ardından, Alaaddin Tepesi'ndeki arkeolojik kalıntıların korunması ve aynı zamanda kent merkezinde rekreasyon alanıyla birlikte açık hava müzesi oluşması sağlanacaktır. Arkeolojik kazı alanlarının ortaya çıkarılması ve bu alanların gezilebilmesine imkân tanınmasıyla beraber Alaaddin Tepesi arkeolojik park niteliği kazanacaktır.

Alaaddin Tepesi üzerinde bulunan cami, köşk kalıntısı ve arkeolojik kalıntılar alandaki tarihi ve kültürel dokunun varlığını ortaya koymaktadır. Alaaddin Tepesi, tarihi ve kültürel kimliğinin yanı sıra doğal yapısı, oturma-dinlenme alanları ve yürüyüş yolları ile rekreasyonel faaliyetlere imkân tanıyan bir yeşil alandır. Alaaddin Tepesi kentin merkezinde bulunması, ulaşımında merkezi konumda yer alması, tarihi ve kültürel kimliğe sahip olması, dini, sosyal ve rekreasyonel fonksiyonları barındırması nedeniyle kent halkı için önem taşıyan ve kent bütününe hizmet eden bir odak noktasıdır.



Şekil 4. 13. Alaaddin Tepesi ile ilgili görseller

- **Kayalıpark**

Kayalıpark, Şerafettin Cami'nin güneyinde, PTT binası ve Ziraat Bankası'nın kuzeyinde, İplikçi Cami'nin doğusunda ve Hükümet Binası'nın batısında bulunmakta olup bu alan aynı zamanda Tarihi Sit Alanı olarak tescil edilmiştir (Ter, 2002). 3.616 m²'lik bir alana sahip olan Kayalıpark, parkta bulunan havuz ve havuzun içerisine yerleştirilen kayadan dolayı bu isimle anılmaktadır (Anonim, 2021c; Ter, 2002).

2000 yılında "Konya Tarihi Kent Merkezi Kent Meydanı Kentsel Tasarım Projesi" hazırlanmış olup proje kapsamında Şerafettin Cami'nin çevresinde, Vakıflar Bankası'nın önünde ve Kayalıpark'ta taşıt trafiği yasaklanarak açık otopark alanları kaldırılmış, açık-yeşil alanlar düzenlenmiştir. Kayalıpark ve Şerafettin Cami'nin önündeki yeşil alanları bütünleştirmek amacıyla mevcuttaki yeşil alanlar bozulmadan ağaçlar korunmuştur (Anonim 2000/c Akt: Ter, 2002).

Kayalıpark'ta Konya Valilik binasının batısında bulunan Selçuklu döneminin önemli eserleri arasında gösterilen Muhammed Ulvî Sultan'ın Türbesi ve yanında bulunan mescidi yol genişletme çalışmaları sebebiyle 1924 yılında yıktırılmış ve 1953 yılında yapılan kazıda zemin kalıntılarının bulunmasıyla yeşil alana dönüştürülmüştür. Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından 2018 yılında başlatılan kazı çalışmalarıyla

birlikte türbe ve mescit yeniden inşa edilerek 2021 yılında tamamlanmıştır (URL 36). Bu türbe ve mescidin yapımıyla birlikte Kayalıpark dini amaçlı fonksiyona sahip olmuştur.

Kayalıpark günümüzde kamusal binaların, toplu taşıma duraklarının, yeşil alanların, oturma-dinlenme alanlarının bulunduğu ve yaya kullanımının yoğun olduğu bir park niteliğine sahiptir. Kent halkı için buluşma-ayrılma noktası, kamusal ve ticari hizmet alanı ve bedestene geçiş bölgesi olması açısından önem taşımaktadır.



Şekil 4. 14. Kayalıpark ile ilgili görseller

- **Hükümet Meydanı**

Hükümet Meydanı, kentin merkezinde olup meydan içerisinde Hükümet Binası yer almaktadır. Meydanın güneyinde kentin ticaret odağını oluşturan bedesten ve zemininde sarraflar yer altı çarşısı bulunmaktadır. Hükümet Meydanı, ticari fonksiyonların ve yaya kullanımının yoğun olduğu bir meydan niteliğindedir. Bitki kullanımının ve oturma alanlarının bulunmadığı meydanda, aydınlatma elemanları, yer altı çarşısının giriş-çıkış noktaları ve çarşıya ait havalandırma ünitesi yer almaktadır.

Hükümet Meydanı, 4.580 m²'lik alana sahiptir (Ter, 2002). Merkezinde Hükümet Binasının bulunması ve tarihte resmi olayların gerçekleştiği bir mekân olması nedeniyle alana Hükümet Meydanı denilmektedir (Önder ve Aklanoğlu, 2002). Günümüzde Hükümet Meydanı'nda yapılan kutlamalar, resmi günler ve bayramlar gibi özel günlerde toplanma ve tören alanı olarak kullanımı, kent merkezinde bulunan Kılıçaslan Kent Meydanı ve Mevlana Meydanı'nın düzenlenmesiyle azalmıştır.

Hükümet Binası, Konya'nın Cumhuriyet öncesi valilerinden Said Paşa döneminde, 1885-1886 yıllarında, Konya dış kale duvarlarının taşları kullanılarak yapılmıştır (URL 40). Osmanlı döneminde Hükümet Konağı'nın önü kent meydanı olarak kullanılmış olup tahta çıkış ve cülus törenleri bu meydanda gerçekleştirilmiştir (Ter, 2002). 1940'lı yıllarda yeniden düzenlenen Hükümet Meydanı'nın ortasına havuz yaptırılmış (daha sonraları bu havuz kaldırılmış) ve yanına kır kahvesi açılmıştır (Odabaşı, 1998 Akt: Önder ve Aklanoğlu, 2002). 1991 yılında ise Hükümet Meydanı'nın altına yer altı sarraflar çarşısı yapılmış üzeri ise kısa süreli dinlenme amacına yönelik düzenlenmiştir. (Ter ve Özbek, 2005). Hükümet Binası'na yönelik yapılan son düzenleme ise 2014 yılında yapılan restorasyon çalışmalarıyla binanın dış cephesinin yenilenmesine yönelik olmuştur.

1982 yılında tarihi kent merkezi içerisinde belirlenen sit sınırları içinde Hükümet Meydanı da bulunmaktadır. 1996 yılında hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planı'ndaki kentsel tasarım alanları arasında Hükümet Meydanı'nın düzenlemesi yapılmış olup meydanın bulunduğu tasarım uygulamasının sadece bir kısmı tamamlanmıştır (Yılmaz, 2000 Akt: Önder ve Aklanoğlu, 2002).

Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında geliştirilen “Geleneksel Çarşı (Arasta) Kesimi Yaya Bölgesi Koruma ve Geliştirme Projesi” ile yaya ağırlıklı bir ticaret merkezi oluşturulması, geleneksel çarşının kentin merkezi bölümünde insan hareketine en uygun yerde geliştirilerek, çevreyi iyileştirme ve yapıları sağlıklılaştırma düşünceleriyle tarihi ticaret merkezinin düzenlenmesi hedeflenmiştir (Tunçer, 2006).

Koruma planı kapsamında meydanın, Hükümet Konağı mimarisiyle ve geleneksel dokuyla uyumlu, kentsel tasarım, peyzaj ve kentsel dış mekân öğeleri tasarım projeleri hazırlanarak uygulanmıştır. Hükümet Konağı doğusunda bulunan yeraltı çarşısı (kuyumcular çarşısı) üstü Mevlana promenatı ile bütünleştirilerek kent meydanı olarak düzenlenmesi ve gerekli durumlarda servis yolu olarak kullanılacak olan Tevfikiye Caddesi'nin uzantısı olan otoparkın Hükümet Konağı'na protokol amaçlı hizmet vermesi öngörülmüştür (Tunçer, 2012).

Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında Kapı Cami ve Aziziye Cami'sinin çevre düzenlemesinin yapılması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda Kapı Cami ve çevresi yayaların rahatça dolaşabileceği ve caminin kolaylıkla algılanabileceği bir meydan olarak düzenlenmiştir. Aziziye Cami'nin çevre düzenlemesi kapsamında ise caminin

çevresi geniş bir yaya mekânı olarak düzenlenmiş, alanda bulunan ağaç ve bitki dokusu korunmuştur (Tunçer, 2006).

Hükümet Meydanı'nın güneyinde yer alan bedesten, tarihi ve turistik yapıların korunmasını amaçlayan “Mevlana Kültür Vadisi Projesi” kapsamında Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından 2012 yılında başlanan “Tarihi Bedesten Çarşısı Sağlıklaştırma ve Dönüşüm Projesi” ile yenilenmiştir (URL 41).

Hükümet Meydanı'nın kullanımında büyük rol oynayan bedesten gerçekleştirilen sağlıklaştırma çalışmaları kapsamında çarşıda bulunan dükkânların tamamı yenilenmiştir. Dükkânlardan kaynaklı görüntü kirlilikleri, yayaların ve engelli kullanıcıların zemin döşemelerinden dolayı yaşadıkları kullanım güçlüğü, estetikten uzak ve bakımsız olan kent mobilyaları ortadan kaldırılmıştır. Çarşı içerisinde yer alan yayalaştırılmış caddeler, restorasyonu tamamlanan tarihi camiler ve avluları, cephe sağlıklaştırılması yapılan dükkânlar, çevredeki görsel kalitenin artmasını ve kullanılabilirliği yüksek açık alanların oluşumunu sağlamıştır.

Bedesten içerisinde bulunan Aziziye Cami ve Kapı Cami'nin çevresini oluşturan dükkânların cepheleriyle birlikte avlularını oluşturan açık-yeşil alanlar düzenlenmiştir. Aziziye Cami'nin doğu ve güney yönlerinde bulunan yeşil alan kullanımları oturma-dinlenme alanlarıyla birlikte yeniden ele alınmış ve mevcuttaki ağaçlar korunarak şadırvan çevresinde yeşil alan oluşturulmuştur. Aziziye Cami'nin avlusunu oluşturan bu alan bedesten için önemli bir açık-yeşil alan kullanımı oluşturmakta olup Mevlana Meydanı'na geçişte önemli bir yaya bölgesi oluşturmaktadır.

Günümüzde Hükümet Meydanı, kentin ticaret odağında bulunması, Hükümet Binası, bedesten, sarraflar yer altı çarşısı gibi kullanımlarla resmi ve ticari fonksiyonları barındırması, Alaaddin Tepesi ve Mevlana Meydanı aksında bulunan önemli bir geçiş bölgesi olması nedeniyle kent insanı için önem taşıyan ve yoğun olarak kullanılan bir meydan niteliğine sahiptir.



Şekil 4. 15. Hükümet Meydanı ile ilgili görseller (Orijinal, 2021)

- **Şems Parkı**

Şems Parkının içerisinde yer alan Şems Cami ve Türbesi, Şems Caddesi'nde ve Alaaddin Tepesi'nin kuzey doğusunda bulunmaktadır. Şems Cami'nin ilk olarak kim tarafından yapıldığı bilinmemektedir. İlk yapının 13. yüzyılda yapıldığı bilinmekte olup bugünkü haline ise 1510 yılında yapılan mescidin genişletilmesiyle ulaşmıştır. Camiden önce semahane olarak kullanılan yapı sonrasında mescide ardından da camiye dönüştürülerek hizmete sunulmuştur (Anonim, 2021c).

Şems Cami, cumhuriyet dönemine kadar mezarlık olarak kullanılan geniş bir bahçenin içinde yer almaktaydı. Günümüzden 60 yıl öncesinde (1961'li yıllarda) defin işlemleri yasaklanarak alanın park haline getirilmesi kararlaştırılmış ve bugünkü kullanımına sahip olmuştur (Anonim, 2021c). Şems parkının çevresinde konut alanları, okul, otel ve ticaret alanları gibi hizmet alanları bulunmaktadır.

Şems Parkı, 3.017 m²'lik alana sahiptir ve dini hizmet odaklı kısa ya da uzun süreli oturma, dinlenme amaçlı kullanılmaktadır (Anonim, 2021c; Özcan, 2008). Parkın içinde bulunan Şems-i Tebrizi'nin Türbesi ve Mescidinde yapılan yenileme çalışmaları 2020 yılı itibariyle tamamlanmıştır. Çalışma kapsamında tarihi yapının sağlamlaştırılması yapılmış ve arka bahçesi düzenlenmiştir. Çevresindeki peyzaj çalışmaları ise halen devam etmektedir (URL 42).

Şems-i Tebriz'i Mahallesi'ne yönelik yapılması planlanan Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı kapsamında Şems-i Tebriz'i Türbesi ve Cami'nin bulunduğu alanda yeşil alan ağırlıklı çevre düzenlemesi yapılması öngörülmektedir (Anonim, 2021c). Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında yapılan çalışmalarda 2011 yılında Şems Tebriz'i Mahallesi'nde Hz.Mevlana'nın evinin ve medresesinin (Molla Atik Medresesi)

yeri tespit edilmiş ve üzerinde bulunan eğitim binası müze yapılması amacıyla yıkılmıştır (URL 43).

Bu doğrultuda Hz.Mevlana'nın yaşadığı evin ve medresesinin, tekrar canlandırılarak kente kazandırılmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır. Şems-i Tebriz'i Türbesi ile Mevlana'nın evinin bulunduğu alan arasında bağlantı kurulması amacıyla Şems Yolu Kentsel Tasarım Projesi geliştirilmiştir. Proje henüz onaylanmamış olup çalışmalar devam etmektedir (Anonim, 2021c).

Günümüzde Şems Parkı dini amaçlı kullanımı bakımından kent halkı için önem taşımaktadır. Hz. Mevlana'nın hayatında büyük yeri olan Hz. Şemsin türbesinin bulunması, Mevlana Müzesi'ne ve Şerafettin Cami'ne yakın olması parkın ziyaret edilmesini artıran unsurlardır. Parkta bulunan yeşil alanların, oturma ve dinlenme alanlarının varlığı, parka dini amaçlı kullanım dışında rekreasyon amaçlı fonksiyon kazandırmaktadır.



Şekil 4. 16. Şems Parkı ile ilgili görseller (Orijinal, 2021)

- ***Mevlana Meydanı***

Selçuklular döneminde sarayın gül bahçesi olduğu bilinen Mevlana Müzesi ve yakın çevresi, tarihsel süreç içerisinde türbenin yapımı ve çeşitli ilavelerle uzun yıllar dergâh olarak hizmet vermiş olup bu durum kentin gelişimini etkileyen önemli bir unsur olmuştur (Yenice, 2005).

Osmanlı döneminde Alaaddin Tepesi'nin doğusuna suyun getirilmesi ve Mevlevi Müzesi'nin doğuda olması nedeniyle kent merkezi bu yönde gelişmiş ve Mevlana Müzesi'nin kuzey ve doğu yönlerinde yerleşme bölgeleri oluşmuştur. Bu

dönemin sonlarında Mevlana soyundan gelen çelebilerin yerleştiği Çelebi Mahallesi, kentin en seçkin yerleşim alanı olmuştur (Bildirici, 1994 Akt: Ter ve Özbek, 2005). Kentin zengin tüccar ve memurlarının konut alanları 19. ve 20. yüzyılda Mevlana Müzesi ve çevresinde yer almış ve Mevlana Caddesi'nde 2-3 katlı binalar yükselmeye başlamıştır (Ter ve Özbek, 2005).

Mevlana Müzesi'nin yakın çevresinde tarihi gül bahçesi, Sultan Selim Cami ve Yusuf Ağa Kütüphanesi yer almaktadır (Yenice, 2011). Yusuf Ağa Kütüphanesi'nin yanında bulunan Muvakkithane ve Türbe Hamamı yol açılması çalışmaları sırasında yıkılmıştır (Karpuz, 1996 Akt: Çağlar, 2018). Mevlana Müzesi'nin batı bitişiğinde bulunan Sultan Selim imaretinin yerine ise Konya Belediyesi tarafından 1958 yılında büyük bir bölümü yıktırılarak otopark yapılmıştır. İmareten günümüze hiçbir birimi kalmamış olup sonrasında otopark da kaldırılarak bulunduğu yer Mevlana Meydanı olarak düzenlenmiştir (Küçükdağ, 2012 Akt: Çağlar, 2018).

Mevlevî Dergâhı ve Türbe olarak 1926 yılında Konya Âsâr-ı Âtîka Müzesi adı altında müze olarak hizmete başlamıştır. 1954 yılında müzenin adı Mevlâna Müzesi olarak değiştirilmiş ve müze alanı bahçesi ile birlikte 6.500 m² iken, yeri istimlak edilerek gül bahçesi olarak düzenlenen bölümlerle birlikte 18.000 m²'ye ulaşmıştır (URL 44).

Mevlana Müzesi ve Alaaddin Tepesi arasındaki bağlantıyı sağlayan Mevlana Caddesi bugünkü şeklini 1950'li yılların ortalarından sonra almıştır. 1954-1955 yıllarında Mevlana Müzesi'ne ulaşımın daha kolay ve düzenli olması için Türbe Önü Caddesi'ne paralel olan Hükümet Meydanı'ndan itibaren direk bir yol açılmış ve bu cadde açılırken Selimiye Cami çevresinde bulunan bazı tarihi yapılar yıkılmıştır. Bugün kullanılan Mevlana Caddesi, Hükümet Konağı'nın kuzeyinden geçirilmiştir (Çağlar, 2018).

Mevlana Müzesi ve çevresinde tarihsel süreç içinde mekânsal gelişimini etkileyen uygulamalar ve alana ilişkin yapılan projeler aşağıda verilmiştir;

- 1970 yılı sonrasında yapılan nazım imar planlarında tarihsel dokuya ilişkin bir çalışma yapılmamasından dolayı kentin genelinde uygulanan kentsel dönüşümler sağlıksızlaşmış ve tarihi dokular tahrip olmuştur. Bununla birlikte Mevlana Müzesi'nin kuzey, doğu ve güneyindeki konut alanlarına düşük gelir grupları yerleşmiş ve bu bölgeler kentin diğer bölgelerine kıyasla canlılıklarını kaybetmiştir (Tunçer, 2012).

- 1992 yılında Kültür Bakanlığı ve ODTÜ Mimarlık Fakültesi tarafından Mevlana Müzesi'nin Çevresi Koruma İmar Planı "Mevlana Külliyesi Çevre Düzenleme Projesi" kapsamında hazırlanmıştır (ODTÜ, 1993 Akt: Tunçer, 2012).
- Plan sınırları içinde Mevlana Müzesi ve bahçesi bulunmakta olup planın çalışma alanına ilişkin amacı; Konya'nın en önemli tarihsel ve dini merkezi olan Mevlana Müzesi çevresindeki tarihsel dokunun korunması ve güncel sorunların çözümüne ilişkin planlama kararlarının üretilmesidir (Tunçer, 2012).
- 1993 yılında Konya Mevlana Külliyesi Çevre Düzenleme Projesi'ne bağlı olarak 1/1000 ölçekli "Mevlana Külliyesi Mevzii Koruma İmar Planı" kapsamında belirlenen ve çalışma alanına ilişkin alınan planlama kararları, Mevlana Müzesi'nin odak noktası özelliğini kuvvetlendirmek, bunun için kuzey ve doğu yönlerindeki dokular ile daha güçlü ulaşım bağlantıları kurmak, korunacak yapılar için işlev değişimine olanak veren yeni potansiyeller yaratmak olarak belirlenmiştir (Tunçer, 2012).
- 1996 yılında yürürlüğe giren Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı ile Mevlana Külliyesi ve Piri Mehmetpaşa Külliyesi için hazırlanan koruma planları bütünleştirilmiş, Alaaddin Tepesi ve Mevlana Müzesi arasındaki hat ile Kapı Cami ve çevresinin, arasta kesimin büyük bir kısmının yaya bölgesi olmasına karar verilmiştir (Ter, 2002). Ancak Koruma Amaçlı İmar Planı'nda öngörülen yayalaştırma ve alternatif ulaşım kanallarının açılmasına ilişkin planlama kararları iptal edilmiştir (Yenice, 2011).
- 2010 yılında Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından başlanan "Mevlana Kültür Vadisi Projesi" ile birlikte 3.950.000 m²'lik alanda bulunan tarihi ve turistik yapıların korunması ve yenilenmesiyle beraber bu yapıların kentle bütünleşmesi, daha güvenli ve yaşanabilir bölgelerin oluşturulması amaçlanmıştır (Anonim, 2016).
- 2010 yılı itibariyle "Mevlana Müzesi Çevresi Düzenleme Çalışmaları" kapsamında Mevlana Meydanı'nın güneyindeki Mengüç Caddesinde bulunan eski Konya evleri restore edilerek sokak iyileştirmesi yapılmıştır (URL 45). Bu çalışmalar neticesinde Mevlana Müzesi'nin

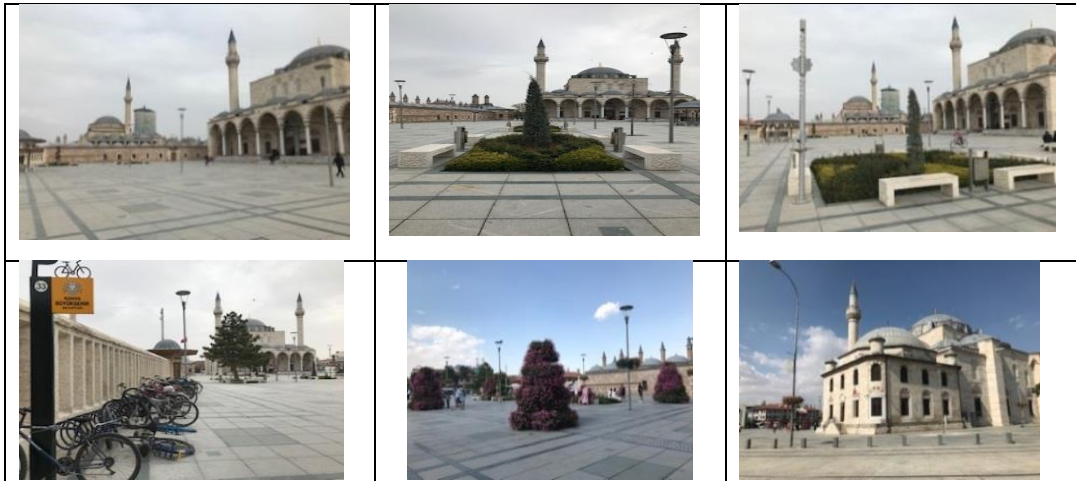
çevresini oluşturan tarihi yapıların korunması, görsel kalitesinin ve kullanılabilirliğinin artırılması amaçlanmıştır.

- 2012 yılında “Mevlana Kültür Vadisi Projesi” kapsamında “Türbe Önü Meydan Düzenlemesi” yapılmıştır. Sultan Selim Camisi’nin batı tarafında bulunan Eski İl Halk Kütüphanesi kaldırılarak bedesten ve Tarihi Konya Çarşısı projesinde yeni bir alan elde edilmesi amaçlanmıştır (URL 46). İl Halk Kütüphanesi’nin kaldırılması ve 580 m² büyüklükteki ticari alanın kamulaştırılarak meydana dâhil edilmesi ile türbe önündeki alan genişletilmiş ve meydanın bugünkü büyüklüğe ulaşması sağlanmıştır (Eseroğlu, 2018).
- 2013 yılında Mevlana Müzesi’nin ve Sultan Selim Cami’nin bulunduğu Mevlana Meydanı düzenlenmesi yapılmıştır. Bu kapsamda meydan yaklaşık 35 bin kişinin aynı anda kullanabileceği şekilde genişletilmiş ve Sultan Selim Cami restore edilmiştir (URL 46). Bu düzenlemeyle beraber Mevlana Meydanı, kent insanı ve kente gelen ziyaretçiler tarafından dini ve turistik amaçlı (özellikle 17 Aralık Şeb-i Arus döneminde) ziyaret edilmesinin yanı sıra mevsimin elverişli olduğu özel günlerde (Ramazan ayı, dini günler, bayramlar vb.) tören ve kutlamaların yapıldığı konuşma ve şenliklerin düzenlendiği sosyal amaçlı fonksiyona sahip olmuştur.
- Meydanın düzenlenmesiyle birlikte Mevlana Müzesi’nin algılanabilirliği, işlevselliği ve açık alan kullanımı artmış ancak bunun yanı sıra meydanda yer alan ağaçların kaldırılmasıyla yeşil alan varlığı zayıflamıştır. Meydanın mevcut yeşil dokusu, oturma alanlarının çevresinde yapılan bitkisel düzenlemelerden oluşmaktadır.
- 2015 yılı itibariyle Alaaddin Tepesi’nin bulunduğu noktadan Mevlana Müzesi’ne tramvay hattı ile ulaşım sağlanmaktadır. Tramvay hattının Mevlana Caddesi’nden adliye yönüne geçişte Mevlana Meydanı’nın güneyine doğru ilerlemesiyle birlikte alana olan ulaşım türü çeşitlilik kazanmış ve erişebilirlik artırılmıştır.
- 2020 yılı itibariyle “Mevlana Türbesi ve Meydanının Çevresinde Kentsel Yenileme Projesi” kapsamında çevre düzenlemeleri ve otel projeleri yapılması öngörülmüş olup meydandan itibaren Alaaddin Tepesi çevresine kadar olan alanda sokak sağlıklılaştırması yapılması ve bununla birlikte kültür yürüyüşü aksı oluşturulması planlanmıştır (URL 47). Projenin

tamamlanmasıyla birlikte çalışma alanını oluşturan Mevlana Meydanı'nın çevresinde ve Mevlana Caddesi boyunca bulunan bakımsız binalar yenilenerek görsel kalitesinin artması sağlanacaktır.

- 2021 yılı aralık ayında yapımı tamamlanan “Kubbe-i Hadra Restorasyonu ve Çevre Düzenlemesi” çalışması kapsamında, Mevlana Müzesi'nin kubbesinin çinileri yenilenmiştir. Bu çalışmayla birlikte Mevlana Müzesi'nin simgesi olan turkuaz kubbenin korunması sağlanmıştır.
- 2021 yılında başlayan ve yapım aşaması devam eden “Mevlana Çarşısı ve Altın Çarşısı Yenileme Projesi” kapsamında Mevlana Çarşısı yıkılmış olup proje tamamlandığında 33.078 m²'lik inşaat alanı, 12.891 m²'lik ticaret alanı, 13.161 m²'lik açık alan ve 18.220 m²'lik otopark alanı olması planlanmıştır (URL 48). Projenin tamamlanmasıyla birlikte alandaki ticaret hacmi ve yapı yoğunluğu artırılmış olacaktır. Yapıların geleneksel dokuyla uyumlu olması hedeflenen projede, bedestenin devamı niteliğinde gelişen ticaret fonksiyonu, alanın kullanılabilirliğini artırmış olacaktır.

Günümüzde Mevlana Müzesi ve Meydanı; dini ve sosyal amaçlı fonksiyona sahip olması, turizm potansiyelini barındırması, kentin kimliğinin oluşmasındaki katkısı nedeniyle hem kent insanı için hem de kenti ziyarete gelenler için büyük önem taşımaktadır.



Şekil 4. 17. Mevlana Meydanı ile ilgili görseller (Orijinal, 2021)

4. 5. Anket Bulguları ve Değerlendirmeler

Araştırma alanı olarak belirlenen Mevlana Caddesi aksındaki açık-yeşil alanları, kentte yaşayan bireylerin yaşanabilirlik parametreleri doğrultusunda değerlendirmeleri amacıyla anket çalışması yapılmıştır.

Bu kapsamda hazırlanan anket çalışması 100 kişiye uygulanmıştır. Anket soruları, kullanıcıların demografik özelliklerini ve çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanları, belirlenen yaşanabilirlik parametreleri doğrultusunda (güvenlik, çevre, ulaşım-erişebilirlik) değerlendirmelerine yönelik olarak hazırlanmıştır.

- **Kişisel bilgilere dayalı bulgu ve değerlendirmeler**

Yapılan anket çalışmasına göre katılımcıların cinsiyeti %57'si kadın, %43'ü erkek olarak belirlenmiştir (Çizelge 4. 1). Bu durum çalışma alanının değerlendirilmesinde, kadınların çoğunlukta olduğunu göstermektedir.

Çizelge 4. 1. Ankete katılanların cinsiyet durumu

Cinsiyet	Sayı	Yüzde
Kadın	57	%57
Erkek	43	%43
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %28'i 18-25, %40'ı 26-35, %20'si 36-45, %9'u 46-60 ve %3'ü 61 yaş ve üzeri yaş grubuna sahiptir (Çizelge 4. 2). Bu durum çalışma alanının değerlendirilmesinde genç nüfusun çoğunlukta olduğunu göstermektedir.

Çizelge 4. 2. Ankete katılanların yaş grubu

Yaş	Sayı	Yüzde
18-25	28	%28
26-35	40	%40
36-45	20	%20
46-60	9	%9
61 yaş ve üzeri	3	%3
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin çalışma durumuna göre %25'i özel sektör, %22'si öğrenci, %13'ü ev hanımı, %10'u memur, %10'u serbest meslek, %8'i işsiz, %5'i esnaf, %2'si işçi ve %5'i ise diğer sektörlerden oluşmaktadır (Çizelge 4. 3). Bu durum katılımcıların sahip oldukları iş grupları bakımından çeşitlilik oluşturduğunu göstermektedir.

Çizelge 4. 3. Ankete katılanların çalışma durumu

Meslek	Sayı	Yüzde
Özel Sektör	25	%25
Öğrenci	22	%22
Ev Hanımı	13	%13
Memur	10	%10
Serbest Meslek	10	%10
İşsiz	8	%8
Esnaf	5	%5
İşçi	2	%2
Diğer	5	%5
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %1'i okuryazar, %4'ü ilkokul, %5'i ortaokul, %11'i lise, %2'si yüksekokul, %52'si üniversite ve %25'i lisansüstü mezunudur. Ankete katılanlar arasında okuryazar olmayan katılımcı bulunmamaktadır (Çizelge 4. 4). Bu durum katılımcıların eğitim düzeyinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Çizelge 4. 4. Ankete katılanların eğitim durumu

Eğitim Durumu	Sayı	Yüzde
Okuryazar Değil	0	% 0
Okuryazar	1	%1
İlkokul	4	%4
Ortaokul	5	%5
Lise	11	%11
Yüksekokul	2	%2
Üniversite	52	%52
Lisansüstü	25	%25
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin aylık ortalama gelirinin %75'i 4001 TL ve üzerindedir. Katılımcıların %21'i 3001- 4000 TL, %3'ü 2001-3000 TL, %1'i ise 1001-2000 TL aylık gelir düzeyine sahiptir (Çizelge 4. 5).

Çizelge 4. 5. Ankete katılanların gelir durumu

Gelir durumu	Sayı	Yüzde
1000tl ve Altı	0	%0
1001-2000 TL	1	%1
2001-3000 TL	3	%3
3001- 4000 TL	21	%21
4001 TL ve Üzeri	75	%75
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin oturdukları konut tipinin %60'ı güvenli siteden (apartman) oluşmaktadır. Katılımcıların %22'si müstakil apartmanda, %18'si ise müstakil bahçeli evde oturmaktadır (Çizelge 4. 6). Katılımcıların çoğunluğunun

güvenlikli sitelerde yaşam sürmeleri aynı zamanda bu yaşam alanlarında bulunan açık-yeşil alanlara erişimi artıran bir unsurdur.

Çizelge 4. 6. Ankete katılanların yaşadıkları konut tipi

Konut tipi	Sayı	Yüzde
Güvenlikli Site(Apartman)	60	%60
Müstakil Apartman	22	%22
Müstakil Bahçeli Ev	18	%18
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %43'ü Selçuklu, %37'si Meram ve %20'si ise Karatay ilçesinde yaşamaktadır (Çizelge 4. 7). Bu durum çalışma alanının değerlendirilmesinde, merkezi üç ilçeden dengeli bir katılım sağlandığını göstermektedir.

Çizelge 4. 7. Ankete katılanların yaşadıkları ilçe

İlçe	Sayı	Yüzde
Selçuklu	43	%43
Meram	37	%37
Karatay	20	%20
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %73'ü yaşadıkları eve yürüme mesafesinde (300m) açık-yeşil alan bulunduğunu, %27'si ise bulunmadığını belirtmiştir (Çizelge 4. 8). Katılımcıların çoğunluğunun, açık-yeşil alanlara yaşadıkları eve yürüme mesafesinde ulaşabilmeleri, yaşanabilir kentler için önem taşıyan bir unsurdur.

Çizelge 4. 8. Ankete katılanların açık-yeşil alanlara yürüme mesafesinde erişim imkânı

Açık-yeşil alanlara evden 300 m mesafede erişim var mı?	Sayı	Yüzde
Evet	73	%73
Hayır	27	%27
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %85'i 10 yıldan fazla süredir Konya'da yaşamaktadır. Katılımcıların %4'ü 6-10 yıl arası, %9'u 4-5 yıl arası, , %1'i 1-3 yıl arası, %1'i ise 1 yıldan az süredir Konya'da yaşamaktadır (Çizelge 4. 9). Bu durum katılımcıların alana ilişkin sahip oldukları bilgiler ve yapmış oldukları değerlendirmeler açısından objektif olabilmelerini sağlamaktadır.

Çizelge 4. 9. Ankete katılanların Konya'daki ikamet süreleri

İkamet süresi	Sayı	Yüzde
1 yıldan az	1	%1
1-3 yıl arası	1	%1
4-5 yıl arası	9	%9
6-10 yıl arası	4	%4
10 yıldan fazla	85	%85
Toplam	100	%100

- **Konya kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanların kullanımına ilişkin bulgu ve değerlendirmeler**

Kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanları ankete katılan bireylerin %6'sı günlük, %33'ü haftada birkaç kez, %39'u ayda birkaç kez, %22'si yılda birkaç kez olarak kullanmaktadır (Çizelge 4. 10).

Çizelge 4. 10. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım sıklığı

Kullanım Sıklığı	Sayı	Yüzde
Günlük	6	%6
Haftada birkaç kez	33	%33
Ayda birkaç kez	39	%39
Yılda birkaç kez	22	%22
Toplam	100	%100

Anket katılımcıları kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlar arasında kullanmayı en çok tercih ettikleri alanları; %29 oranla Alaaddin Tepesi, %27 oranla Mevlana Meydanı, %19 oranla Kayalıpark, %17 oranla Hükümet Meydanı ve %8 oranla Şems Parkı olarak belirtmişlerdir (Çizelge 4. 11).

Çizelge 4. 11. Ankete katılanların en çok kullandıkları açık-yeşil alanlar

Kullanım Sıklığı	Sayı	Yüzde
Alaaddin Tepesi	42	%29
Mevlana Meydanı	40	%27
Kayalıpark	27	%19
Hükümet Meydanı	26	%17
Şems Parkı	12	%8
Toplam	147	%100

Anket katılımcıları kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanları; %24 oranla açık havada vakit geçirmek amaçlı, %20 oranla geçiş amaçlı, %19 oranla yürüyüş yapmak amaçlı, %15 oranla buluşma/ayrılma noktası olduğu için, %12 oranla dinlenmek amaçlı, %10 oranla tarihi/turistik/dini amaçlı ziyarette bulunmak için kullanmaktadır (Çizelge 4. 12).

Çizelge 4. 12. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım amacı

Kullanım Amacı	Sayı	Yüzde
Açık Havada Vakit Geçirmek	45	%24
Geçiş Amaçlı	37	%20
Yürüyüş Yapmak	35	%19
Buluşma/Ayrılma Noktası	28	%15
Dinlenmek	22	%12
Tarihi/Turistik/Dini Amaçlı Ziyaret	18	%10
Toplam	185	%100

Kent merkezindeki açık-yeşil alanları, ankete katılan bireylerin %55'i hafta sonu, %45'i ise hafta içi kullanmaktadır (Çizelge 4. 13).

Çizelge 4. 13. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım zamanı

Kullanım Zamanı	Sayı	Yüzde
Hafta sonu	55	%55
Hafta içi	45	%45
Toplam	100	%100

Kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlarda ankete katılan bireylerin %39'u 1 saatten az, %54'ü 1-3 saat arası, %6'sı 3-5 saat arası, %1'i 5 saatten fazla vakit geçirmektedir (Çizelge 4. 14).

Çizelge 4. 14. Ankete katılanların açık-yeşil alanları kullanım süresi

Kullanım Süresi	Sayı	Yüzde
1 saatten az	39	%39
1-3 saat arası	54	%54
3-5 saat arası	6	%6
5 saatten fazla	1	%1
Toplam	100	%100

Ankete katılan bireylerin %50'si kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlardan yeterince faydalanabildiklerini, %50'si ise yeterince faydalanamadığını belirtmektedir (Çizelge 4. 15).

Çizelge 4. 15. Ankete katılanların açık-yeşil alanlardan faydalanma durumu

Yeterince faydalanabiliyor musunuz?	Sayı	Yüzde
Evet	50	%50
Hayır	50	%50
Toplam	100	%100

Bu bölüme verilen yanıtlar değerlendirildiğinde çalışma alanını, günlük olarak kullananların sayısının %6 ve ayda birkaç kez kullananların sayısının %39 olduğu görülmektedir. Çalışma alanında kullanılması en çok tercih edilen alanlardan biri

Alaaddin Tepesi olmuştur. Bu durum Alaaddin Tepesi'nin tarihi, kültürel, dini ve rekreasyonel amaçlara hizmet veren yapı ve unsurlara sahip olmasıyla ve kentin ulaşımı bakımından merkez noktası olmasıyla ilişkilidir.

Çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanlar %55 oranla hafta sonu, %24 oranla açık havada vakit geçirmek amacıyla ve %54 oranla 1-3 saat arası kullanılmaktadır. Katılımcıların yarısı çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanlardan yeterince faydalandıklarını, diğer yarısı ise yeterince faydalanamadıklarını ifade etmişlerdir.

Bu sonuçlar kent merkezindeki açık-yeşil alanların sık kullanılmadığını, insanların bu alanlarda fazla vakit geçirmedeğini, kullanım amacının sınırlı olduğunu ve insanların yeterince fayda sağlamadığını ortaya koymaktadır.

- ***Çalışma alanındaki açık-yeşil alanların kentin yaşanabilirliğine olan katkılarına yönelik bulgu ve değerlendirmeler***

Anketin bu bölümünde katılımcılara çalışma kapsamında belirlenen *güvenlik, çevre, ulaşım-erişebilirlik* parametrelerine yönelik sorular yöneltilmiş olup elde edilen bulgular ve değerlendirmeleri aşağıda verilmiştir.

Güvenlik parametresine yönelik bulgu ve değerlendirmeler

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlar günün her saati güvenlidir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %36 oranında kesinlikle katılmıyorum, Kayalıpark için %35 oranında katılmıyorum, Şems Parkı için %35 oranında kesinlikle katılmıyorum, Hükümet Meydanı için %29 ve Mevlana Meydanı için %34 oranında kararsızım yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 16). Bu sonuca göre Alaaddin Tepesi'nin ve Şems Parkı'nın günün her saatinde güvenli bulunmayan alanlar arasında öne çıktığı tespit edilmiştir. Çalışma alanı içerisinde en çok kullanılmayı tercih edilen açık-yeşil alan, Alaaddin Tepesi olmasına rağmen üzerinde bulunan Alaaddin Cami, Alaaddin Keykubat Salonu gibi farklı işlevlere sahip olan yapıların günün belli bir saatinden sonra hizmet vermemesi alanın kullanımını sınırlamakta ve rekreasyon amaçlı kullanımının azalmasına sebep olmaktadır.

Çizelge 4. 16. “Bu alanlar günün her saati güvenlidir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%36	%34	%20	%9	%1
Kayalıpark	%28	%35	%26	%10	%1
Şems Parkı	%35	%27	%27	%9	%2
Hükümet Meydanı	%22	%26	%29	%19	%4
Mevlana Meydanı	%23	%20	%34	%18	%5

Çalışma alanı içerisinde en az kullanılmayı tercih edilen Şems Parkı ise günün her saatinde güvenli bulunmayan alanlardan diğeridir. Bu durum parkın içerisinde bulunan türbe ve mescidin, çevresinde bulunan okul, ticaret ve hizmet alanlarının akşam saatlerinde kullanımının azalmasıyla, parkın etrafında bulunan boş alanların araç parkı haline gelmesiyle ve parkın kentte yaşayan yabancı uyruklu kişiler tarafından aktif olarak kullanılmasıyla ilişkilendirilebilir.

Kayalıparkın kullanımında aktif rol oynayan PTT binasının, Ziraat Bankası’nın ve Hükümet Meydanı’nda bulunan Hükümet Konağı’nın günün belli bir saatinden sonra, hafta sonları ve resmi tatillerde kullanılmaması her iki alanın da işlevini azaltmakta ve bu durum güvenliği olumsuz yönde etkilemektedir.

Hükümet Meydanı’nın güneyinde bulunan bedesten kullanımının akşam saatlerinde sonlanması hem meydanın kullanımını azaltmakta hem de kent merkezinin canlılığının sona ermesinde önemli rol oynamaktadır. Mevlana Meydanında ise Mevlana Müzesi ile Sultan Selim Cami’nin kullanımının gün içinde sona ermesiyle birlikte meydandaki güvensizlik hissi artmaktadır.

Çalışma alanını oluşturan Mevlana Caddesi, güzergâh boyunca ticaret alanları, dini yapılar, resmi ve kamusal binalar gibi farklı işlevlere sahip yapıları bulundurmaktadır. Bu yapılar kent merkezinin gündüz saatlerinde yoğun bir şekilde kullanılmasına neden olmaktadır. Ancak bu yapıların akşam saatlerinde kapanmasıyla birlikte gün boyu oluşan yoğunluk azalmaktadır. Kullanım yoğunluğun azalmasıyla birlikte kent merkezi akşam saatlerinde, gündüz saatlerine kıyasla daha tenha ve sessiz bir alana bürünmektedir. Bu durum Mevlana Caddesi üzerinde yer alan yapılar arasında konut alanlarının bulunmamasıyla ve kent merkezinin yeterli bir şekilde karma kullanıma sahip olmamasıyla ilişkilidir. Kent merkezinin günün her saatinde canlı ve kullanılabilir mekânlardan oluşmaması kenti ziyarete gelen kullanıcılar için de geçerli olan bir güvenlik sorunudur.

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların çevresinde hiç güvenlik sorunu yaşamadım*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %27 oranında katılmıyorum, Kayalıpark için %34, Şems Parkı için %31, Hükümet Meydanı ve Mevlana Meydanı için %35 oranında kararsızım yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 17). Çalışma alanına ilişkin çıkan bu sonuç kent insanının açık-yeşil alanların çevresinde güvenlik sorunları yaşamamasalar dahi kendilerini alan kullanımı sırasında yeterince güvende hissetmemeleriyle ilişkilendirilebilir.

Çizelge 4. 17. “Bu alanların çevresinde hiç güvenlik sorunu yaşamadım” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%20	%27	%27	%17	%9
Kayalıpark	%15	%18	%34	%23	%10
Şems Parkı	%14	%16	%31	%27	%12
Hükümet Meydanı	%8	%14	%35	%28	%15
Mevlana Meydanı	%8	%14	%35	%28	%15

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanları kullanırken kendimi yeterince güvende hissediyorum*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %37 oranında katılmıyorum, Kayalıpark için %35, Şems Parkı için %36, Hükümet Meydanı için %42 ve Mevlana Meydanı için %36 oranında kararsızım yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 18). Bu sonuca göre katılımcıların en çok güvende hissetmedikleri açık-yeşil alanın Alaaddin Tepesi olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun nedeni, alanın çok büyük bir kullanıma sahip olmasıyla ve günün her saatinde güvenli bulunmamasıyla ilişkilendirilebilir.

Çizelge 4. 18. “Bu alanları kullanırken kendimi yeterince güvende hissediyorum” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%18	%37	%32	%7	%6
Kayalıpark	%16	%32	%35	%12	%5
Şems Parkı	%17	%32	%36	%9	%6
Hükümet Meydanı	%8	%27	%42	%14	%9
Mevlana Meydanı	%9	%25	%36	%18	%12

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların güvenliği yeteri kadar denetlenmektedir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %31 oranında, Kayalıpark için %34,

Şems Parkı için %32, Hükümet Meydanı için %35 oranında ve Mevlana Meydanı için %31 oranında kararsızım yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 19). Çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümünün, günün her saatinde şehir kameralarıyla izlenmesine ve trafik polisi, zabıta gibi ekipler tarafından Mevlana Caddesi'nin sıklıkla takip edilmesine rağmen kent insanının bu alanları denetleme bakımından yeterli bulmamasının nedeni kentin canlılığını yitirdiği zamanlarda oluşan güvensizlik hissiyle ve alanı aktif kullanan kişilerin profilleriyle ilişkilendirilebilir.

Çizelge 4. 19. “Bu alanların güvenliği yeteri kadar denetlenmektedir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%17	%31	%31	%20	%1
Kayalıpark	%16	%26	%34	%21	%3
Şems Parkı	%19	%29	%32	%17	%3
Hükümet Meydanı	%10	%24	%35	%26	%5
Mevlana Meydanı	%7	%26	%31	%31	%5

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlarda yeterli sayıda aydınlatma elemanı bulunmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %38 oranında, Kayalıpark için %40 oranında, Şems Parkı için %37 oranında, Hükümet Meydanı için %49 oranında ve Mevlana Meydanı için %51 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 20). Çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümü için aydınlatma elemanları yeterli bulunmuştur.

Çizelge 4. 20. “Bu alanlarda yeterli sayıda aydınlatma elemanı bulunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%5	%21	%32	%38	%4
Kayalıpark	%3	%25	%26	%40	%6
Şems Parkı	%9	%16	%33	%37	%5
Hükümet Meydanı	%3	%18	%22	%49	%8
Mevlana Meydanı	%3	%11	%24	%51	%11

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların kalabalık olması تنها olmasından daha güvende hissettirir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %43 oranında, Kayalıpark için %40 oranında, Şems Parkı için %39 oranında, Hükümet Meydanı için %44 oranında ve Mevlana Meydanı için %46 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge

4. 21). Bu sonuca göre çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümü için kalabalık olmasının daha güvende hissettireceği tespit edilmiştir. Bu durumda alanların kullanım yoğunluğu arttıkça kullanıcıların alana ilişkin güven duygusu da artmış olacaktır.

Çizelge 4. 21. “Bu alanların kalabalık olması تنها olmasından daha güvende hissettirir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%4	%3	%19	%43	%31
Kayalıpark	%4	%4	%24	%40	%28
Şems Parkı	%7	%6	%21	%39	%27
Hükümet Meydanı	%4	%5	%21	%44	%26
Mevlana Meydanı	%4	%5	%19	%46	%26

Cevre parametresine yönelik bulgu ve değerlendirmeler

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların bulunduğu çevre yeterince temizdir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %38 oranında, Kayalı Park için %35 oranında, Şems Parkı için %30 oranında, Hükümet Meydanı için %42 oranında ve Mevlana Meydanı için %43 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 22). Bu sonuca göre çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümü için bulundukları çevrenin yeterince temiz olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 4. 22. “Bu alanların bulunduğu çevre yeterince temizdir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%8	%23	%23	%38	%8
Kayalıpark	%6	%24	%26	%35	%9
Şems Parkı	%11	%24	%28	%30	%7
Hükümet Meydanı	%5	%20	%20	%42	%13
Mevlana Meydanı	%3	%18	%19	%43	%17

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlarda gürültü kirliliği bulunmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %45 oranında, Kayalı Park için %41 oranında, Şems Parkı için %46 oranında, Hükümet Meydanı için %38 oranında ve Mevlana Meydanı için %45 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 23). Bu sonuca göre çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümü için gürültü kirliliğinin bulunduğu tespit edilmiştir. Bu durumun temel nedeni kent merkezinde yoğun olarak kullanılan

motorlu taşıtlar ve durak noktalarında biriken araçlar gibi ulaşım kaynaklı kirliliklerle ilişkilidir.

Çizelge 4. 23. “Bu alanlarda gürültü kirliliği bulunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%6	%8	%20	%45	%21
Kayalıpark	%7	%8	%20	%41	%24
Şems Parkı	%7	%10	%22	%46	%15
Hükümet Meydanı	%6	%9	%24	%38	%23
Mevlana Meydanı	%7	%10	%19	%45	%19

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların çevresindeki binalar görsel kirlilik oluşturmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %36 oranında katılıyorum, Kayalıpark için %34 oranında katılmıyorum, Şems Parkı için %27 oranında katılıyorum, Hükümet Meydanı için %28 oranında ve Mevlana Meydanı için %27 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 24). Bu sonuca göre en çok Alaaddin Tepesi ve Şems Parkı çevresindeki binaların görsel kirlilik oluşturduğu tespit edilmiştir. Alaaddin Tepesi’nin çevresinde bulunan ticari yapıların cepheleri yenilenerek görsel kirliliğin ortadan kaldırılması amaçlanmış ancak bu durum beraberinde birbirine benzeyen, tek tipten oluşan aynılaşmış yapıların oluşmasına neden olmuştur. Şems Parkı’nın çevresindeki binaların görsel kirlilik oluşturma nedenleri ise parkın çevresinde bulunan konut ve ticaret alanlarının kalitesinin düşük olmasıyla ilişkilidir.

Çizelge 4. 24. “Bu alanların çevresindeki binalar görsel kirlilik oluşturmaktadır”ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%8	%26	%16	%36	%14
Kayalıpark	%9	%34	%25	%22	%10
Şems Parkı	%7	%22	%23	%27	%21
Hükümet Meydanı	%10	%28	%26	%24	%12
Mevlana Meydanı	%9	%27	%23	%27	%14

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların çevresindeki bulunan oturma-dinlenme alanları yeterlidir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %44 oranında, Kayalıpark için %29 oranında ve Şems Parkı için % 31 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir.

Hükümet Meydanı için %35 oranında ve Mevlana Meydanı için %37 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 25). Bu sonuca göre oturma-dinlenme alanlarının Hükümet Meydanı ve Mevlana Meydanı için yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu durum Mevlana Meydanı'nda bulunan oturma alanlarının meydanının büyüklüğüne ve meydanın kullanım miktarına göre yetersiz ve iklimsel koşullar bakımından elverişsiz olmasıyla ilişkilidir. Hükümet Meydanı'nda ise oturma alanlarının bulunmamasından dolayı kent insanı tarafından meydanın üzerinde bulunan yer altı çarşısının giriş/çıkış noktalarının ve havalandırma ünitelerinin kullanıldığı gözlemlenmiştir.

Çizelge 4. 25. “Bu alanların çevresindeki bulunan oturma-dinlenme alanları yeterlidir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%7	%20	%23	%44	%6
Kayalıpark	%10	%27	%28	%29	%6
Şems Parkı	%9	%25	%29	%31	%6
Hükümet Meydanı	%12	%35	%27	%21	%5
Mevlana Meydanı	%17	%37	%24	%16	%6

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların çevresindeki bitkilendirme yeterli düzeydedir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %40 oranında katılıyorum, Kayalıpark için %30 oranında katılıyorum, Şems Parkı için %30 oranında katılmıyorum, Hükümet Meydanı için %36 oranında katılmıyorum, Mevlana Meydanı için %32 oranında kesinlikle katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 26). Bu sonuca göre bitkilendirme bakımından yeterli bulunmayan alanlar Hükümet Meydanı, Mevlana Meydanı ve Şems Parkı olarak tespit edilmiştir.

Hükümet Meydanı'nda hiç bitkisel materyal olmaması bu sonucun oluşmasına neden olmuştur. oluşmasına neden olmuştur. Şems Parkı'nın yeşil alan olmasına rağmen çevresinin bitkilendirme konusunda yetersiz bulunmasının nedeni ise parkın etrafında kamusal, ticari ve konut gibi farklı işlevlere sahip olan yapıların bulunmasından dolayı yeşil alanın kesintiye uğraması ve yeşil sürekliliğin sağlanmamasıyla ilişkilendirilebilir.

Mevlana Meydanı'na yapılan düzenlemeyle birlikte ağaçlandırmaların kaldırılması, Mevlana Müzesi'nin ve Sultan Selim Cami'nin görünürlüğünü ön plana çıkarmış ancak meydanın dengesiz bir büyüklüğe sahip olmasına neden olmuştur.

Meydandaki oturma alanlarının çevresinde konumlanan ağaçlar ve mevsime göre dönemsel olarak kullanılan bitki materyalleri, meydanın yeterli bitkilendirmeye sahip olmasını sağlamamaktadır.

Çizelge 4. 26. “Bu alanların çevresindeki bitkilendirme yeterli düzeydedir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%10	%20	%16	%40	%14
Kayalıpark	%14	%27	%26	%30	%3
Şems Parkı	%17	%30	%21	%28	%4
Hükümet Meydanı	%25	%36	%20	%18	%1
Mevlana Meydanı	%32	%26	%18	%22	%2

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların yeterli bakımı yapılmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %30 oranında katılıyorum, Kayalı Park için %34 oranında katılıyorum, Şems Parkı için %32 oranında kararsızım, Hükümet Meydanı için %36 ve Mevlana Meydanı için %41 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 27). Bu sonuca göre çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanların genellikle yeterli bakıma sahip olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 4. 27. “Bu alanların yeterli bakımı yapılmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%10	%26	%24	%30	%10
Kayalıpark	%11	%24	%24	%34	%7
Şems Parkı	%14	%23	%32	%26	%5
Hükümet Meydanı	%9	%21	%29	%36	%5
Mevlana Meydanı	%8	%19	%24	%41	%8

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlar yeterli estetik ve konfora sahiptir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %41, Kayalıpark için %33, Şems Parkı için %32, Hükümet Meydanı için %47 ve Mevlana Meydanı için %32 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 28). Bu sonuca göre çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümünde, yeterli estetik ve konfora sahip olmadıkları tespit edilmiştir. Meydanlarda oturma-dinlenme alanlarının ve bitkilendirmelerin yetersiz olması, Hükümet Meydanı’nda bisiklet park alanı bulunmamasından dolayı meydanın

bisiklet/motosiklet/scooter gibi araçların park edildiği bir alana dönüşmesi ve zemin döşemelerinin hasar görmüş olması bu alanları estetik ve konforlu kullanımdan uzak kılmaktadır. Mevlana Meydanı'nın sınırlarının belirgin olmaması ve meydana muhafaza hissinin bulunmamasıyla oluşan negatif alan etkisi, meydanın kuzeyinde bulunan işlevini yitirmiş kullanılmayan binaların yer alması ve Şems Parkı'nın çevresinde bulunan kalitesiz yapılar ve yaya yollarına park edilen araçlar bu alanların estetik ve konforlu kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir.

Çizelge 4. 28. “Bu alanlar yeterli estetik ve konfora sahiptir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%12	%41	%20	%26	%1
Kayalıpark	%16	%33	%33	%17	%1
Şems Parkı	%21	%32	%23	%23	%1
Hükümet Meydanı	%16	%47	%21	%14	%2
Mevlana Meydanı	%15	%32	%20	%28	%5

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanların çevresindeki binaların kalitesi yüksektir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %49, Kayalıpark için %48, Şems Parkı için %44, Hükümet Meydanı için %53 ve Mevlana Meydanı için %48 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 29). Bu sonuca göre çalışma alanını oluşturan açık-yeşil alanların tümünde, çevredeki binaların kalitesinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun nedeni çalışma alanında bulunan yapıların tarihi kent merkezinin dokusuna uyumlu olmamasıyla, işlevini ya da önemini kaybetmesiyle ilişkilidir. Özellikle Mevlana Meydanı'nın kuzeyinde yer alan işlevsiz yapılar ve otopark olarak kullanılan boşluklar, meydanın çevresinde metruk alanların oluşmasına sebep olmaktadır. Bu alanlar hem güvensiz mekânların oluşmasına neden olmakta hem de çevresel kaliteyi olumsuz etkilemektedir.

Çizelge 4. 29. “Bu alanların çevresindeki binaların kalitesi yüksektir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%28	%49	%16	%5	%2
Kayalıpark	%26	%48	%17	%7	%2
Şems Parkı	%29	%44	%22	%3	%2
Hükümet Meydanı	%21	%53	%15	%8	%3
Mevlana Meydanı	%24	%48	%17	%6	%5

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlar kent merkezinin açık-yeşil alan ihtiyacını karşılamaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %33, Kayalıpark için %43, Şems Parkı için %39, Hükümet Meydanı için %44 ve Mevlana Meydanı için %43 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 30). Çalışma alanının oluşturan alanların tümü için açık-yeşil alan ihtiyacının karşılanmadığının tespit edilmesi, güvenlik ve çevre parametreleri kapsamında ortaya konan olumsuzluklarla ilişkilendirilebilir.

Çizelge 4. 30. “Bu alanlar kent merkezinin açık-yeşil alan ihtiyacını karşılamaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%18	%33	%17	%27	%5
Kayalıpark	%19	%43	%19	%14	%5
Şems Parkı	%24	%39	%20	%13	%4
Hükümet Meydanı	%24	%44	%18	%11	%3
Mevlana Meydanı	%22	%43	%19	%10	%6

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlar günün her saati aktif kullanılan canlı mekânlardan oluşmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %32, Kayalıpark için %37, Şems Parkı %35, Hükümet Meydanı için %30 ve Mevlana Meydanı için %35 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 31). Bu durum kent merkezinin yeterli şekilde karma kullanıma sahip olmamasının neden olduğu bir sonuçtur.

Çizelge 4. 31. “Bu alanlar günün her saati aktif kullanılan canlı mekânlardan oluşmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%11	%32	%24	%22	%11
Kayalıpark	%9	%37	%23	%21	%10
Şems Parkı	%14	%35	%27	%18	%6
Hükümet Meydanı	%12	%30	%25	%23	%10
Mevlana Meydanı	%9	%35	%22	%24	%10

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlarda yapılan kentsel yenileme ve kentsel koruma uygulamaları doğru ve yeterli düzeydedir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %45 oranında katılmıyorum, Kayalıpark için %34 oranında, Şems Parkı için %35 oranında

kararsızım, Hükümet Meydanı için %36 oranında ve Mevlana Meydanı için %34 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 32).

Bu sonuca göre çalışma alanı kapsamında yapılan koruma ve yenileme çalışmalarının en çok Alaaddin Tepesine yönelik doğru ve yeterli düzeyde bulunmadığı tespit edilmiştir. Alaaddin Tepesi'nde bulunan köşk duvarının üstüne, tarihi kalıntının korunması amacıyla yapılan ve yapının geçmişteki görüntüsüyle bağdaştırılması hedeflenen ancak buna rağmen betonarme görüntünün artmasıyla sonuçlanan koruma çalışması, alanın tarihi yapısının korunması konusunda yetersiz kalmasına sebep olmuştur. Ayrıca Alaaddin Tepesi'nin etrafını çevreleyen tramvay hattının, höyüğün yapısına zarar vermesi nedeniyle alanın doğal yapısının korunması da zayıf kalmıştır. Mevlana Meydanı'nın düzenlenmesiyle birlikte meydana bulunan ağaçlandırmaların ortadan kaldırılması ise alanın doğal yapısının korunmadığını göstermektedir.

Çizelge 4. 32. “Bu alanlarda yapılan kentsel yenileme ve kentsel koruma uygulamaları doğru ve yeterli düzeydedir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%12	%45	%24	%15	%4
Kayalıpark	%11	%33	%34	%18	%4
Şems Parkı	%17	%33	%35	%12	%3
Hükümet Meydanı	%14	%36	%29	%18	%3
Mevlana Meydanı	%11	%34	%27	%22	%6

Çalışma alanı için yöneltilen “*Bu alanlara yönelik yapılan kararlar, kent halkının talep ve görüşleri değerlendirilerek yapılır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %37, Kayalıpark için %40, Şems Parkı için %40, Hükümet Meydanı için %35 ve Mevlana Meydanı için %38 oranında katılmıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 33). Bu sonuç kent halkının planlama kararlarında aktif rol üstlenmediğini göstermektedir. Bedesten sağlıklılaştırılması, Mevlana Çarşısı'nın yıkılması ve Mevlana Caddesi'nin cephe yenilenmesi gibi uygulamalarda mülkiyet sahiplerine bilgilendirme yapılmış olmasına rağmen kent merkezini aktif kullanan vatandaşların koruma ve yenileme kararlarına yönelik fikir ve beklentilerinin değerlendirilmemesi bu sonucun oluşmasında etkilidir.

Çizelge 4. 33. “Bu alanlara yönelik yapılan kararlar, kent halkının talep ve görüşleri değerlendirilerek yapılır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%19	%37	%34	%7	%3
Kayalıpark	%17	%40	%28	%11	%4
Şems Parkı	%19	%40	%28	%8	%5
Hükümet Meydanı	%25	%35	%26	%9	%5
Mevlana Meydanı	%21	%38	%28	%7	%6

Çalışma alanı için yöneltlen “*Bu alanların sahip oldukları tarihi ve kültürel kimlikleri yeterince korunmaktadır*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %37 oranında katılmıyorum, Kayalıpark için %31 oranında kararsızım, Şems Parkı için %30, Hükümet Meydanı için %29 ve Mevlana Meydanı için %31 oranında katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 34).

Konya kent merkezine ve çalışma alanına ilişkin yapılan yenileme ve koruma çalışmaları, sürdürülebilirlik ilkesiyle oluşturulan yürürlükteki Koruma Amaçlı İmar Planları kapsamında hazırlanmaktadır. Mevlana Meydanı’nda bulunan Sultan Selim Cami’nin restore edilmesi ve Mevlana Müzesi’nin sembolü olan Kubbeyi Hadra’nın yenilenmesi gibi koruma ve yenileme amaçlı yapılan uygulamalar bu değerlerin geleceğe aktarımı bakımından önem taşımaktadır.

Kayalıparkta Ulvî Sultanın Türbe ve Mescidi’nin yeniden inşa edilmesi alanın kültürel ve tarihi mirasının ortaya çıkarılmasında etkili olmuştur. Şems-i Tebriz’i Türbe ve çevresinin restore edilerek yenilenmesinin tamamlanması ise alanın korunması bakımından önem taşıyan çalışmalardan biridir.

Hükümet Meydanı’nda bulunan valilik binasına yapılan restorasyon çalışmaları, meydanın güneyindeki tarihi bedestende yapılan sağlıklaştırma çalışmaları, Şerafettin Cami, Kapı Cami ve Aziziye Cami’nin restore edilmesi ve çevrelerinin düzenlenmesi bu tarihi yapıların korunarak geleceğe aktarılmasına katkı sağlayan çalışmalardandır.

Çizelge 4. 34. “Bu alanların sahip oldukları tarihi ve kültürel kimlikleri yeterince korunmaktadır” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%15	%37	%19	%29	%0
Kayalıpark	%13	%26	%31	%28	%2
Şems Parkı	%14	%27	%27	%30	%2
Hükümet Meydanı	%16	%25	%26	%29	%4
Mevlana Meydanı	%15	%25	%22	%31	%7

Çalışma alanı için yöneltilen “*Kent merkezinde yer alan bu alanların gelecek nesiller tarafından kullanılabilmesi önemlidir*” ifadesine, Alaaddin Tepesi için %65, Kayalı Park için %62, Şems Parkı için %63, Hükümet Meydanı için %60 ve Mevlana Meydanı için %68 oranında kesinlikle katılıyorum yanıtı verilmiştir (Çizelge 4. 35). Bu sonuca göre kent halkının kentsel sürdürülebilirliğe, tarihi yapıların ve yeşil alanların korunmasına önem verdiği tespit edilmiştir.

Çizelge 4. 35. “Kent merkezinde yer alan bu alanların gelecek nesiller tarafından kullanılabilmesi önemlidir” ifadesinin değerlendirilmesi

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alaaddin Tepesi	%5	%6	%4	%20	%65
Kayalıpark	%1	%8	%8	%21	%62
Şems Parkı	%2	%5	%8	%22	%63
Hükümet Meydanı	%1	%8	%9	%22	%60
Mevlana Meydanı	%1	%8	%6	%17	%68

Ulaşım – Erişebilirlik parametresine yönelik bulgu ve değerlendirmeler

Ankete katılan bireylerin çoğunluğu (%60’ı) kent merkezine otomobil ile ulaşmaktadır. Katılımcıların %18’si yaya olarak, %13’ü tramvayla, %5’i dolmuşla ve %4’ü otobüsle ulaşım sağlamaktadır (Çizelge 4. 36).

Çizelge 4. 36. Anket katılımcılarının kullandıkları ulaşım türü

Ulaşım Türü	Sayı	Yüzde
Otomobil	60	%60
Bisiklet	0	%0
Motosiklet	0	%0
Yaya	18	%18
Otobüs	4	%4
Dolmuş	5	%5
Tramvay	13	%13
Taksi	0	%0
Toplam	100	%100

“*Kent merkezindeki açık-yeşil alanlara olan ulaşım yeterince kolay mı?*” sorusuna ankete katılan bireylerin çoğunluğu (%58’i) evet yanıtını vermiştir. %22’si hayır, %18’ü kararsızım ve %2’si fikrim yok yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 37).

Çizelge 4. 37. Anket katılımcılarının ulaşım kolaylığına verdikleri yanıt dağılımı

Açık-Yeşil alanlara ulaşım kolay mı?	Sayı	Yüzde
Evet	58	%58
Hayır	22	%22
Kararsızım	18	%18
Fikrim Yok	2	%2
Toplam	100	%100

“*Kent merkezinde yaşadığınız ulaşım sorunları var mı?*” sorusuna katılımcıların %40’ı evet, %43’ü hayır, %15’i kararsızım ve %2’si fikrim yok yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 38).

Çizelge 4. 38. Anket katılımcılarının ulaşım sorunlarına verdikleri yanıt dağılımı

Kent merkezinde ulaşım sorunu var mı?	Sayı	Yüzde
Evet	40	%40
Hayır	43	%43
Kararsızım	15	%15
Fikrim Yok	2	%2
Toplam	100	%100

“*Kent merkezinde yeteri kadar yaya güvenliği var mı?*” sorusuna katılımcıların %17’si evet, %61’i hayır, %20’si kararsızım ve %2’si fikrim yok yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 39).

Çizelge 4. 39.Anket katılımcılarının yaya güvenliğinin varlığına verdikleri yanıt dağılımı

Ulaşım sorunu var mı?	Sayı	Yüzde
Evet	17	%17
Hayır	61	%61
Kararsızım	20	%20
Fikrim Yok	2	%2
Toplam	100	%100

“*Alanın sahip olduğu yürüyüş ve bisiklet yolları genel olarak ihtiyacı karşılıyor mu?*” sorusuna katılımcıların %28’i evet, %49’u hayır, %14’ü kararsızım, %9’u fikrim yok yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 40).

Çizelge 4. 40. Anket katılımcılarının yürüyüş ve bisiklet yollarının yeterliliğine verdikleri yanıt dağılımı

Yürüyüş ve bisiklet yolları ihtiyacı karşılıyor mu?	Sayı	Yüzde
Evet	28	%28
Hayır	49	%49
Kararsızım	14	%14
Fikrim Yok	9	%9
Toplam	100	%100

“Mevlana Caddesinde yer alan tramvay hattını kullanmayı tercih ediyormusunuz?” sorusuna katılımcıların %36’sı evet, %64’ü hayır yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 41).

Çizelge 4. 41. Anket katılımcılarının tramvay hattını kullanma durumu

Mevlana Caddesi tramvay hattını kullanıyor musunuz?	Sayı	Yüzde
Evet	36	%36
Hayır	64	%64
Toplam	100	%100

“Kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlara olan erişimin yüksek olması bu alanlara gelme sıklığınızı artırır mı?” sorusuna katılımcıların çoğunluğu (%65’i) evet, %14’ü hayır, %17’si kararsızım, %4’ü ise fikrim yok yanıtını vermiştir (Çizelge 4. 42).

Çizelge 4. 42. Kent merkezindeki açık-yeşil alanlara erişimin ve gelme sıklığının yanıtları

Açık-yeşil alanlara olan erişimin yüksek olması bu alanlara gelme sıklığınızı artırır mı?	Sayı	Yüzde
Evet	65	%65
Hayır	14	%14
Kararsızım	17	%17
Fikrim Yok	4	%4
Toplam	100	%100

Konya kent merkezine olan ulaşımın, yapılan anket sonuçlarına göre çoğunlukla özel araçla sağlandığı tespit edilmiştir. Özel aracın daha çok tercih edilmesinin en önemli sebebi kentteki toplu taşıma bağlantılarının zayıf olmasından kaynaklanmaktadır.

Toplu taşıma bağlantılarının zayıf olması ise kentte bütünleşik ulaşım politikalarının yetersiz olması, toplu taşımadan ziyade taşıt trafiğine yönelik yatırımların yapılması, tramvay hattının fazla durağa sahip olması ve yanlış ışıklandırmalar yapılması nedeniyle yolculuk süresinin uzun sürmesi ile ilişkilendirilebilir. Bu ilişki aynı zamanda anket sonucuna göre Mevlana Caddesi’nde

bulunan tramvay hattının çoğunlukla tercih edilmemesiyle bağdaşmaktadır. Kentteki özel araç bağımlılığı aynı zamanda yaya güvenliğinin zayıf olmasına, otopark kullanımına olan gereksinimin artmasına, motorlu araçlardan kaynaklı hava ve gürültü kirliliğinin oluşmasına sebep olmaktadır. Bu sorunların yanı sıra Mevlana Caddesi boyunca bisiklet yolu bulunmaması, kaldırımların dar, güvenlik ve konfor bakımından yetersiz olması, yaya önceliğinin olmaması ve tramvay hattı ile taşıt trafiğinin aynı koridoru kullanması caddenin yürünebilirliğini zayıf kılmaktadır.

Ulaşım ve erişebilirlikten kaynaklı yaşanan bu sorunlar, kent insanının kentin merkezinde bulunan açık-yeşil alanlara gelme sıklığını, bu alanlarda geçirdikleri vakti ve açık-yeşil alanlardan daha çok faydalanabilmelerini olumsuz bir şekilde etkilemektedir.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5. 1. Sonuçlar

Günümüzde kentleşme sürecinin ve kent nüfusunun hızla artmasıyla birlikte kentlerde fiziksel, çevresel, ulaşım ve planlama kaynaklı sorunlar meydana gelmektedir. Bu sorunlar kentlerin, ekolojik kararlara, sürdürülebilir uygulamalara ve yaşam kalitesi yüksek olan kentsel mekânlara sahip olmasını engellemektedir. Bu nedenle kentlerde yaşanan sorunların çözümüne ilişkin yaşanabilir kentlere ve insanların yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik yapılan çalışmalar önem taşımaktadır.

Yaşanabilirliğe yönelik olarak yapılan çalışmalar kapsamında yaşanabilir kentlerin sahip olması gereken özellikler çeşitli parametrelerle açıklanmıştır. Bu parametreler genellikle kentlerin güvenli olması, çevresel kaliteyi barındıran mekânların oluşturulması, kentlerin sahip olduğu doğal yapının, ekolojik dengenin, tarihi ve kültürel değerlerin korunması, erişebilirliğin yüksek olması, ulaşımında yaya odaklılığın ve toplu taşıma kullanımının ön planda tutulması, kentlerin kompakt bir formda gelişmesi ve açık-yeşil alan sistemlerine sahip olması ile ilişkilidir.

Yaşanabilir kentlerin oluşmasında açık-yeşil alanlar, kentlerin doğal yapısının korunması, fiziksel yapısının şekillenmesi, kentin havalandırılmasında koridor özelliği göstermesi, kent, insan ve doğa arasındaki ilişkinin kurulması, insanların sosyalleşmesi gibi konularda katkı sağlamaları nedeniyle büyük rol oynamaktadır.

Açık-yeşil alanların önemini ortaya koymak amacıyla tez çalışması kapsamında irdelenen yaşanabilir kentlerin, açık-yeşil alanlara yönelik geliştirilen stratejileri aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Kentsel açık-yeşil alanlar kentlerin doğal yapısı göz önüne alınarak bütünleşik bir sistemle ve organik bir biçimde planlanmalı,
- Kentsel gelişme yeşil kuşaklarla sınırlandırılarak kentlerin kontrolsüz büyümesinin önüne geçilmeli ve kompakt kent formları oluşturulmalı,
- Yeşil kuşaklara sahip olan kentlerde, kent merkezine yeşil koridorlarla bağlantı sağlanmalı,
- Kent merkezlerinde bulunan bütünleşik açık-yeşil alanlar sayesinde insanların doğayla iç içe olması, yeşil alanları daha sık kullanmaları ve açık-yeşil alanların sahip oldukları işlevlerden daha çok yararlanmaları sağlanmalı,
- Kentlerde yürümeyi ve hareketliliği teşvik edici bağlantılı yeşil yollar ya da yeşil koridorlar oluşturulmalı,

- Açık-yeşil alanlara yönelik erişebilirlik yüksek olmalı ve kentsel erişebilirlik, yürünebilirlik başta olmak üzere çevre dostu ulaşım araçlarıyla desteklenmeli,
- Açık-yeşil alan sistemleri kentsel mekân kalitesi kapsamında ele alınarak tasarlanmalı,
- Kentlerde bulunan açık-yeşil alanlar, kente canlılık veren ve aktif kullanılan mekânlardan oluşmalı,
- Yeşil alanların kent insanına ve aynı zamanda kentin doğasına hizmet eden işlevlere sahip olması sağlanmalı,
- Kentlerde bitkilendirmeye uygun olan yapıların yüzeylerinde ya da çatılarında yeşil kullanımlara yer verilerek, yeşil alan sürekliliği sağlanmalı ve yapıların sahip olduğu sert görünüm yumuşatılmalı,
- Kentlerde yer alan açık-yeşil alanların sahip olduğu doğal yapının, tarihi ve kültürel niteliklerinin korunmasına ve yenilenmesine önem verilmeli, bu kapsamda daha radikal koruma yasalarının uygulanması sağlanmalı,
- Yeşil alanların geliştirilmesine yönelik kentsel politikalar belirlenmeli, artan kent nüfusuna ve yoğunluğuna rağmen yeşil alanların miktarlarının da artırılması planlanarak sürdürülebilir nitelikte açık-yeşil alanlar oluşturulmalı,
- Kent insanının, yeşil alanların planlanmasına dair görüş ve önerilerini sunmalarına olanak sağlanmalı, özellikle çocuklara ve gençlere bu doğrultuda eğitimler verilerek yeşil kentlere karşı bilinçli, duyarlı ve bu alanların varlığından daha fazla memnun olan bireylerin yetişmesi sağlanmalıdır.

Tek merkezli ve ışınsal bir biçimde gelişme gösteren Konya kentinde açık-yeşil alanlar bir sistem dâhilinde planlanmamış olup açık-yeşil alanların dağılımı kent merkezi odağında gelişme göstermektedir.

Çalışma alanına yönelik elde edilen veriler, kent halkına uygulanan anket çalışmasında tespit edilen sonuçlarla birlikte değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye göre çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanların temel sorunları aşağıdaki gibi özetlenmiştir.

Kent merkezinin dengeli bir karma kullanıma sahip olmaması çalışma alanının en önemli güvenlik sorununu oluşturmaktadır. Kent merkezinde bulunan yapıların çoğunluğunun günün her saati kullanılamayan ticari, dini ve kamusal donatı alanlarından oluşması açık-yeşil alanların kullanımını sınırlamakta ve bu alanların güvensiz hissettiren mekânlara dönüşmesine neden olmaktadır.

Açık-yeşil alanların çevresinde gürültü ve görsel kirliliklerinin bulunması çalışma alanının en önemli çevre sorunlarından biridir. Gürültü kirlilikleri çoğunlukla ulaşımdan kaynaklı yaşanırken, görsel kirlilikler açık-yeşil alanların çevresinde bulunan yapıların kalitesi, konforu ve estetiği ile ilişkilidir. Çevresel kaynaklı bir diğer sorun ise çalışma alanında bulunan meydanların oturma-dinlenme ve bitkilendirme bakımından yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır. Açık-yeşil alanlara ve çevresindeki yapılara yönelik kentsel yenileme ve kentsel koruma uygulamalarının doğru ve yeterli düzeyde yapılmaması aynı zamanda bu alanlara yönelik alınan kararlarda, kent halkının talep ve görüşlerinin ön planda tutulmaması çalışma alanının diğer çevre sorunlarını oluşturmaktadır.

Çalışma alanının en önemli ulaşım-erişebilirlik sorunları ise kent genelinin araç odaklı olması, Mevlana Caddesi boyunca yoğun taşıt trafiği ve tramvay kullanımı nedeniyle yaya güvenliğinin az olması, yürüyüş ve bisiklet yollarının yetersiz olmasıdır. Bu sorunlar aynı zamanda kent merkezindeki açık-yeşil alanlara olan erişimi de sınırlandırmaktadır.

5. 2. Öneriler

Yapılan anket değerlendirmeleri ve gözlemler neticesinde çalışma alanına ilişkin kentin yaşanabilirliğine katkı sağlaması hedeflenen öneriler aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

Güvenlik parametresine ilişkin öneriler:

- Kent merkezinde bulunan ticari, dini ve kamusal alanların dışında farklı donatı alanları bulundurulmalıdır. Bu kapsamda kent merkezinde, konut kullanımı başta olmak üzere karma kullanım dengesi sağlanmalı ve mevcutta yer alan konutların kalitesi artırılmalıdır. Kent merkezinde kaliteli yaşam alanları ve çalışma alanlarının bir arada bulundurulması sağlanmalıdır.
- Günün her saati kullanılan ve güvende hissettiren canlı bir merkeze dönüştürmek amacıyla çalışma alanını oluşturan alanların fonksiyonları çeşitlendirilmelidir.
- Çalışma alanındaki açık-yeşil alanların bütünleşik bir şekilde ele alınarak yeni işlevler kazandırılması ve yeşil alanlar arasında bağlantı kurulmasıyla birlikte Mevlana Caddesinin kent merkezinde yeşil koridor niteliğine sahip olması sağlanmalıdır.
- Alaaddin Tepesi'nde bulunan ve geçmişteki kullanım yoğunluğunu kaybederek atıl bir alana dönüşen Alaaddin Keykubat Salonu, yeni bir işlev kazandırarak

değerlendirilmelidir. Mevcutta var olan bu alanı değerlendirmek Alaaddin Tepesi'nin kullanımını artırmak ve alanı canlandırmak amacıyla Alaaddin Keykubat Salonu, “Gençlik ve Sanat Merkezine” dönüştürülmelidir. Böylece Konya Büyükşehir Belediyesinin eski yerine yapılacak olan kütüphane ve Kültürparkın varlığı ile birlikte kentin merkezinde öğrencilerin ve gençlerin daha sık kullanabilecekleri önemli bir eğitim aksı oluşturulması sağlanacaktır.

- Hükümet Meydanı'na cephesi olan dükkânların günün her saati kullanılabilen fonksiyonlara sahip olması sağlanmalıdır. Böylece hem meydanın kullanımı artırılmış olacak hem de kent merkezinin canlılığını kaybetmemesi sağlanacaktır.
- Mevlana Meydanı'nın kuzeyinde kalan işlevini yitirmiş ve kullanılmayan yapıların yerine yeme-içme gibi kullanımların bulunduğu, oturma-dinlenme alanlarının, yürüyüş yollarının yer aldığı yeşil bir aks oluşturulmalıdır. Böylece meydanın çevresi, ziyaret amaçlı kullanımların dışında ve akşam saatlerinde aktif kullanılabilmelidir.
- Hükümet Meydanı ve Mevlana Meydanı'nda kültürel etkinlikler, festivaller ve mevsim şartlarına uygun açık hava aktiviteleri düzenlenmelidir. Böylece her iki meydan yeni fonksiyonlar elde ederek daha yoğun kullanılan mekânlara dönüştürülmelidir.
- Yapımı devam eden Altın Çarşı'daki ticaret alanlarının özellikle akşam saatlerinde hizmet vermeye devam edebilen fonksiyonları barındırması sağlanmalıdır.

Çevre parametresine ilişkin öneriler:

- Çalışma alanını oluşturan güzergâh boyunca uygun olan yapıların çatı veya yüzeyleri bitkilendirme yapılarak yeşil çatı ve yeşil duvar kullanımları oluşturulmalıdır. Böylece yeşil alan olarak kullanılamayan alanlar nedeniyle yeşil doku kesintiye uğramamalı ve aynı zamanda kent merkezinde oluşan görüntü kirliliğinin azaltılması sağlanarak ilgi çekici ve okunabilirliği yüksek yapılar oluşturulmalıdır. Bunun için iklimine uygun bitkiler kullanılmalı ve yapılara zarar vermeyecek şekilde uygulanmalıdır.
- Hükümet Meydanı, Kayalıparkla birlikte ele alınmalı; iklimine uygun olarak oturma alanları ve bitkisel yüzeylere yer verilmelidir. Böylece meydan, geçiş amaçlı kullanımı dışında yeni bir fonksiyon kazanmış olacaktır. Aynı zamanda

meydandaki aydınlatma elemanları ve yer döşemeleri yenilenmeli, bisiklet parkı bulundurulmalıdır.

- Şems Parkı'nın çevresinde bulunan konutların cephesi yenilenmeli, ticari fonksiyonlara sahip olan yapıların da cephesi yenilenmeli ve yeni fonksiyonlar kazandırılarak alanın çevresel kalitesi artırılmalıdır.
- Şems Parkı'nın bir bölümü, özellikle çevresindeki konut alanlarında yaşayan çocukların faydalanabilmesi amacıyla çocuk oyun alanı olarak düzenlenmelidir.
- Şems Parkı'nın güneydoğu yönünde bulunan ve otopark olarak kullanılan açık alan, çay bahçesi gibi hizmet verebilen aktif bir yeşil alana dönüştürülerek çevrede oluşan görüntü kirliliği azaltılmalı aynı zamanda Şems Parkı'yla bütünleşen bir yeşil doku oluşturulmalıdır.
- Mevlana Meydanı, oturma alanları ve peyzaj öğeleri bakımından yeniden ele alınarak tasarlanmalı, Mevlana Müzesi'nin içerisinde bulunan gül bahçesiyle bütünleşen bir yeşil alan kullanımı sağlanmalıdır. Meydanın açık-yeşil alan oranı dengelenmeli ve insanların vakit geçirebilmelerine olanak sağlayan bir mekân haline dönüştürülmelidir. Böylece meydan, dini ve turistik amaçlı kullanımı dışında rekreasyonel amaçlı fonksiyon kazanmalıdır.
- Mevlana Caddesi aksında bulunan açık-yeşil alanlar ile bu alanların çevresinde gelişen yeni yapılanmalar sürdürülebilirlik ilkesi temel alınarak planlanmalıdır.
- Çalışma alanına ilişkin kentsel tasarım uygulamalarında yeşil alanların korunması ve kullanım işlevlerinin belirlenmesinde kent insanının fikir ve görüşlerine yer verilerek planlamada aktif katılım sağlanmalıdır.
- Çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanlara yönelik alınan kararlar ve uygulanacak politikalar, alanın sahip olduğu tarihi, kültürel, dini veya arkeolojik değerler göz önünde bulundurularak alınmalı ve koruma-kullanma dengesi sağlanmalıdır.
- Kentte bulunan yeşil alan kullanımlarının gelecek nesillere aktarılmasına önem verilmeli ve sürdürülebilirliğin tüm boyutlarına yönelik kent halkı bilinçlendirilmelidir.

Ulaşım-erişebilirlik parametresine ilişkin öneriler:

- Kentteki özel araç bağımlılığını azaltmak ve kent merkezine olan erişimi toplu taşımayla güçlendirmek amacıyla Konya kent genelinde “Bütünleşik Ulaşım Ağı Sistemi” geliştirilmelidir. Bu sistemle birlikte mevcuttaki tramvay hattı

güzergâhları artırılmalı ve yapılması planlanan metro hattı ile entegrasyonu sağlanmalıdır. Bu sayede kentte toplu taşıma daha hızlı, güvenli ve konforlu hale gelmiş olacaktır.

- Kent merkezine hizmet veren otobüslerin taşıt yolu içerisindeki kullanım alanı özel bir işaretleme ile ayrılmalı ve otobüs durakları tekniğine uygun olarak, kaldırımda hareket eden yayaların ve otobüs kullanıcılarının güvenli kullanımını sağlayacak şekilde oluşturulmalıdır. Ayrıca bisiklet yolları, diğer toplu taşıma sistemleri ve yapılması planlanan metro hattı ile entegrasyonu sağlanmalı ve kent merkezine toplu taşıma erişim artırılmalıdır.
- Mevcuttaki bisiklet yolları, kent merkezinde bisiklet kullanımının artırılması amacıyla kent merkeziyle bütünleştirilmeli aynı zamanda bisiklet yolları, bisiklet parkları ve uygun peyzaj düzenlemeleri ile daha güvenli ve konforlu kullanıma sahip olmalıdır.
- Mevlana Caddesi boyunca, bisiklet kullanıcılarının ve yaya güvenliğinin artırılması amacıyla araç trafiğinin hız sınırı düşürülmelidir.
- Mevlana Caddesi boyunca uygun alanlara cep otoparkı, bisiklet park alanları ve bisiklet kiralama noktaları yapılmalıdır.
- Caddenin her iki yanında bulunan kaldırımların yayalar için uygun aydınlatmalar, zemin döşemeleri ve bitkilendirmelerle daha güvenli, ilgi çekici ve konforlu olması sağlanmalıdır. Böylelikle caddenin yürünebilirliği artırılmış olacaktır.
- Kentin merkezine erişimde hizmet veren toplu taşıma araçlarının ücretleri azaltılmalıdır. Özellikle son zamanlarda kullanılan scooter (bin-bin) uygulamalarının ücretleri azaltılmalı, tüm toplu taşıma ağlarında ücretsiz bisiklet taşımacılığı bulundurulmalıdır.

Güvenlik, çevre, ulaşım-erişebilirlik parametreleri kapsamında geliştirilen öneriler dışında Konya kent merkezine ilişkin ulaşım ve çevresel kaynaklı sorunları en aza indirmek ve yaşanan sorunlara sürdürülebilir çözümler bulmak amacıyla “Yeşil Kent Eylem Planı” hazırlanmalıdır. Bu plan kapsamında, sera gazı ve karbon emisyonunun en aza indirilmesi, fosil yakıt kullanımının azaltılması, ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçlarının tamamının yenilenebilir enerjiye sahip olması, hava ve gürültü kirliliğinin en aza indirilmesi hedefleri ortaya konarak, uygulanması sağlanmalıdır.

Açık-yeşil alanlar, kentlerin fiziksel yapısının şekillenmesinde, ekolojik dengenin oluşturulmasında, kentlerin doğal yapısının korunmasında, kent halkının rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılanmasında, insanların sosyalleşme ve aktivite imkânı elde etmesinde önem taşımakta ve böylece yaşanabilir kentlerin oluşmasına katkı sağlamaktadır. Açık-yeşil alanların sağladığı bu katkılara rağmen kentleşme sürecinde en çok tahrip olan kullanımlardan biri olmasını önlemek amacıyla yaşanabilir kent örneklerinde açık-yeşil alanlara ilişkin belirlenen stratejiler ve yapılan uygulamalar örnek alınmalı, açık-yeşil alanların sahip oldukları potansiyeller en etkin şekilde değerlendirilerek kentlerin yaşanabilirliğinin artırılması hedeflenmelidir. Tez kapsamında Konya kent merkezine ve çalışma alanına ilişkin geliştirilen önerilerin uygulamaya geçmesiyle birlikte çalışma alanında bulunan açık-yeşil alanların kentin yaşanabilirliğine sağladığı katkı artırılmış olacaktır.

6. KAYNAKLAR

- Afacan, Y., (2015). Yaşanabilir Kentsel Mekânlar İçin Erişilebilirliğin Önemi: Çukurambar Kentsel Dönüşüm Örneği, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara.
- Ahern, John F., (2002). Greenways as Strategic Landscape Planning: Theory and Application, Wageningen 2002.
- Ahmed, N. O., El-Halafawy, A. M., & Amin, A. M. (2019). A Critical Review of Urban Livability. *European Journal of Sustainable Development*, 8(1), 165.
- Albayrak, B., (2006). Çorum Kenti Mevcut Kullanım Kararları ve Açık Yeşil Alan Verilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma, *Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Anonim, (2013). Open Space Planning and Design Guide, 2013. Yayın No:1, Avustralya, Parks&Leisure Australia Vic/Tas.
- Anonim, (2014). <https://www.bogaziciproje.com.tr/projelerimiz/konya-bisiklet-ulasim-ana-planı> [Ziyaret Tarihi: 30.05.2021].
- Anonim, (2016). Konya İl Bütününde Koruma Odaklı Planlama Çalışmaları ve Uygulamalar Tarihi Kentler Birliği Konya Buluşması 6-8 Mayıs 2016. https://www.tarihikentlerbirligi.org/wpcontent/uploads/TarihiKentlerBirli%C4%9Fi_May%C4%B1s.pdf [Ziyaret Tarihi: 30.05.2021].
- Anonim, (2017). Resmi Gazete. 2017 tarih 30113 Sayılı Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği. Ankara <https://resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/07/20170703-8.htm> [Ziyaret Tarihi: 03.02.2020].
- Anonim, (2020). “Vienna’s Green Spaces” Chapter 03 <https://www.wien.gv.at/english/environment/protection/reports/pdf/green-04.pdf> [Ziyaret: Tarihi: 28.08.2020].
- Anonim, (2021a). Tarihsel Koruma, Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi.
- Anonim, (2021b). Konya Kenti Yeşil Alan Emvanteri, Konya Büyükşehir Belediyesi, Park ve Bahçeler Dairesi Başkanlığı.
- Anonim, (2021c). Öpa İtiraz Raporu, Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi.
- Appleyard, D., (2015). Livable Streets: Protected Neighborhoods? The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science 451(1): 106–117.
- Ardalı, Z., (2018). Beylikdüzü İlçesi Açık-Yeşil Alan Sisteminin Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Tekirdağ.

- Arslan, M., Barış E., Dilaver, Z., (2004). Yeşil Yol Planlaması: Ankara Örneği, Ankara Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projesi Kesin Raporu, Ankara.
- Ayataç, H., (2014). Yaşanabilir Şehirlerin Planlanması İçin Temel Belirleyiciler, İ.T.Ü. <https://docplayer.biz.tr/45660808-Yasanabilir-sehirlesme.html> [Ziyaret Tarihi:01.11.2020].
- Başar, Ö., (2019). Yaşanabilir Kente Katkısı Bağlamında Eko Kentler: Bursa/Nilüfer Belediyesi Eko-Kent Projesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Kütahya.
- Beyazıt, E., (2007). Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekânlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği, Yüksek Lisans Tezi. *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Bilgili, C., (2008). Kentsel Açık ve Yeşil Alan Sistemleri. AÜZF Peyzaj Mimarlığı Bölümü Basılmamış Notu.
- Bilgili, C. ve Gökyer E., (2011). Urban Green Space System Planning, Çankırı Karatekin University, Bartın University, Bartın.
- Ceylan, S., (2017). <https://www.merhabahaber.com/d/file/cilt-17,-sayi-4,-22-s%CC%A7ubat-2017.pdf> [Ziyaret tarihi: 06.10.2021].
- City Introduction Essen, (2017). https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2015/06/00_Application-EGC-2017_-Introduction_ESSEN.pdf [Ziyaret tarihi: 17.08.2020].
- City Introduction Lizbon, (2020). https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2018/07/Lisbon_City_Introduction_EN.pdf [Ziyaret Tarihi: 26.08.2019].
- City Introduction Oslo, (2019). <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2017/06/CitIntroduction.pdf> [Ziyaret Tarihi: 25.08.2019].
- City of Melbourne, (2017). *Green Our City Strategic Action Plan 2017–2021 Vertical And Rooftop Greening In Melbourne* <https://www.melbourne.vic.gov.au/sitecollectiondocuments/green-our-city-action-plan-2018.pdf> [Ziyaret Tarihi:17.06.2020].
- City of Melbourne, (2019). *Annual Plan And Budget Report 2019-2020* <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/annual-plan-budget-2019-20.pdf> [Ziyaret Tarihi: 15.11.2019].

- City of Melbourne, (2020a). <https://www.melbourne.vic.gov.au/community/greening-the-city/green-infrastructure/Pages/greening-laneways.aspx> [Ziyaret Tarihi: 30.08.2020].
- City of Melbourne, (2020b). <https://www.melbourne.vic.gov.au/residents/home-neighbourhood/gardens-and-green-spaces/Pages/gardens-green-spaces.aspx> [Ziyaret Tarihi: 09.11.2020].
- City of Melbourne, (2022). <https://www.melbourne.vic.gov.au/pages/search-results.aspx?k=transport%20strategy%202030&type=web> [Ziyaret Tarihi: 01.01.2022].
- City of Sidney, (2012). *Greening Sydney Plan* https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/data/assets/pdf_file/0009/135882/GreeningSydneyPlan.pdf [Ziyaret Tarihi: 19.06.2020].
- City of Sidney, (2017). *Sidney (Environmental Action 2016 – 2021 Strategy And Action Plan, 2017)* https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/data/assets/pdf_file/0007/284749/Environmental-Action-strategy-and-action-plan.pdf [Ziyaret Tarihi: 19.06.2020].
- City of Vancouver, (2014). *Vancouver-Greenest City 2020 Action Plan* <https://www.c40.org/awards/2014-awards/profiles/28> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, (2020a). *Green Vancouver, Greenest City Action Plan* <https://vancouver.ca/green-vancouver/greenest-city-goals-targets.aspx> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, (2020b). *Access to nature* <https://vancouver.ca/green-vancouver/access-to-nature.aspx#nature-progress> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, (2020c). *Streets and transportation Walk, bike, and transit* <https://vancouver.ca/streets-transportation/walk-bike-and-transit.aspx> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, (2020d). *Streets and transportation, Walk, bike, and transit, Walking, Walking accessibility* <https://vancouver.ca/streets-transportation/pedestrian-accessibility.aspx> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, (2020e). *Streets and transportation, Walk, bike, and transit, Greenways for walking and cycling* <https://vancouver.ca/streets-transportation/greenways-for-walking-and-cycling.aspx> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].
- City of Vancouver, 2018-2019 *Greenest City 2020 Action Plan* <https://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-action-plan-implementation-update-2018-2019.pdf> [Ziyaret Tarihi: 31.04.2020].

- City of Vienna, (2014). *Green and Open Space Step 2025 Thematic Concept* <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008440.pdf> [Ziyaret Tarihi: 29.08.2020].
- City of Vienna, (2020a). <https://www.wien.gv.at/> [Ziyaret Tarihi: 29.08.2020].
- City of Vienna, (2020b). <https://www.wien.gv.at/english/environment/parks/index.html> [Ziyaret Tarihi: 29.08.2020].
- City of Vienna, (2020c). <https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/cycling/> [Ziyaret Tarihi: 29.08.2020].
- City of Vienna, (2020d). <https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/walking/> [Ziyaret Tarihi: 29.08.2020].
- Çağlar, S., (2018). Kamusal Yapıların Toplumsal Bellekteki Yeri: Konya Kent Merkezi Örneği (Alaeddin Mevlana Aksı). Yüksek Lisans Tezi, *Necmettin Erbakan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Çalık B, H., (2018). Kent Parklarının Kullanım Sonrası Değerlendirilmesi-Konya Kültürpark Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Necmettin Erbakan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Çelik, F., (2018a) Kentsel Açık-Yeşil Alanlarda Güvenlik, *İdeal Kent Dergisi*, Sayı Issue 23, Cilt Volume 9, Yıl Year 2018-1, 58-94.
- Çelik, D., (1994). Ankara Çankaya İlçesi, Aziziye Mahallesi Mevcut Alan Kullanım Kararları Ve Açık Yeşil Alanlarının Saptanması Üzerinde Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Çelik, F., (2018b) Kentsel Açık-Yeşil Alanların Aynışması: Konya Örneği. *S.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü*, Selçuklu/Konya.
- Çulcuoğlu, G., (1997). Ankara Kenti Yeşil Kuşak Çalışmalarının Yabancı Ülke Örnekleri Açısından İrdelenmesi ve Yeşil Kuşak Sistemi İçin Öneriler, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü*. Ankara.
- Çulha, K., (2013). Kırklareli Kent Merkezi Açık Yeşil Alanlarının Nitelik Ve Nicelik Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Edirne.
- Damdere, İ., (2019). Sürdürülebilir Çevre Uygulamalarında Yeşil Alan Sisteminin Kentsel Tasarım İle Entegrasyonu, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Daniela, A., (2017). Liveable City Froman Economic Perspective, Institute Of National Economy. Paper No. 79144, Posted 18 May 2017 04:42 Utc, *Institute Of National Economy, Romanian Academy*, Romania.

- Daniele, B., Giuliana, D., Vincenzo M., Paolo G., Roeland S., Joana V., Pedro P., Cristina B. (2017). Chemical and magnetic analyses on tree bark as an effective tool forbiomonitoring: A case study in Lisbon (Portugal).
- Değirmencioğlu, A., (1998). 1923'den Günümüze Ankara İmar Planlarının Açık ve Yeşil Alanlar Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Ekşi, Y. ve Baz, İ., (2019). Cittaslow-Sakin Şehirlerde Yaşanabilirlik Üzerine Bir Araştırma, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi* Cilt 01, No 02, s. 71-76.
- Emür, S. ve Onsekiz D. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi-Kayseri/Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Sayı: 22 Yıl:2007/1 (367-396 s.), Kayseri.
- EPA, (2017). Amerikan Çevre Koruma Ajansı
<https://www3.epa.gov/region1/eco/uep/openspace.html> [Ziyaret Tarihi:06.02.2020].
- Ercan, M., ve Belge, Z., (2016). Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, Department of City and Regional Planning, METU, Ankara.
- Eryiğit, S., (2012). Sürdürülebilir Ulaşımın Sosyal Boyutunda Bisikletin Yeri. Doktora Tezi. *Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Eseroğlu, İ., (2018). Kentsel Dönüşümde Kültürel Birikimin Sürekliliği ve Korunması Sorunu: Konya-Mevlana Kültür Vadisi Projesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. *Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Kamu Yönetimi Programı*. Ankara.
- European Green Capital, 2014 <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/> [Ziyaret Tarihi: 07.06.2020].
- European Green Capital, 2017
<https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/2017-essen/> [Ziyaret Tarihi: 08.06.2020].
- European Green Capital, 2019
<https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/2019-oslo/> [Ziyaret Tarihi: 25.08.2019].
- European Green Capital, 2011 *Hamburg Application for European Green Capital Award,2011.* <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/2011-hamburg/> [Ziyaret Tarihi: 05.06.2020].

- Evans, P., (2002). *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*, University of California Press, Berkeley.
- Forman, R. T. T., (1995). *Land Mosaics – The Ecology of Landscapes and Regions*, Cambridge University Press.
- Forsyth, A. & Southworth, M., (2008). Cities Afoot – Pedestrians, Walkability, And Urban Design. *Journal Of Urban Design*, 13(1), 1–3.
- Good Practice Report, (2014). *European Green Capital Award 2014* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/MDR0763Rp00013_Good-Practice_Final2.pdf [Ziyaret tarihi: 31.05.2020].
- Gül, A., Küçük, V. (2001). Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi, *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, Seri: A, Sayı:2, ISSN:1302-7085, Sayfa: 27-48, Isparta.
- Hamburg Final Report, (2011). *Hamburg European Green Capital 2011 Final Report*. <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/Doku-Umwelthauptstadt-engl-web.pdf> [Ziyaret Tarihi:17.07.2020].
- Hepcan, Ç., (2008). Doğa Korumada Sürdürülebilir Yaklaşım, Ekolojik Ağların Belirlenmesi Ve Planlanması: Çeşme-Urla Yarımadası Örneği, Doktora Tezi, *Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İzmir.
- Irmak, M. ve Avcı, B., (2019). Avrupa Yeşil Başkentlerin Yeşil Alan Politikalarının İncelenmesi, *Nevşehir Bilim ve Teknoloji Dergisi* (2019), 8(Enar Özel Sayı) 1-19.
- İlter, K., (2016). Kentsel Açık Ve Yeşil Alanların Ekolojik Koridor İlişkisi Beylikdüzü (İstanbul) Yaşam Vadisi Projesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.
- Kamp, von I., Leidelmeijer, K., Marsman, G. and Hollander de A., (2003). Urban Environmental Quality And Human Well-Being Towards A Conceptual Framework And Demarcation Of Concepts; A Literature Study, *Landscape and Urban Planning*, 65, 5-18, Elsevier Science B.V.
- Kaptan, A., (2018). Kentsel Dış Mekânlarda Kullanıcı Algısının İrdelenmesi: Mevlana Caddesi (Konya) Örneği. Yüksek Lisans Tezi. *Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*. Konya.
- Kashef, M., (2016). *Urban Livability Across Disciplinary And Professional Boundaries*, Alhosn University, Abu Dhabi, 2016.

- Kazmacı, Ş., (2016). Yaşanabilir Kentlerin Oluşturulması: Ankara Kenti, Çankaya, Etimesgut Ve Altındağ Belediyeleri Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Turgut Özal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara.
- Keçeli, A., (2013). Kentsel Yaşanabilirlik ve Cinsiyet (Urban Liveability And Gender), *Marmara Coğrafya Dergisi* Sayı: 28, Temmuz - 2013, S. 232-245 İstanbul.
- Keleş, R., (1980). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, TDK Yayınları, Ankara, 1980.
- Koruma Amaçlı İmar Planı Plan Notu. Konya Mevlana Külliyesi ve Piri Mehmet Paşa Külliyesi Civarı Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu ve İlave Koruma Amaçlı İmar Planı (Kaip) Plan Notları. <https://silo.tips/download/aik-ve-yel-alanlar-sosyal-altyapi-alanlari-kentsel-teknik-altyapi-alanlari> [Ziyaret Tarihi: 22.05.2021].
- Kubat, A., Topçu, M., (2009). Antakya ve Konya Tarihi Kent Dokularının Morfolojik Açidan Karşılaştırılması. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*.
- Kuru, A., ve Özkök, M., (2017). Yaşanabilirlik Kavramı Bağlamında Kamusal/Açık Mekânların Değerlendirilmesi: Kırklareli Kent Merkezi Örneği, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı, 28.
- Kühn, H., (2003). Greenbelt & Greenheart. Seperating and Integrating Landscapes in European City Regions. *Journal of Landscape and Urban Planing*:19-27. USA.
- Lynch, K., (1960). The Image of The City. The technology press&Harvard university press, Cambridge.
- Lynch, K., (1981). A Theory of Good City Form. by The Massachusetts Institute of Technology.
- Mercer, (2010). Quality of Living: Dublin in the International Context Summary of Mercer Benchmarking Report and Report of Workshop, May 2010.
- Metin, D., (2019). Kentsel Tasarım Yarışmalarında Yaşanabilirlik Ölçütlerinin Kent Meydanı Yarışma Şartnameleri Özelinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Onat, F., (1998). Yeşil Alan Kullanıcılarının Memnuniyetlerinin Değerlendirilmesi-Beşiktaş İlçe Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Önder, H., Akdemir, F., (2019) Türkiye'deki Kentiçi Raylı Toplu Taşıma Sistemlerinin Ulaşım Ana Planları Bağlamında Değerlendirilmesi. Temmuz 2019, Sayı:10, Sayfa: 31-45 e-ISSN: 2687-2463, ISSN: 2149-1607.
- Önder, S. ve Kurtaslan, B., (2009). Kent Planlama ve Konya Kenti Yeşil Kuşak Örneği. *Selçuk Tarım ve Gıda Bilimleri Dergisi*,23(47):56-62.

- Önder, S., (1997). Konya Kenti Açık ve Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Saptanması Üzerinde Bir Araştırma, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Önder, S., Aklanoğlu F. (2002). Konya Kenti Meydanlarının planlama ve Tasarım Yönünden Değerlendirilmesi. *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü*, KONYA.
- Önder, S., Polat A., (2012). Kentsel Açık-Yeşil Alanların Kent Yaşamındaki Yeri ve Önemi. *Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri 19 Mayıs 2012 / KONYA*.
- Önge, M., (2017). Konya'nın Selçuklu Dönemi Mimari Mirası ve Günümüzdeki Durumu İle İlgili Notlar. <https://www.arkitera.com/gorus/konyanin-selcuklu-donemi-mimari-mirasi-ve-gunumuzdeki-durumu-ile-ilgili-notlar/> [Ziyaret Tarihi: 22.05.2021].
- Özcan, K., (2008). Sürdürülebilir Kentsel Koruma için Açık-Yeşil Alan Etkin Planlama Modeli; Konya Kentsel Koruma Alanı Örneği, *Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*, 42079 Konya.
- Özcan, K., Yenice, S., (2008). Arkeolojik Mirasın Sürdürülebilirliği: Koruma Geliştirme Stratejileri İçin Bir Yöntem Önerisi Konya Alaaddin Tepesi, Türkiye Örneği. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*.
- Öztürk, B. (2004). Kentsel Açık ve Yeşil Alan Sistemi Oluşturulması: Kayseri Kent Bütünü Örneği. Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Öztürk, S. ve Özdemir, Z. (2013). Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi "Kastamonu Örneği" *Kastamonu Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi*, 2013, 13 (1): 109-116.
- Quastel, N., (2015). Urban Quality Of Life/Liveability, Department Of Geography, University of British Columbia.
- Sağlık, A., (2014). Çanakkale Kenti Rekreasyon Potansiyelinin Kentlerin Yaşanabilirliği Açısından Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Çanakkale.
- Sınmaz, S., (2013). Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri, *Megaron* 2013;8(2):76-86. *Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*, İstanbul.
- Sipahi, S., (2002). Ülkemiz İllerinin Yaşanabilirlik Açısından Analitik Hiyerarşisi Prosesi Tekniği İle Sıralanması, Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul.

- Smart City Wien Strategy (2014). *Smart City Wien Framework Strategy* <https://smartcity.wien.gv.at/site/en/approach/framework-strategy/> [Ziyaret Tarihi: 15.11.2019].
- Southworth, M., (2003). Measuring the liveable city. *Built Environment* (1978-), 29(4), 343-354.
- Speck, J., (2017). *Walkable City, How downtown can save america one step at a time?*, North point press a division of farrar, straus and grouw, New York.
- Stockholms Stad (2015). *Stockholm The First European Green Capital, 2015* <https://international.stockholm.se/globalassets/stockholm-first-european-green-capital--2.pdf> [Ziyaret Tarihi: 01.05.2020].
- Stockholms Stad (2016a). The City of Stockholm Environmental Work. http://www.stockholm.se/PageFiles/278257/mfv082-miljoarbete_enGB.pdf [Ziyaret Tarihi:14.07.2020].
- Stockholms Stad (2016b). *The Stockholm Environment Programme 2016-2019*. Ziyaret Tarihi: [01.05.2020].
- Stockholms Stad (2018). *Statistisk årsbok för Stockholm 2018*. <http://statistik.stockholm.se/attachments/article/38/Statistisk%20%C3%83%C2%A5rsbok%20f%C3%83%C2%B6r%20Stockholm%202018.pdf>, [Ziyaret Tarihi: 01.05.2020].
- Stockholms Stad, (2008). *Stockholm Application For European Green Capital Award, 2008*.<https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/Stockholms-application-for-Europen-Green-Capital-revised-version.pdf> [Ziyaret Tarihi: 01.05.2020].
- Stolkholm Final Report, (2010). <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/Stockholm-Final-Report.pdf> [Ziyaret Tarihi:14.07.2020].
- Szibbo, N. A. (2015). *Livability and LEED-ND: The Challenges and Successes of Sustainable Neighborhood Rating Systems*. UC Berkeley.
- Şolt, H., (2018a). Kentsel Yaşanabilirlik Değerlendirmesi: Karasu Örneği, *Balkan and Near Eastern Journal of Social Sciences Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Şolt, H., (2018b). Kentsel Yaşanabilirlik Kavramı ve Sosyo Ekonomik Gelişmişlik, *Avrasya Sosyal Ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (Asead) Eurasian Journal Of Researches In Social And Economics (Ejrse)*, Sayı 6, Yıl 2018, s.71-85.

- T.C. Kalkınma Bakanlığı, (2012). 10.Kalkınma Planı Yaşanabilir Kentler Ve Kentsel Dönüşüm Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu, <https://mutlukent.files.wordpress.com/2012/10/kalkc4b1nmabakanlc4b1c49fc4byac59fanabilir-kentler-ve-kentsel-dc3b6nc3bcc59fc3bcm.pdf> [Ziyaret Tarihi: 26.03.2019].
- Taçyıldız, S., (2020). Kentsel Yeşil Sistem Oluşturmada Temel İlkeler: Viyana Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Ter, Ü. (2002). Konya Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı içinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Ter, Ü., Özbek, O., (2005). Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömölülük: Konya Tarihi Kent Merkezi. *Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Selçuk Üniversitesi*, Selçuklu, Konya.
- The City of Bristol, (2015a). *Green urban areas including sustainable land use* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2013/06/Indicator-3-Green-urban-areas-incSLU_BRISTOL1.pdf [Ziyaret Tarihi: 14.08.2020].
- The City of Bristol, (2015b). *Nature & biodiversity* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2013/06/Indicator-4-Nature-biodiversity_BRISTOL1.pdf [Ziyaret Tarihi: 14.08.2020].
- The City of Essen, (2017a). *Climate change: mitigation and adaptation* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2015/06/01_Application-EGC-2017_Climate-Change_ESSEN.pdf [Ziyaret Tarihi: 17.08.2020].
- The City of Essen, (2017b). *Local transport* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2015/06/02_Application-EGC-2017_Local-Transport_ESSEN.pdf [Ziyaret tarihi: 17.08.2020].
- The City of Essen, (2017c). *Green urban areas incorporating sustainable land use* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2015/06/03_Application-EGC-2017_Green-Areas_ESSEN.pdf [Ziyaret tarihi: 17.08.2020].
- The City of Essen, (2017d). *Nature and biodiversity* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2015/06/04_Application-EGC-2017_Nature-and-Biodiversity_ESSEN.pdf [Ziyaret tarihi: 17.08.2020].
- The City of Hamburg, (2016). *Hamburg – European Green Capital: 5 Years On*. http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/Hamburg-EGC-5-Years-On_web.pdf [Ziyaret Tarihi:17.07.2020].

- The City of Kopenhagen, (2014a). *Local contribution to Global Climate Change*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2012/07/Section-1-Local-contribution-to-climate-change_Copenhagen.pdf [Ziyaret Tarihi: 29.07.2020].
- The City of Kopenhagen, (2014b). *Local Transport*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2012/07/Section-2-Local-transport_Copenhagen.pdf [Ziyaret Tarihi: 29.07.2020].
- The City of Kopenhagen, (2014c). *Green Urban Areas incorporating Sustainable Land Use*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2012/07/Section-3-green-urban-areas_Copenhagen.pdf [Ziyaret Tarihi: 29.07.2020].
- The City of Kopenhagen, (2014d). *Nature And Biodiversity*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2012/07/Section-4-Nature-and-biodiversity_Copenhagen.pdf [Ziyaret Tarihi: 29.07.2020].
- The City of Lizbon, (2020a). *Sustainable Land Use*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2018/07/Indicator_4_Lisbon_EN.pdf [Ziyaret Tarihi: 26.08.2020].
- The City of Lizbon, (2020b). *Sustainable Urban Mobility*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2018/07/Indicator_3_Lisbon_EN.pdf [Ziyaret Tarihi: 26.08.2020].
- The City of Lizbon, (2020c). *Climate change: Mitigation*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2018/07/Indicator_1_Lisbon_EN.pdf [Ziyaret Tarihi: 26.08.2020].
- The City of Lizbon, (2020d). *Nature and Biodiversity*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2018/07/Indicator_5_Lisbon_EN.pdf [Ziyaret Tarihi: 26.08.2020].
- The City of Ljubljana, (2016a) *Green urban areas incorporating sustainable land use*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2014/07/Indicator_3_Ljubljana_2016.pdf [Ziyaret Tarihi: 15.08.2020].
- The City of Ljubljana, (2016b). *Nature and biodiversity*
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2014/07/Indicator_4_Ljubljana_2016.pdf [Ziyaret Tarihi: 15.08.2020].
- The City of Nantes, (2013). *European Green Capital Award Nantes 2012-2013 chap 03 Green Urban Areas*
<https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/05/EGCNantesUKChap3-F.pdf> [Ziyaret Tarihi: 07.06.2020].

- The City of Oslo, (2019a). *Nature and biodiversity* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2017/06/Indicator_4_Nature_and_Biodiversity.pdf [Ziyaret Tarihi: 25.08.2019].
- The City of Oslo, (2019b). *Green urban areas incorporating sustainable land use* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2017/06/Indicator_3_Green_Urban_Areas_incorporating_Sustainable_Land.pdf [Ziyaret tarihi: 16.06.2020].
- The City of Oslo, (2019c). *Local transport* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2017/06/Indicator_2_Local-Transport.pdf [Ziyaret Tarihi: 25.08.2019].
- The City of Oslo, (2019d). *Climate change: mitigation and adaptation* https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2017/06/Indicator_1_Climate-Change_Mitigation_and_Adaptation.pdf [Ziyaret Tarihi: 25.08.2019].
- The Irish Times, (2019). <https://www.irishtimes.com/life-and-style/abroad/what-makes-vienna-the-most-liveable-city-in-the-world-1.3596105> [Ziyaret Tarihi: 05.10.2019].
- Tunçer, M., (2006). Tarihsel Çevre Koruma Politikaları: Konya. https://www.academia.edu/2108777/TAR%C4%B0HSEL_%C3%87EVRE_KORUMA_POL%C4%B0T%C4%B0KALARI_KONYA_3_ [Ziyaret Tarihi: 30.05.2021].
- Tunçer, M., (2012). Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2006 Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları:101 Ekim 2006 III.Bölüm. http://mehmet-urbanplanning.blogspot.com/2012/03/tarihsel-cevre-koruma-politikalari_03.html [Ziyaret Tarihi: 30.05.2021].
- Turner, T., (1998). *Landscape Planning and Environmental Impact Design*: 152, 153. Pennsylvania. USA.
- Veenhoven, R., (2006). *The Four Qualities Of Life Ordering Concepts And Measures Of The Good Life*, *United Nations University Press Tokyo-NewYork-Paris*, s.74-100.
- Vitoria-Gasteiz Final Report, (2012). *Vitoria-Gasteiz 2012 European Green Capital FinalReport*.<https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wpcontent/uploads/2011/04/VG-Green-Conclusions.pdf> [Ziyaret Tarihi: 06.06.2020].
- Wolch, J.R., Byrne, J., Newell, J.P., (2014). *Urban Green SpacePublic Health and Environmental Justice: The Challenge of Making Cities. Just Green Enough, Landscape and Urban Planing*, 125, 234-244.

- Woolcock., G., (2009). Measuring Up: Assessing The Liveability Of Australian Cities, Griffith University. *Urban Research Program Griffith University* - Nathan Kessels Road, Queensland 4111.
- Yalçın, Ö., (2012). Avrupa Yeşil Başkent Unvanı Üzerine, *Mimarlık Dergisi*, 367.
- Yeang, L., (2000). Urban Design Compendium, Homes And Communities Agency, *published by English Partnerships in August 2000*.
- Yeang, L., (2006). State of the English Cities A Research Study. March 2006. Office of the Deputy Prime Minister: London.
- Yener, H., (2012). Avrupa'nın Beşinci Yeşil Başkenti: Kopenhag, *EKOYAPI Dergisi*, 12, 84-86. <https://www.ekoyapidergisi.org/> [Ziyaret Tarihi: 06.06.2020].
- Yenice, M. S., (2005). Kentsel Planlama Sürecinde Konya Kent Formunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Yenice, M. S., (2011). Tarihi Kent Merkezlerinde Sürdürülebilir Yenileme İçin Bir Model Önerisi, Konya Örneği, Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Yenice, M. S., (2012). Konya Kentinin Planlama Tarihi Ve Mekânsal Gelişimi, *Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya-Türkiye, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 28(4):343-350.
- Yenice, S., Arabacı, C., Küçükdağ, Y., (2020). Tarihî Süreç İçinde Konya Şehrinin Fiziki Gelişimi. *Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 5, 2020.
- Yılmaz, F., (2019). Sürdürülebilirlik Bağlamında Yeşil Kent Yönetimi: Avrupa Yeşil Başkentleri Üzerinden Bir Değerlendirme, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Konya.
- Yılmaz, G., (2016). İstanbul/Sancaktepe İlçesi Kentsel Açık Yeşil Alan Sistemlerinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Yuen, B., (1996). Creating The Garden City: The Singapore Experience, *Urban Studies*, 33, 955- 970.
- Zec. G., Erem Ö., ve Çolakoğlu B., (2018). Livable City: A Student Design Project On Ayvalık, Turkey, Tüba-Ked 2018.

İnternet Kaynakları

URL 1: <https://www.imcl.online/> [Ziyaret Tarihi: 29.09.2019].

- URL 2: <http://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/life-satisfaction/> [Ziyaret Tarihi: 28.09.2019].
- URL 3: <https://yasanabilirsehirler.org/> [Ziyaret Tarihi: 01.10.2019].
- URL 4: Monocle, (2015). <https://monocle.com/film/affairs/the-monocle-quality-of-life-survey-2015/> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 5: Monocle, (2019). <https://monocle.com/film/affairs/quality-of-life-survey-top-25-cities-2019/> [Ziyaret Tarihi: 05.10.2019].
- URL 6: İngiliz The Economist, (2019). <http://www.eiu.com/topic/liveability> [Ziyaret Tarihi: 06.10.2019].
- URL 7: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2018). <https://www.eiu.com/public/> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 8: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2016). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=liveability2016 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 9: <https://www.ntv.com.tr/galeri/dunya/2021de-dunyanin-en-yasanabilir-sehirleri-aciklandi,rJHq0dlUSkCU15Vcvxkf5Q/90421PS39kOnVnNmcULpRQ> [Ziyaret Tarihi: 02.01.2021].
- URL 10: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2017). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability17 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 11: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2015). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2015 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 12: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2014). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2014 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 13: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2013). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2013 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 14: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2012). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2012 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 15: Küresel Yaşanabilirlik Raporu, (2011). https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=liveabilityAug2011 [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].

- URL 16: Mercer, (2019). <https://www.mercer.com.tr/basin-odasi-haberler/2019-yasam-kalitesi-arastirmasi-sonuclari.html> [Ziyaret Tarihi: 06.11.2019].
- URL 17: Mercer Yaşam Kalitesi Anketi Sonuçları, (2019). <https://mobilityexchange.mercer.com/> [Ziyaret Tarihi: 24.09.2019].
- URL 18: Mercer, (2018). <https://www.mercer.com.tr/basin-odasi-haberler/merc-2018-yasam-kalitesi-arastirmasinin-sonuclari-aciklandi.html> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 19: Mercer, (2017). <https://www.mercer.com/newsroom/2017-quality-of-living-survey.html> [Ziyaret Tarihi: 06.11.2019].
- URL 20: Mercer, (2016). <https://www.mercer.com.tr/basin-odasi-haberler/yasam-kalitesi.html> [Ziyaret Tarihi: 06.11.2019].
- URL 21: Mercer, (2015). Quality of living worldwide city rankings – TOP 5 Cities <https://www.imercer.com/content/quality-of-living.aspx> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 22: Mercer, (2014). Quality of living worldwide city rankings – TOP 5 Cities <http://www.mercer.com/newsroom/2014-quality-of-living-survey.html> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 23: Mercer, (2013). <https://siteselection.com/issues/2013/jan/world-reports.cfm> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 24: Mercer, (2012). <https://www.hr.com/en/communities/2012> [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 25: Mercer, (2011). http://allianceau.com/pics/advant/2011_Mercer.pdf [Ziyaret Tarihi: 05.11.2019].
- URL 26: <https://www.avonwildlifetrust.org.uk/> [Ziyaret Tarihi: 13.03.2021].
- URL 27: <https://www.wien.gv.at/tr/idare/federal.htm> [Ziyaret Tarihi: 15.11.2019].
- URL 28: <http://citylab2019.theatlantic.com/> [Ziyaret Tarihi: 15.11.2019].
- URL 29: https://konyakultur.gov.tr/index.php?route=pages/pages&page_id=2 [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 30: <http://www.konyadayatirim.gov.tr/konya.asp?SayfaID=1> [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 31: https://www.konyakultur.gov.tr/index.php?route=pages/pages&page_id=1 [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].

- URL 32: <http://www.konya.gov.tr/alaaddin-cami> [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 33: <https://www.iletisim.gov.tr/> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 34: <http://www.konya.com.tr/> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 35: <https://gazeteciyazaryusufyavuzblog.wordpress.com/> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 36: <https://www.ureticihaber.com/haber/> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 37: <https://mapio.net/pic/p-16275526/> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 38: <https://mapio.net/pic/p-10277851/> [Ziyaret Tarihi: 02.12.2021].
- URL 39: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=16155> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 40: <http://www.konya.gov.tr/konya-hukumet-konagi-tarihcesi> [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 41: <https://konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=3389> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 42: <https://anadoludabugun.com.tr/konya-haber/sems-i-tebrizi-cami-ve-turbesi-yeni-yuzune-kavustu-124655h> [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].
- URL 43: <https://www.yenihaberden.com/mevlananin-evi-otopark-oldu-314556h.htm> [Ziyaret Tarihi: 10.10.2021].
- URL 44: <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/konya/gezilecekyer/mevlana-muzesi> [Ziyaret Tarihi: 10.10.2021].
- URL 45: <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=2576> [Ziyaret Tarihi: 16.09.2021].
- URL 46: <https://konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=3259> [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 47: <https://www.haberler.com/mevlana-muzesi-cevresine-kapsamli-proje-12696327-haberi/> [Ziyaret Tarihi: 07.04.2021].
- URL 48: https://www.youtube.com/watch?v=jPCbHdRH_Es [Ziyaret Tarihi: 30.04.2021].

EKLER

EK-1 Çalışmada kullanılan anket föyü

Aşağıdaki kutuyu işaretleyerek, 18 yaş veya üstü olduğunuzu, çalışma hakkındaki bilgileri okuduğunuzu ve bu çalışmada gönüllü olarak yer aldığınızı kabul etmiş olursunuz. Çalışmaya devam etmek için onaylayınız.

☐ 18 yaş veya üstündeyim. Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabilceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

1. BÖLÜM (Kişisel Bilgiler)	
1. Cinsiyetiniz	() Kadın () Erkek
2. Yaşınız	() 18-25 () 26-35 () 36-45 () 46-60 () 61 ve üzeri
3. Çalışma durumu	() Memur () İşçi () Özel sektör () Esnaf () Öğrenci () Ev hanımı () İşsiz () Serbest meslek () Diğer
4. Eğitim durumunuz	() Okuryazar değil () Okuryazar () İlkokul () Ortaokul () Lise () Yüksekokul () Üniversite () Lisansüstü
5. Ailenizin bir aylık ortalama geliri	() 1000 TL ve altı () 1001 – 2000 TL () 2001 – 3000 TL () 3001 – 4000 TL () 4001 TL ve üzeri
6. Oturduğunuz konutun tipi	() Güvenlikli site(apartman) () Müstakil apartman () Müstakil bahçeli ev (1-2 katlı)
7. Hangi semtte yaşıyorsunuz?	() Meram () Selçuklu () Karatay
8. Yaşadığınız eve yürüme mesafesinde (300m’de) açık-yeşil alan bulunuyor mu?	() Evet () Hayır
9. Kaç yıldır Konya’da yaşıyorsunuz?	() 1 yıldan az () 1-3 yıl arası () 4-5 yıl arası () 6-10 yıl arası () 10 yıldan fazla

2. BÖLÜM (Konya Kent Merkezinde Bulunan Açık-Yeşil Alanlara Yönelik Sorular)	
1. Kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanları hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?	☐ Günlük ☐ Haftada birkaç kez ☐ Ayda birkaç kez ☐ Yılda birkaç kez
2. Kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlardan en çok hangisini kullanıyorsunuz?	☐ Alaaddin Tepesi ☐ Kayalı Park ☐ Şems Parkı ☐ Mevlana Meydanı ☐ Hükümet Meydanı
3. Kent merkezinde yer alan açık-yeşil alanları hangi amaçla kullanıyorsunuz?	☐ Yürüyüş yapmak için ☐ Dinlenmek için ☐ Açık havada vakit geçirmek için ☐ Buluşma/ayrılma noktası olduğu için ☐ Geçiş amaçlı kullanım için ☐ Tarihi/Turistik/Dini amaçlı ziyarette bulunmak için
4. Bu alanları en çok ne zaman kullanırsınız?	☐ Hafta içi ☐ Hafta sonu
5. Bu alanlarda ne kadar zaman geçirirsiniz?	☐ 1 saatten az ☐ 1-3 saat ☐ 3-5 saat ☐ 5 saatten fazla
6. Bu alanlardan yeterince faydalanabiliyor musunuz?	☐ Evet ☐ Hayır

Aşağıda belirtilen ifadelere 1.Kesinlikle Katılmıyorum, 2.Katılmıyorum, 3.Kararsızım, 4.Katılıyorum, 5.Kesinlikle Katılıyorum olarak numaralandırın					
3. BÖLÜM (Çalışma Alanındaki Açık-Yeşil Alanların Yaşanabilirliğe Olan Etkisine Yönelik İfadeler)					
GÜVENLİK PARAMETRESİNE YÖNELİK SORULAR	Alaaddin Tepesi	Kayalıpark	Şems Parkı	Hükümet Meydanı	Mevlana Meydanı
1. Bu alanlar günün her saati güvenlidir.					
2. Bu alanların çevresinde herhangi bir güvenlik sorunu hiç yaşamadım.					
3. Bu alanları kullanırken kendimi yeterince güvende hissediyorum.					
4. Bu alanların güvenliği yeteri kadar denetleniyor. (Güvenlik görevlisi, kamera vs.)					
5. Yeterli sayıda aydınlatma elemanı bulunmaktadır.					
6. Bu alanların kalabalık olması, تنها olmasından daha güvenli hissettirir.					

ÇEVRE PARAMETRESİNE YÖNELİK SORULAR					
1. Bu alanların bulunduğu çevre yeterince temizdir.					
2. Bu alanlarda gürültü kirliliği bulunmaktadır.					
3. Alan çevresindeki binalar görsel kirlilik oluşturmaktadır.					
4. Alan çevresinde bulunan oturma-dinlenme alanları yeterlidir.					
5. Alan çevresindeki bitkilendirme yeterli düzeydedir.					
6. Bu alanların yeterli bakımı yapılmaktadır.					
7. Bu alanlar yeterli estetik ve konfora sahiptir.					
8. Alan çevresindeki binaların kalitesi yüksektir.					
9. Bu alanlar kent merkezinin açık-yeşil alan ihtiyacını karşılamaktadır.					
10. Bu alanlar günün her saati aktif kullanılan canlı mekânlardan oluşmaktadır.					
11. Bu alanlarda yapılan kentsel yenileme ve kentsel koruma uygulamaları doğru ve yeterli düzeydedir.					
12. Bu alanlara yönelik yapılan kararlar, kent halkının talep ve görüşleri değerlendirilerek uygulanır.					
13. Bu alanların sahip oldukları kültürel ve tarihi kimliklikleri yeterince korunmaktadır.					
14. Kent merkezinde yer alan bu alanların gelecek nesiller tarafından kullanabilmesi önemlidir.					

3. BÖLÜM (devamı) (Çalışma Alanındaki Açık-Yeşil Alanların Yaşanabilirliğe Olan Etkisine Yönelik İfadeler)	
ULAŞIM - ERİŞEBİLİRLİK PARAMETRESİNE YÖNELİK SORULAR	1. Kent merkezindeki açık-yeşil alanlara ulaşımı hangi araçla sağlıyorsunuz? () Otomobil () Bisiklet () Motorsiklet () Yaya () Otobüs () Dolmuş () Tramvay () Taksi
	2. Kent merkezindeki açık-yeşil alanlara olan ulaşım yeterince kolay mı? () Evet () Hayır () Kararsızım () Fikrim yok
	3. Kent merkezinde yaşadığınız ulaşım sorunları var mı? () Evet () Hayır () Kararsızım () Fikrim yok
	4. Kent merkezinde yeteri kadar yaya güvenliği var mı? () Evet () Hayır () Kararsızım () Fikrim yok
	5. Alanın sahip olduğu yürüyüş ve bisiklet yolları genel olarak ihtiyacı karşılıyor mu? () Evet () Hayır () Kararsızım () Fikrim yok
	6. Mevlana Caddesinde yer alan tramvay hattını kullanmayı tercih ediyor musunuz? () Evet () Hayır
	7. Kent merkezinde bulunan açık-yeşil alanlara olan erişimin yüksek olması bu alanlara gelme sıklığınızı artırır mı? () Evet () Hayır () Kararsızım () Fikrim yok

