

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KAMUSAL ALAN OLARAK MEYDANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK VE
ULAŞIM TÜRÜ SEÇİMİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ,
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bengüsu TURAN

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

MAYIS 2024

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KAMUSAL ALAN OLARAK MEYDANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK VE
ULAŞIM TÜRÜ SEÇİMİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ,
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Bengüsu TURAN
(519141002)**

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hatice AYATAÇ

MAYIS 2024

ISTANBUL TECHNICAL UNIVERSITY ★ GRADUATE SCHOOL

**EVALUATION OF ACCESSIBILITY TO SQUARES AS PUBLIC SPACES
AND THE IMPACT OF TRANSPORTATION MODE CHOICES: A CASE
STUDY OF ISTANBUL'S HISTORIC PENINSULA**

M.Sc. THESIS

Bengüsu TURAN

(519141002)

Department of Urban Design

Urban Design Program

Thesis Advisor: Prof. Dr. Hatice AYATAÇ

MAY 2024

İTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 519141002 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Bengüsu TURAN, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “KAMUSAL ALAN OLARAK MEYDANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK VE ULAŞIM TÜRÜ SEÇİMİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ, İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Hatice AYATAÇ

.....

İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri:

Doç. Dr. Göksenin İNALHAN

.....

İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Bahar AKSEL ENŞİCİ

.....

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Teslim Tarihi : 3 Mayıs 2024

Savunma Tarihi : 6 Mayıs 2024

ÖNSÖZ

Eğitim hayatıma çok önemli katkıları olan ve tez sürecinde değerli görüşlerini her zaman benimle paylaşan sevgili danışman hocam Prof. Dr. Hatice AYATAÇ’a, bu araştırmanın geliştirilmesinde tez jürisindeki katkılarından dolayı değerli jüri üyelerim Doç. Dr. Göksenin İNALHAN ve Doç. Dr. Bahar Aksel ENŞİCİ’ye çok teşekkür ederim.

Bu tezin başarılı bir şekilde tamamlanmasına katkı sağlayan, her zaman her konuda bana destek olan canım aileme de ayrıca teşekkür ederim.

Mayıs 2024

Bengüsu Turan
(Mimar-Peyzaj Mimarı)



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvii
ÖZET.....	xxi
SUMMARY	xxiii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı	3
1.2 Araştırma Soruları ve Araştırma Hipotezi	4
1.3 Araştırmanın Yöntemi.....	5
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE TANIMLAR.....	7
2.1 Erişilebilirlik	7
2.2 Kamusal Alan.....	11
2.2.1 Kamusal alanın tarihsel gelişim süreci.....	14
2.2.2 Kamusal alan olarak meydanlar	19
2.3 Ulaşım Türü Tercihleri.....	22
2.4 Bölüm Değerlendirmesi	24
3. KENTSEL ERİŞİLEBİLİRLİKTE ULAŞIM TÜRÜ TERCİHLERİNİN MEKANSAL ETKİSİ.....	25
3.1 Erişilebilirlikte Farklı Ulaşım Türlerinin Değerlendirilmesi	27
3.1.1 Motorsuz ulaşım türleri.....	28
3.1.1.1 Yürüme.....	28
3.1.1.2 Bisiklet	31
3.1.2 Toplu taşıma sistemleri	35
3.1.3 Özel araç	37
3.2 Kullanıcının Ulaşım Türü Tercihlerini Etkileyen Temel Parametreler.....	39
3.2.1 Yakınlık.....	40
3.2.2 Türel entegrasyon.....	42
3.2.3 Ödenebilirlik	44
3.2.4 Kapsayıcılık	46
3.2.5 Sosyal statü	48
3.3 Bölüm Değerlendirmesi	50
4. TARİHİ YARIMADA MEYDANLARININ ERİŞİLEBİLİRLİK VE KULLANICININ ULAŞIM TERCİHLERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ	51
4.1 İstanbul’da Ulaşım ve Ulaşım Türü Tercihleri	51
4.1.1 Yürüme.....	54
4.1.2 Bisiklet	61
4.1.3 Toplu Taşıma	64
4.1.3.1 Karayolu.....	67

4.1.3.2 Raylı sistemler.....	69
4.1.3.3 Deniz yolu	72
4.1.4 Özel araç.....	74
4.2 Tarihi Yarımada Meydanlarının Konumu ve Tarihi	83
4.3 Alan Çalışması	94
4.3.1 Demografik veriler	95
4.3.2 Meydana erişim sağlayanlara yönelik temel tanımlayıcı istatistik veriler.....	104
4.3.3 Meydana yaya olarak erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri.....	117
4.3.4 Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri.....	130
4.3.5 Meydana özel motorlu taşıtlar aracılığıyla erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri	141
4.4 Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi ve Sonuç.....	149
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	151
KAYNAKÇA	155
EKLER.....	169
ÖZGEÇMİŞ.....	175

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliđı
BM	: Birleşmiş Milletler
COVID-19	: Koronavirüs hastalığı
H	: Hipotez
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İPA	: İstanbul Planlama Ajansı
ISO	: International Organization for Standardization
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TDK	: Türk Dil Kurumu
TL	: Türk Lirası
TS	: Türk Standartları
UKOME	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1 : Tarihi Yarımada'da saat 08.00–18.00 ve 18.00–22,00 arasında sayım yapılan lokasyonlardaki toplam yaya trafiği.....	56
Çizelge 4.2 : Tarihi Yarımada'daki yaya trafiği.....	59
Çizelge 4.3 : Dünya'da otobüsle günlük yapılan ortalama toplu ulaşım sayıları.....	67
Çizelge 4.4 : İstanbul'daki otobüs durağı sayısı.....	67
Çizelge 4.5 : İstanbul'da karayolları bazında araç ve hat sayısı.....	68
Çizelge 4.6 : İstanbul'da karayolu taşıtlarıyla yapılan günlük yolculuk sayıları.....	69
Çizelge 4.7 : İstanbul'da senelere göre raylı sistem hatlarındaki günlük yolculuk sayısı.....	71
Çizelge 4.8 : İstanbul'da deniz ulaşımı bileşenleri.....	72
Çizelge 4.9 : Tarihi Yarımada deniz iskelesi yolcu sayıları.....	73
Çizelge 4.10 : Yaka geçişi ortalama saatlik araç sayıları.....	74
Çizelge 4.11 : Yaka geçişi günlük araç sayıları.....	75
Çizelge 4.12 : Tarihi Yarımada'ya giriş ve çıkış yapan araç sayıları.....	76
Çizelge 4.13 : Tarihi Yarımada'da hafta içi ve haftasonu yapılan araç sayımları.....	78
Çizelge 4.14 : Bölgelerde saatlere göre yapılan araç sayımları.....	79
Çizelge 4.15 : Tarihi Yarımada Meydanlarının çevresindeki otoparklar.....	81
Çizelge 4.16 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların cinsiyete göre dağılımları...	95
Çizelge 4.17 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşa göre dağılımları.....	96
Çizelge 4.18 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların aylık gelir durumu.....	98
Çizelge 4.19 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların iş-meslek durumu.....	99
Çizelge 4.20 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların eğitim durumu.....	101
Çizelge 4.21 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir durumu.....	103
Çizelge 4.22 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşadıkları yer.....	105
Çizelge 4.23 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların çalıştıkları yer.....	106
Çizelge 4.24 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana nereden geldikleri.....	108
Çizelge 4.25 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların bedensel engel durumu... ..	109
Çizelge 4.26 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçlar.....	111
Çizelge 4.27 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunları.....	113
Çizelge 4.28 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme amaçları..	115
Çizelge 4.29 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme süreleri.....	117
Çizelge 4.30 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumuna ilişkin görüşleri.....	118
Çizelge 4.31 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları fiziksel engeller.....	119

Çizelge 4.32 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelmeden önce seyahat planı yapma durumu.	120
Çizelge 4.33 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanım durumu.	121
Çizelge 4.34 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatleri için süre kararı verirken kullandıkları destekleyici araçlar.	122
Çizelge 4.35 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna dair düşünceleri.	123
Çizelge 4.36 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın yayaların yürümesi için güvenli olduğuna dair düşünceleri.	124
Çizelge 4.37 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın ışıklandırma olanaklarına dair düşünceleri.	125
Çizelge 4.38 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olmasına dair düşünceleri.	126
Çizelge 4.39 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.	127
Çizelge 4.40 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.	128
Çizelge 4.41 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.	129
Çizelge 4.42 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.	129
Çizelge 4.43 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşmak için seçtikleri toplu taşıma türü.	130
Çizelge 4.44 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların seyahat sırasında gerçekleştirdikleri aktiviteler.	131
Çizelge 4.45 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma süreleri.	132
Çizelge 4.46 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların ulaşım türü seçiminin rahatlığı hakkındaki görüşleri.	134
Çizelge 4.47 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olması hakkındaki görüşleri.	135
Çizelge 4.48 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olmasının yeterli oluşuna dair düşünceleri.	136
Çizelge 4.49 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.	136
Çizelge 4.50 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.	137
Çizelge 4.51 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.	138
Çizelge 4.52 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.	139
Çizelge 4.53 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olması hakkındaki görüşleri.	140

Çizelge 4.54 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park etme olanaklarının yeterliliği hakkındaki düşüncesi.....	141
Çizelge 4.55 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun olması hakkındaki düşüncesi.	141
Çizelge 4.56 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücret.	142
Çizelge 4.57 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların kendilerinin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşüncesi.	143
Çizelge 4.58 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşüncesi.....	143
Çizelge 4.59 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olmadığı hakkındaki düşüncesinin sebebi.....	144
Çizelge 4.60 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma süreleri.....	145
Çizelge 4.61 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.	146
Çizelge 4.62 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.	147
Çizelge 4.63 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.	148
Çizelge 4.64 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.	148



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Tez çalışması için izlenen yöntem.	5
Şekil 2.1 : Erişilebilirlik mevzuatı.	9
Şekil 2.2 : Ulaşım odaklı erişilebilirliğe ilişkin Türk standartları.	10
Şekil 2.3 : Ulaşım odaklı erişilebilirliğe ilişkin Avrupa Birliği düzenlemeleri.	10
Şekil 2.4 : Kamusal alan türünün tarihsel değişim süreci.	14
Şekil 2.5 : Bir Antik Yunan kenti olan Priene’de agoranın yeri.	14
Şekil 2.6 : Roma forumları.	15
Şekil 2.7 : Bir orta çağ kenti olan Siena ve Piazza del Campo.	16
Şekil 2.8 : Kamusal alanda tarihsel süreçte yapılan aktiviteler.	19
Şekil 3.1 : Sürdürülebilir kalkınma için küresel hedefler.	26
Şekil 3.2 : Bisikletin parçaları.	32
Şekil 3.3 : Şehirlere göre bisiklet yolları ve bisiklet paylaşım sistemi.	33
Şekil 3.4 : Bisiklet kullanım oranının en yüksek olduğu ülkeler.	34
Şekil 3.5 : Ülkelere göre bisikletle günlük kişi başına yapılan mesafe.	35
Şekil 3.6 : Kullanıcının ulaşım tercihlerini etkileyen temel parametreler	39
Şekil 4.1 : Sayılarla İstanbul ulaşım sistemi bileşenleri.	52
Şekil 4.2 : İstanbul’daki motorlu kara taşıtlarının sayısı.	52
Şekil 4.3 : Fatih İlçesi Arter Haritası.	53
Şekil 4.4 : Tarihi Yarımada’nın toplu ulaşım sistemi.	54
Şekil 4.5 : Yaya sayımı yapılan bölgeler.	55
Şekil 4.6 : Çalışma alanındaki yürüme mesafeleri.	57
Şekil 4.7 : Yaya sayımı yapılan bölgeler.	58
Şekil 4.8 : Tarihi Yarımada’da bölgelere göre yaya yoğunluğu.	60
Şekil 4.9 : Hafta içi-hafta sonu durumuna göre yaya sayısı.	60
Şekil 4.10 : Bölgelerin hafta içi-haftasonu yaya sayıları.	61
Şekil 4.11 : Yaya sayımındaki zirve saat aralığı.	61
Şekil 4.12 : Anadolu yakası mevcut bisiklet yolları.	62
Şekil 4.13 : Avrupa yakası mevcut bisiklet yolları.	62
Şekil 4.14 : Fatih ilçesi bisiklet haritası.	63
Şekil 4.15 : Bisiklet park alanları.	63
Şekil 4.16 : 2021 yılı İstanbul’da toplu ulaşım günlük yolcu sayıları.	64
Şekil 4.17 : İstanbul’da yolculuk türüne göre 2004-2019 yıllık yolcu sayıları.	65
Şekil 4.18 : İstanbul’da ulaşım türüne göre bir aylık günlük ortalama yolculuk sayıları.	66
Şekil 4.19 : İstanbul toplu ulaşım fiyat listesi.	66
Şekil 4.20 : Tarihi Yarımada’daki otobüs durakları.	68
Şekil 4.21 : İstanbul raylı sistem haritası ve Tarihi Yarımada’nın konumu.	70
Şekil 4.22 : Tez kapsamında çalışılan toplu taşıma durakları.	70
Şekil 4.23 : İstanbul’da deniz yollarında yıllara göre gerçekleştirilen günlük yolculuk sayıları.	72

Şekil 4.24 : Sirkeci Vapur İskelesi.....	73
Şekil 4.25 : Araç sayımı yapılan lokasyonlar.	74
Şekil 4.26 : Tarihi Yarımada'da araç sayımı yapılan lokasyonlar.....	76
Şekil 4.27 : Araç sayımı yapılan bölgeler ve sayılan araç sayıları.	77
Şekil 4.28 : Bölgelerin yönlerle ait giriş ve çıkış yapan araç sayıları.....	77
Şekil 4.29 : Tarihi Yarımada'da hafta içi ve hafta sonu yapılan araç sayımları.....	78
Şekil 4.30 : Bölgelerde saatlere göre yapılan araç sayımları.	80
Şekil 4.31 : Tarihi Yarımada Meydanlarının çevresindeki otoparklar.	80
Şekil 4.32 : Otopark çeşitleri.	82
Şekil 4.33 : İstanbul, Fatih, Tarihi Yarımada.	84
Şekil 4.34 : Tarihi Yarımada'da çalışmanın yapıldığı meydanlar.	84
Şekil 4.35 : Tarihi Yarımada'da çalışmanın yapıldığı meydanların bulunduğu mahalleler.	85
Şekil 4.36 : Tarihi Yarımada'da arazi kullanım dağılımı.	85
Şekil 4.37 : Tarihi Yarımada meydanları ulaşım ağ haritası.	86
Şekil 4.38 : Tarihi Yarımada meydanlarının özellikleri.	87
Şekil 4.39 : Tarihi Yarımada'nın 1946-2021 yılları arasındaki değişimine yönelik uydu fotoğrafları.	87
Şekil 4.40 : İstanbul'un dünya miras listesi'ndeki tarihi alanları.	88
Şekil 4.41 : Tarihi Yarımada'daki bazı tarihi anıt eserler.....	88
Şekil 4.42 : Beyazıt Meydanı uydu fotoğrafı.....	89
Şekil 4.43 : Beyazıt Meydanı.....	90
Şekil 4.44 : Çemberlitaş Meydanı uydu fotoğrafı.....	90
Şekil 4.45 : Çemberlitaş Meydanı.....	91
Şekil 4.46 : Sultanahmet Meydanı uydu fotoğrafı.....	91
Şekil 4.47 : Sultanahmet Meydanı.....	92
Şekil 4.48 : Sirkeci Meydanı uydu fotoğrafı.....	92
Şekil 4.49 : Sirkeci Meydanı.....	93
Şekil 4.50 : Eminönü Meydanı uydu fotoğrafı.	93
Şekil 4.51 : Eminönü Meydanı.	94
Şekil 4.52 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların cinsiyete göre dağılımları.....	95
Şekil 4.53 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların cinsiyete göre dağılımları.	96
Şekil 4.54 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların yaşa göre dağılımları.....	97
Şekil 4.55 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların yaşa göre dağılımları.	97
Şekil 4.56 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların aylık gelir durumuna göre dağılımları.	98
Şekil 4.57 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların aylık gelir gelir durumuna göre dağılımları.....	99
Şekil 4.58 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların iş-meslek durumuna göre dağılımları.	100
Şekil 4.59 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların iş-meslek durumuna göre dağılımları.	100
Şekil 4.60 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların eğitim durumuna göre dağılımları.	101
Şekil 4.61 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımları.....	102
Şekil 4.62 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir dağılımı.	103

Şekil 4.63 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir dağılımları.	104
Şekil 4.64 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşadıkları yer dağılımı.	105
Şekil 4.65 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların yaşadıkları yer dağılımları.	106
Şekil 4.66 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların çalıştıkları yer dağılımı.	107
Şekil 4.67 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların çalıştıkları yer dağılımları.	107
Şekil 4.68 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana nereden geldiklerinin dağılımı.	108
Şekil 4.69 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana nereden geldiklerinin dağılımları.	109
Şekil 4.70 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların bedensel engel durumlarına göre dağılımı.	110
Şekil 4.71 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların bedensel engel durumlarına göre dağılımı.	110
Şekil 4.72 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçların dağılımı.	111
Şekil 4.73 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçların dağılımı.	112
Şekil 4.74 :	Meydana erişim sağlayan katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunlarının dağılımı.	113
Şekil 4.75 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunlarının dağılımı.	114
Şekil 4.76 :	Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana gelme amaçları.	116
Şekil 4.77 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sürelerinin dağılımı.	117
Şekil 4.78 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumuna ilişkin görüşlerinin dağılımı.	118
Şekil 4.79 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları fiziksel engellerin dağılımı.	119
Şekil 4.80 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelmeden önce seyahat planı yapma durumlarının dağılımı.	120
Şekil 4.81 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanım durumunun dağılımı.	121
Şekil 4.82 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatleri için süre kararı verirken kullandıkları destekleyici araçların dağılımı.	122
Şekil 4.83 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna dair düşüncelerinin dağılımı.	123
Şekil 4.84 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana yayaların yürümesi için güvenli olduğuna dair düşüncelerinin dağılımı.	124
Şekil 4.85 :	Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana ışıklandırma olanaklarına dair düşüncelerinin dağılımı.	125

Şekil 4.86 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olmasına dair düşüncelerinin dağılımı.....	126
Şekil 4.87 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.	127
Şekil 4.88 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.	128
Şekil 4.89 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.....	130
Şekil 4.90 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşmak için seçtikleri toplu taşıma türlerinin dağılımı.	131
Şekil 4.91 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların seyahat sırasında gerçekleştirdikleri aktivitelerin dağılımı.....	132
Şekil 4.92 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma sürelerinin dağılımı.	133
Şekil 4.93 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların ulaşım türü seçiminin rahatlığı hakkındaki görüşlerinin dağılımı.	134
Şekil 4.94 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olması hakkındaki görüşlerinin dağılımı.	135
Şekil 4.95 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.	137
Şekil 4.96 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.....	138
Şekil 4.97 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.	139
Şekil 4.98 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olması hakkındaki görüşlerinin dağılımı.....	140
Şekil 4.99 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücretin dağılımı.....	142
Şekil 4.100 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana erişiminin kolay olmadığı düşüncesinin sebebinin dağılımı.	144
Şekil 4.101 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sürelerinin dağılımı.	145
Şekil 4.102 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.	146
Şekil 4.103 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.....	147
Şekil 4.104 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.	148

KAMUSAL ALAN OLARAK MEYDANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK VE ULAŞIM TÜRÜ SEÇİMİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ, İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

ÖZET

Bu tezin amacı, kamusal alan kavramının tarih boyunca nasıl ele alındığını, özellikle kent meydanlarının kent yaşamındaki önemini ve bu meydanlara erişimin ve ulaşımın kentlilerin günlük hayatına olan etkilerini incelemektir. Kamusal alanların sadece fiziksel mekanlar olmanın ötesinde sembolik anlamlar taşıdığı vurgulanmakta, özellikle kent meydanlarının kent yaşamının odak noktası olduğu belirtilmektedir.

Bu bağlamda, kent meydanlarına erişim ve ulaşımın önemi vurgulanmakta, bu unsurların kentlilerin günlük hayatını doğrudan etkilediği ve bireylerin ulaşım tercihlerinin kentsel erişilebilirlik üzerinde belirleyici bir rol oynadığı ifade edilmektedir. Ayrıca, kentsel erişilebilirliğin temel bir hak olduğu ve planlama literatürü ile mevzuatlar tarafından öncelikli bir konu olarak ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır.

Tezin kapsamında, İstanbul'un tarihi kentsel yarımadasında bulunan seçili meydanlara erişilebilirlik, farklı ulaşım türleri bağlamında incelenmiş ve kullanıcıların ulaşım tercihleri ile kullanım amaçları arasındaki ilişki temel parametreler üzerinden değerlendirilmiştir. Bu çerçevede, teorik bilgiler alan çalışmasıyla test edilmiş ve İstanbul'un tarihi kentsel dokusundaki meydanlarda gerçekleştirilen analizlerle desteklenmiştir.

Sonuç bölümünde, yapılan analizler ve değerlendirmeler sonucunda elde edilen bulgular özetlenmiş ve tez kapsamında ortaya çıkan önemli noktalar vurgulanmıştır. Ayrıca, bu bulgular doğrultusunda önerilerde bulunularak, kamusal alanlara erişilebilirliğin artırılması ve kentsel hareketliliğin daha etkili bir şekilde planlanması için pratik çözüm önerileri sunulmuştur.

Anahtar kelimeler: Kamusal alan, meydan, erişilebilirlik, ulaşım türü seçimi, Tarihi Yarımada, İstanbul



EVALUATION OF ACCESSIBILITY TO SQUARES AS PUBLIC SPACES AND THE IMPACT OF TRANSPORTATION MODE CHOICES: A CASE STUDY OF ISTANBUL'S HISTORIC PENINSULA

SUMMARY

The aim of this thesis is to examine how the concept of public space has been handled throughout history, especially the importance of city squares in urban life and the effects of access and transportation to these squares on the daily lives of urbanites. It is emphasized that public spaces are not only physical spaces but also carry symbolic meanings, and especially urban squares are the focal points of urban life.

In this context, the importance of access and transportation to urban squares is emphasized, it is stated that these elements directly affect the daily lives of urbanites and that individuals' transportation preferences play a decisive role in urban accessibility. Furthermore, it is emphasized that urban accessibility is a fundamental right and should be addressed as a priority issue by planning literature and legislation.

Within the scope of the thesis, accessibility to selected squares in the historical urban peninsula of Istanbul has been examined in the context of different modes of transportation and the relationship between users' transportation preferences and intended use has been evaluated based on basic parameters. In this framework, the theoretical knowledge is tested through fieldwork and supported by the analysis of the squares in the historical urban fabric of Istanbul.

In the second section, information in the literature on accessibility, public space and transportation mode choices is presented. Public spaces have an important place in the lives of urbanites. Understanding the change and development of these spaces, especially urban squares, in the historical process has led to a better understanding of the public space conceptually as well as physically. Public spaces, especially urban squares, have a critical importance for sustainable urban development. From this point of view, the issue of access and transportation to urban squares, which are also described as common open spaces that host many activities in the city, where citizens have the right to spend as much time as they want at any time, comes to the fore. Designing and developing public spaces with a focus on accessibility will create healthy and livable cities for everyone. The fact that urban squares, which are desired to be accessible by everyone, will not have any physical accessibility problems will lead to positive developments in many areas, including the social relations of the society.

In the third section, different modes of transportation in Istanbul are discussed, focusing on the criteria that individuals consider in their transportation choices. Establishing connections between transportation modes is one of the most important issues in transportation planning. This is because urbanites access various services and activities through transportation systems. Increasing integration between

walking, public transport (road, rail, maritime), private motor vehicles and bicycles also leads to the strengthening of sustainable transportation. In 2021, with an average of 8 million passengers a day using public transport alone, determining which criteria are effective in the choice of transportation mode in Istanbul is important in developing transportation systems that meet the comfort demands of passengers. In this section, the factors affecting the transportation mode choices of individuals according to their personal situation and preferences are examined based on the parameters discussed in the literature. In the next section, these parameters are evaluated by applying them in the field study.

In the literature, the factors affecting the user's transportation mode preferences are discussed under the headings of inclusiveness, social status, affordability and modal integration. In the study, it was observed that the proximity of the location of the square to home and workplace encourages visitors to walk. This is a finding that supports the proximity parameter. In addition, the findings revealed that visitors prefer using their private motor vehicles to public transportation or walking when visiting the square after working hours in Istanbul. Modal integration is a parameter that indicates that the greater the connectivity between public transportation modes, the greater the accessibility. The integration of transportation modes in the squares of the Historic Peninsula also supported this parameter by revealing that public transportation is accessible.

The affordability parameter in transportation corresponds to the travel expenses of individuals who want to access urban services and activities and the operating expenses of those who use private vehicles. In the field study, individuals using private vehicles did not find the current conditions in line with the affordability principle. One of the reasons for this situation is the general economic conditions in the country. The inclusiveness parameter is directly related to the individual's adaptation to environmental conditions. The fact that square visitors come to these areas almost at all hours of the day and in all four seasons with various modes of transportation, and that physically disabled individuals do not hesitate to come to these squares supports that the relevant squares comply with the inclusiveness parameter.

In addition, visitors with disabilities prefer walking or using a private motor vehicle to public transportation to the squares. The last parameter in the choice of transportation mode, social status, includes gender, age, occupation, education and security. According to the study, when square visits by gender are considered, it is revealed that men tend to use public transportation and car more than women. As the age group of visitors increases, the preference for public transportation in accessing squares increases, and as the income level increases, the use of private motor vehicles increases. The squares of the historical peninsula, which are frequently visited by square visitors of all ages, education levels and income levels, make users feel somewhat safe. This situation has revealed the necessity to carry out transportation planning together with urban design and landscaping works in order to increase the perception of security and to increase the level of accessibility of the physical features of the square.

The fourth chapter focuses on the Historic Peninsula, one of the most important focal points of Istanbul. This area, which has been home to many civilizations in the historical process, is still a center of trade, tourism and culture today. The extent to which infrastructure, social facilities and transportation problems in this region,

which is composed of many historical layers, affect urbanites is among the priority issues to be determined. In this study, which focuses on the relationship between the accessibility of the squares and the transportation preferences of individuals, it was also possible to test the theoretical information obtained through a questionnaire survey. Various questions were asked and answers were obtained in order to determine the socio-economic profiles of square visitors coming to the squares on foot, using public transportation and private motor vehicles, to collect basic descriptive statistical data and to determine the accessibility levels of the squares.

When the distribution of the individuals participating in the survey is analyzed according to gender, it is seen that they show equal participation. It is seen that the highest participation in the survey was made by square visitors who are between the ages of 25-44, have a monthly income between 2,500-5,000 Turkish Liras, indicate their profession as other in the survey, have a bachelor's degree, allocate a monthly income between 100-250 TL for transportation, reside and work on the European side, come to the square from their workplace, have no physical disabilities, do not use any auxiliary means while coming to the square, do not have any disease, and have the purpose of coming to the square to perform two or more activities.

Among the visitors who accessed the square on foot and participated in the survey, the highest rate of participation was recorded by those who walked 15-30 minutes to the square, did not find the squares suitable for unimpeded pedestrian movement, stated that the most physical obstacle they encountered while walking on the pedestrian path connected to the square was inappropriate flooring, and did not make a plan for this while coming to the square, The square's suitability for unimpeded pedestrian movement of all kinds is a little bit, the square is a little bit safe for pedestrians to walk, the square's lighting facilities are a little bit efficient-adequate, the square's cycling platforms are not well planned and adequate for cyclists, the square is visited once every few months and between 18:00 and 20:00, in all four seasons, including weekends.

Among the visitors who accessed the square by public transportation and participated in the survey, the highest rate of participation was made by those who accessed the square by tram, who mostly looked around during their travel, who reached the square in 30-45 minutes, who found the choice of transportation mode somewhat comfortable, who thought that the pedestrian transportation and connection channels of the square were adequate and well integrated, who found the integration of the square's park and ride facilities with the public transportation and pedestrian transportation network adequate, who rarely visited the square, between 16: 00 and 18:00, in all four seasons including weekends, and that the road from the station to the square is somewhat suitable for seasonal conditions.

Among the visitors who came to the square by private motor vehicle and participated in the survey, it is seen that the highest rate of participation is by the visitors who do not find the parking facilities and parking payment system of the square easy and affordable, who pay between 10-20 TL for the parking service they use during the day, who do not think that access to the square is easy and think that the most important reason for the difficulty in access is traffic congestion, who reach the square between 45-60 minutes, who rarely come to the square, between 18:00 and 20:00, and in all four seasons, including weekends.

As a result of the field study, it is understood that square visitors in the Historic Peninsula are more inclined to visit the squares after working hours. It is also seen that the squares of the Historic Peninsula are actively used in all seasons of the year and every day of the week. While individuals living close to the squares prefer walking as a mode of transportation, private car use is preferred as the distance increases. This result proves the effect of location on transportation mode preference. It is seen that the physical characteristics and urban facilities of the squares are not considered sufficient by all visitors. This shows that there is a serious need for landscaping projects in the Historic Peninsula. Visitors to the squares also generally did not find the integration between transportation modes sufficient. This situation underlines the need to strengthen the connection between transportation modes.

Although this study focuses on local people who visit the squares on foot, using public transportation and private motor vehicles, it is understood that this study will become much richer with the inclusion of foreign tourists using the squares and visitors using modes of transportation such as bicycles and mobility scooters. In this context, it is aimed to shed light on new studies to be addressed.

Key words: Public space, urban square, accessibility, transportation mode choice, Historic Peninsula, Istanbul

1. GİRİŞ

Kentsel erişilebilirlik, kentlinin en temel haklarından biridir. Bu durum, erişilebilirlik, yürünebilirlik, ulaşım, ulaşım türü gibi kavramların ve bu kavramlara dair alt başlıkların da ele alınan öncelikli konular arasına girmesine sebep olmuştur. Özellikle son 20 yıllık süreçte herkes bir kent için erişilebilirlik kavramının ne kadar önemli olduğunu kentte yaşarken bizzat kendisi fark etmiştir.

Mekânsal düzlemde erişilebilirliğin, bireyler sosyal etkileşim halindeyken, yapılacak projelere ait ulaşım kararları alınırken, arazi planları yapılırken ve kent içi ağırlıklı dağılımlar belirlenirken önemli bir rolü vardır.

Erişilebilirlik, kentin yerleşim bölgelerindeki arazi kullanımlarının ve bu bölgelerdeki ulaşım ihtiyacının kentsel ölçekte mekânı ne şekilde etkilediğinin tespiti ve yapılması planlanan yatırımların etkinliğine karar vermede de önemlidir.

Erişilebilirlik ve hareketlilik kavramları beraber ele alındığında ise ilk karşılaşılan ulaşım türü yürümedir. Yürünebilirlik, kentsel planlama literatüründe ve mevzuatlarda belli parametrelerle sağlanma zorunluluğu olan temel bir gerekliliktir. Yürüme aktivitesi, kentlinin kenti daha iyi algılaması, kente daha ait hissetmesi gibi bireye algısal yönden faydalar sağlarken bir yandan da fiziksel bir aktivite olması sebebiyle bireyin sağlık durumuna olumlu katkılar sunmaktadır.

Kentsel hizmetlere ve kentsel alanlara yürüyerek ulaşmanın, kentlinin hayatını kolaylaştıran, zaman ve kaynak kullanımını en aza indirgeyerek verimliliği ve hayat kalitesini yükselten bir tarafı da bulunmaktadır. Kentlinin temel ihtiyaçlarına yürüme mesafesinden ulaşabilmesi, erişebilmesi ve kentlinin bu ihtiyaçlarının belli toplu ulaşım türleri ile entegre olması, planlamada istenen öncelikler arasındadır.

Şehir planlamada göz önünde bulundurulacak önemli hususlardan biri de kenti oluşturan tüm fonksiyonların birbiriyle erişiminin güçlü olmasıdır. Bu noktada kentsel kamusal alanların erişimini ulaşım altyapısıyla geliştirmek de kente önemli katkılar sunmaktadır.

Günümüz metropollerinde, çalışma ve yaşam alanları arasındaki uzaklık; donatı ve rekreasyon alanlarına erişmek için kat edilmesi gereken mesafeyi artırmakta bu durum da ulaşım türlerinin yeterince aktif ve verimli bir şekilde kullanılamamasına sebep olmaktadır. Kentteki her bireyin ulaşım türlerini eşit ve adil olarak kullanabilmesi, yürüme aktivitesi ile de her ulaşım türünün desteklenmesi beklenmektedir.

Kentsel ulaşım, teknoloji ile gün geçtikçe gelişmekte ve çeşitli teknoloji araçları ile desteklenerek de kullanıcıların hayatlarında büyük kolaylıklara sebep olmaktadır. Teknoloji ile desteklenen ulaşım türlerinin arasında, ülkelerin gelişmişlik seviyesi ile de doğrudan ilişkilendirilen bireysel araç kullanımı ön plana çıkmaktadır. Kent içinde gerçekleşen günlük yolculuklarda bireysel araç kullanımının kentlilere ve toplu taşıma kullanıcılarına yönelik geliştirilen çözümlerin önündeki en önemli engellerden biri olduğu bilinse de bazı durumlarda da önemli faydalar sağlamaktadır.

Kentsel ulaşımında ulaşım türü seçimini etkileyen birçok faktör vardır. Bireysel farklılıklara, ekonomik ve sosyal açıdan dezavantaj durumuna göre de değişiklik gösteren bu durum hakkında yapılan çalışmaların sayısı özellikle son 10 yılda bir hayli artmıştır. Bu tür çalışmalar, geliştirilen parametreleri test ederek, seyahat davranışı ve sosyal dezavantajlı gruplar (düşük gelir grubu, engelli birey, tek ebeveynlik vb.) arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır. Toplu taşıma ve ulaşım planlamasıyla ilgili olan temel parametreler, kentlilerin bireysel özellikleri de göz önünde bulundurularak geliştirilmektedir. Bu amaçla yapılan uygulamalara tüm kentlilerin (özellikle de farklı sosyal gruplara ait olanların) katılımının sağlanması, bu tür çalışmaların tüm farklılıklar gözetilerek yapılması için kritik bir öneme sahiptir.

Toplu taşıma sistemleri; kadın, çocuk, yaşlı, engelli, hareket kısıtlı pek çok bireyi kapsayan, çok çeşitli bir kullanıcı profiline sahip olmalıdır. Özellikle hareket kısıtlı olan, engelli bireyler için sabit ve uygun ulaşım türlerinin sürdürülebilir olması, bu grupların kentsel hayata katılımına da önemli destekler sağlayacaktır.

Sonuç olarak tüm bu sebeplerden ötürü kent yaşamının odak noktası sayılan, kentliler arasındaki etkileşimi artıran, kentsel kamusal alanlardan biri olan kent meydanlarına kesintisiz erişimin sağlanması gerekmektedir. Çok sayıda aktiviteye ev sahipliği yapan kent meydanlarına uygun ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi öncelikle

bireylerin ulaşım türü tercihleri ve bu tercihlerde bulunmalarına sebep olan faktörlerin anlaşılmasıyla mümkün olacaktır.

1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın amacı kent içi kamusal alanların çeşitli ulaşım türleri bağlamında erişilebilirlik düzeylerini incelemek, çalışma alanı olarak seçilmiş olan İstanbul Tarihi Yarımada'daki meydanlara erişimde kullanıcının ulaşım türü tercihi ve kullanım amacı arasındaki ilişkiyi etkileyen faktörleri temel parametreler üzerinden değerlendirmek ve tartışmaktır.

Bu kapsamda yapılan çalışma, İstanbul'un tarihi yarımadasındaki meydanların ulaşım türleri bağlamında oldukça erişilebilir olduğu düşüncesiyle geliştirilmiş, meydanların mevcut durumunun ve gelecekte nasıl daha rahat ulaşılabilir hale getirilebileceğinin ve ulaşım türleri arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi için neler yapılması gerektiğinin üstünde durmuştur.

Meydanlara yürüyerek, toplu taşıma kullanarak ve özel motorlu taşıtıyla gelen üç farklı kullanıcı tipine odaklanarak hazırlanan bu çalışmada, literatür araştırmasından elde edilen bulgular yapılan alan araştırmasında test edilmiş ve tüm bunların sonucunda da genel bir değerlendirmede bulunulmuştur.

Çalışma, giriş, kavramsal çerçeve ve tanımlar (erişilebilirlik, kamusal alan, ulaşım türü tercihleri), kentsel erişilebilirlikte ulaşım türü tercihlerinin mekânsal etkisi (yürüme, toplu taşıma, özel araç, bisiklet, kullanıcının ulaşım tercihlerini etkileyen faktörler), Tarihi Yarımada meydanlarının erişilebilirlik ve kullanıcının ulaşım türü tercihleri kapsamında incelenmesi (İstanbul'da ulaşım ve ulaşım türü tercihleri, Tarihi Yarımada meydanlarının konumu ve tarihsel süreci, yapılan alan çalışması), sonuç ve öneriler başlıklarından oluşan beş bölümden meydana gelmektedir.

İlk bölüm olan girişte, araştırmanın amacı ve kapsamı anlatılmış, araştırma hipotezi ve sorularının üstünde durulmuş ve araştırmanın yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölüm olan kavramsal çerçevede, erişilebilirlik, erişilebilirlik kapsamındaki ulusal ve uluslararası yasal çerçeve, kamusal alan, kamusal alanın tarihsel gelişim süreci, kamusal alan olarak meydanlar ve ulaşım türü tercihleri ile ilgili literatür araştırmasına yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise kentsel erişilebilirlikte ulaşım türü tercihlerinin mekânsal etkisinin üstünde durulmuştur. Bu bağlamda erişilebilirlikte farklı ulaşım türleri İstanbul özelinde değerlendirilmiş (yaya olarak erişim, toplu taşıma, özel araç, bisiklet) ve kullanıcının ulaşım türü tercihlerini belirleyen parametreleri içeren literatür incelenmiştir.

Dördüncü bölümde İstanbul'da ulaşım ve ulaşım türü tercihleri ve Tarihi Yarımada'da yapılan alan çalışmasına yer verilmiştir. Tarihi yarımada meydanlarının erişilebilirlik ve kullanıcının ulaşım türü tercihleri kapsamında incelenmesi için ilgili parametreler yardımıyla geliştirilen bu çalışma, tarihi yarımada meydanlarının konumu ve tarihini içeren literatürle başlamış, çeşitli verilerin elde edildiği (demografik, temel tanımlayıcı, meydana yaya, toplu taşıma ve özel motorlu taşıtlar aracılığıyla erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri) bir alan araştırmasının sonuçlarından oluşmuştur.

Çalışmanın sonucundaysa alan çalışmasından elde edilen bulgular ışığında meydanlar için erişilebilirlik ve ulaşım türü seçiminin etkileri bakımından genel bir değerlendirilmede bulunulmuş, meydanların mevcut ve gelecekteki durumları tartışılmıştır.

1.2 Araştırma Soruları ve Araştırma Hipotezi

Tarihi yarımada meydanlarının erişilebilirlik düzeyleri ve ziyaretçilerin ulaşım türü tercihlerinin ele alındığı bu çalışmada şu sorulara cevap aranmıştır:

- İstanbul'un tarihi yarımadasında bulunan meydanlar mevcut ulaşım imkanlarına göre erişilebilir ve ulaşılabilir mi?
- Tarihi yarımada meydanlarının yaya ağı mevcut toplu ulaşım olanakları ile iyi bir şekilde entegre edilmiş mi?
- İstanbul özelinde, bireylerin tarihi bir kent meydanına gelirken yaptıkları ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörler nelerdir?

Çalışmanın hipotezleri de şu şekildedir:

H1: Tarihi Yarımada'daki meydanlar herkes tarafından erişilebilir ve ulaşılabilir.

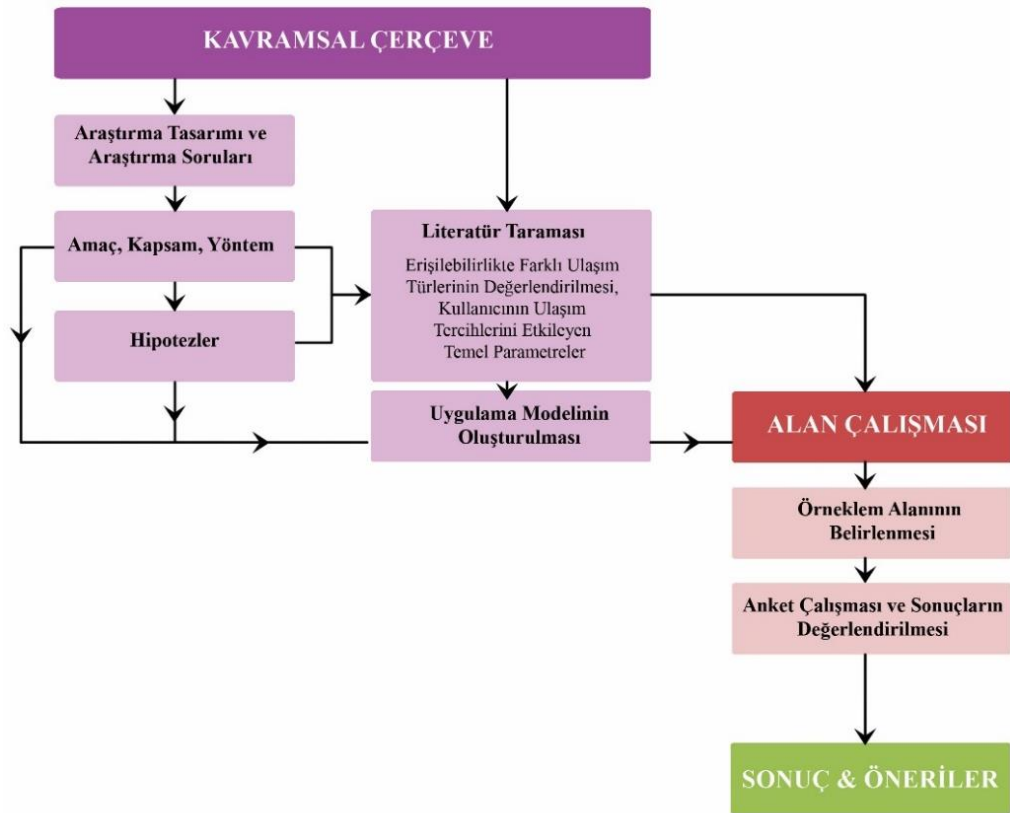
H2: Tarihi Yarımada'daki meydanlara erişimde özel araç, toplu taşıma ve yaya ağı birbirine iyi bir şekilde entegre edilmiştir.

1.3 Araştırmanın Yöntemi

Çalışmanın içeriği, kavramsal çerçevenin sınırlarını çizen literatürdeki parametrelerin alan çalışması üzerinden değerlendirilmesiyle meydana gelmiştir (Şekil 1.1).

Tezin temelini, literatürün ardından İstanbul Tarihi Yarımada'da seçilen tarihi meydanlara (Beyazıt, Çemberlitaş, Sultanahmet, Sirkeci, Eminönü) erişimde farklı ulaşım türü tercihlerini tespit etmek için yapılan ankete dayalı bir alan çalışması ve bu araştırma verilerinin yorumlanması oluşturmıştır.

Alan çalışması, kapalı uçlu sorulardan oluşan anketle meydanlara yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla gelen 125'er kişiden oluşan toplam 375 katılımcı ile pandemi döneminde yüz yüze yapılmıştır. Her meydandan ankete katılmayı kabul eden 75 kişi, meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla gelen 25'er kişiden oluşmaktadır. Tanımlayıcı istatistiksel parametreler üzerinden gözlemsel değerlendirmeye yapılan alan çalışmasının sonucunda da elde edilen bulgularla çıkarım ve genellemelerde bulunulmuştur.



Şekil 1.1 : Tez çalışması için izlenen yöntem.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE VE TANIMLAR

Çalışmanın bu bölümünde erişilebilirlik tanımlarından, erişilebilirlik kapsamındaki ulusal ve uluslararası yasal çerçeveden, kamusal alan kavramından ve kamusal alanın tarihsel gelişim sürecinden, kamusal alan olarak meydanlardan ve son olarak da kullanıcının ulaşım türü tercihlerinden bahsedilmiş olup bölüm sonunda da genel bir değerlendirmede bulunulmuştur.

2.1 Erişilebilirlik

Erişilebilirlik (ing: accessibility) kelimesinin sözlük anlamı Türk Dil Kurumu (2019)'a göre 'bir mal ya da hizmete, pazarın ulaşım koşullarında erişebilme düzeyi' dir. Bu kavram Latince'de "accedere" olarak karşılık bulmuştur. Erişilebilirlik aslında en basit tanımıyla, bir bireyin istediği her yere, istediği zaman aralığında ulaşabilmesi olarak ifade edilebilir. Erişilebilirlik tanımlarına bakıldığında ise pek çok farklı açıklamayla karşı karşıya kalınmaktadır. Avrupa Konseyi tavsiye kararında (2003), erişilebilirlik yalnızca fiziksel çevreye erişilebilirliği değil, aynı zamanda hizmetlere, bilgi ve iletişim teknolojilerine vb. konulara da erişimi ifade etmektedir demiştir (European Commission, 2003: 3-4). Ayrıca, Birleşmiş Milletler (2006) erişilebilirliği "engelli kişilerin diğerleri ile eşit bir şekilde fiziksel çevreye, ulaşım ve bilgiye erişimini sağlamak" olarak tanımlamıştır.

Adil ve kapsayıcı bir kamusal yaşamın oluşturulması için temel şartlardan biri, mekânsal erişilebilirliğin sağlanmasıdır. Bu, kentlerde her bireyin eşit şekilde kamusal alanlara ulaşabilmesini ve bu alanlardan tam anlamıyla faydalanabilmesini sağlamayı hedeflemektedir (Uyaroglu, 2023).

Ulaşım erişim konusunda ise genellikle fiziksel, sosyal, finansal ve psikolojik (Pasaogullari ve Doratli, 2004) olarak yaşanan engeller ve bu engellerin dezavantajlı gruplara olan etkisinden söz edilmektedir (Delbosc ve Currie, 2011; Raje, 2003; Wasfi ve diğ., 2006). Fiziksel engelli bireylerin yanı sıra, yaşlılar, hamile kadınlar, çocuklar, bebek arabasına sahip ebeveynler, geçici olarak sakat ve hasta olan

kimseler de kentsel erişilebilirlik planlamasında göz önüne alınması gereken gruplardandır (Evcil, 2010; Verseckienė ve diğ., 2016; Azak ve Belir, 2020).

Toplu taşıma ve ulaşım planlaması kapsamında yapılan çalışmaların bazılarında, ulaşım planlayıcıları engelli ve dezavantajlı grupları göz ardı etmek, yalnızca işe gidip gelen nüfusun ihtiyaçlarına cevap vermek gibi konulardan dolayı eleştiri almaktadır (Lubitow ve diğ., 2017). Kentlilerin yalnızca istihdam konusunda değil, mal ve hizmetlere, sağlık hizmetlerine, eğitim ve sosyal olanaklara ulaşımı da erişim konusunda kritik bir öneme sahiptir (Cassas, 2007; Preston ve Raje, 2007).

Erişilebilirlik, kentsel ulaşımındaki temel parametrelerden biridir. Hız, ücret, güvenlik, dakiklık, sıklık gibi dış faktörler ile (Görçün, 2018); yaş, cinsiyet, engellilik gibi sosyo demografik verilere göre de değişiklik göstermektedir.

Yapılan çalışmaların bazılarında ulaşım erişilebilirliğinin 2 temel parametre ile ele alındığı görülmektedir. Buna göre, bir yerin erişilebilirliği, fırsatlar ve seyahat maliyeti olmak üzere iki ana bileşen tarafından belirlenmektedir (Pivo ve Fisher, 2011). Özellikle maliyet konusunda yapılan çalışmalarda çarpıcı sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Örneğin, yeşil alanların sosyal değerinin araştırılması için yapılan bir çalışmada farklı gelir gruplarının yeşil alanlara erişimi incelenmiştir. Buna göre, üst tabaka olarak adlandırılan yüksek gelirli ve eğitilmiş grupların yeşil alanlara erişiminin işçi sınıfı, azınlık ve düşük gelir düzeyine sahip dezavantajlı gruplara göre çok daha fazla olduğu ortaya çıkmıştır (Lindsey ve diğ., 2001, Rahman ve Zhang, 2018, Zandieh ve diğ., 2016).

Erişilebilirlik konusunda önemli çalışmaları bulunan Lynch (1960) de erişilebilirliğin zaman ile ilgili olduğunu, aynı zamanda güzergahların çekiciliği ve kimliğine de bağlı olduğunu ifade etmiştir.

Talavera-Garcia (2012), erişilebilirliğin yayaların hareketiyle bağlantılı olduğunu belirtmektedir. Bir yerin veya bir rotanın erişilebilirliğinin, insanın kendi kabiliyeti ve çevresel faktörler arasındaki etkileşime bağlı olarak değişebildiğini ifade etmektedir.

Erişilebilirlik, insanların yerleşim yerine karar verme sürecine de etki etmektedir (Zondag ve Pieters, 2005, Lee ve Waddell, 2010). Ancak bazı çalışmalar, özellikle başka şehirlerden gelen insanların geldikleri şehirle ilgili yeterli bilgi ve donanım

sahip olmamalarından dolayı erişilebilirlik kavramını yer seçiminde yeterli düzeyde kullanamayacaklarından bahsetmektedir (Chorus ve diğ., 2006). Buna karşılık günümüzde kişiselleştirilmiş erişilebilirlik bilgilerinin, yerleşim yeri seçim sürecine olumlu katkılar sunduğu da bilinmektedir (Guo ve Peeta, 2020).

Yaşam alanlarının erişilebilirliği, kentsel aktivitelere yakınlık, ulaşım sistemlerine erişim gibi kriterlerle belirlenmektedir. Bu durum kentsel çevrede yer alan kamusal alanların erişilebilirlik düzeyini sorgulamayı da beraberinde getirmektedir. İyi bir kamusal alan, erişilebilir bir alan olma özelliğine sahip olmalıdır. İyi bir kamusal açık alanın erişilebilirlik kriterleri, bağlantılar, yürünebilirlik, bağlılık ve uygunluk olarak karşımıza çıkmaktadır (Dewan ve Yamaguchi, 2009). Lau ve Chiu (2006) çalışmasında, toplu taşıma kullanmanın veya özel araca sahip olmanın da kamusal alanların erişilebilirliği üstünde olumlu bir etkisi olduğunu belirtmiştir.

Erişilebilir ulaşım sistemleri, yürüme, özel araç ve toplu taşımanın birbirine iyi bir şekilde entegre edilmesiyle meydana gelmektedir. Erişilebilir bir ulaşım sisteminin topluma sunduğu hizmetin kalitesi de yüksektir (Verseckienė ve diğ., 2016).

Toplu taşıma erişilebilirliği, nitelikli bir ulaşım sistemiyle bu sisteme insanların rahatlıkla erişebilmesi olarak ifade edilebilir (Joyce ve Dunn, 2009). Toplu taşımanın, eğitime, istihdama, günlük aktivitelere erişimi sağlayarak ve sosyal etkileşime sebep olarak vatandaşların toplumun bir parçası olarak hissetmesini sağlamak gibi de önemli bir rolü bulunmaktadır (Stjernborg ve Mattisson 2016).

Herkes için erişilebilir yaşam çevreleri oluşturma konusu ülkemizde mevzuatlar çerçevesinde ele alınmaktadır. Yapılacak plan ve projelerde erişilebilirlik ilkelerine uyan tasarımlar geliştirmek zorunludur. Bu kapsamda 3194, 634, 5378 sayılı kanunlar ve BM Engelli Haklarına İlişkin sözleşme yürürlükte bulunmaktadır (Şekil 2.1).

- 3194 sayılı İmar Kanunu
• Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği
• Otopark Yönetmeliği
• Sığınaklarla İlgili Ek Yönetmelik
• Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği
• Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik
- BM Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme
- 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu ve Yapılarda Özürlülerin Kullanımına Yönelik Proje Tadili Komisyonları Teşkili, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik
- 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanunu İçeren Engellilik Mevzuatı
• Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği
• Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Genelgeler

Şekil 2.1 : Erişilebilirlik mevzuatı (Erişilebilirlik Kılavuzu, 2020).

Erişilebilirlik mevzuatının temel aldığı standartlar da mevzuatlarla belirlenmektedir. Bu standartlara uygun plan ve projeler geliştirildiği takdirde erişilebilirlik konusuyla ilgili tüm ihtiyaç ve talepler yüksek oranda karşılanmaktadır. Ulaşım sistemlerinde erişilebilirlik için oluşturulan standartlara (Şekil 2.2) yer verilmiştir. Çok sayıda ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluş Uluslararası Standardizasyon Örgütü'nün (ing: International Organization for Standardization) tanımlarına göre çalışmalarını gerçekleştirmekte, yasa ve hedeflerini belirlemektedir.

STANDART	İÇERİĞİ
TS 9111	Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Bireyler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklileri
TS 12576	Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları
TS 12460	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemler
ISO 23599	Görme Özürlü veya Az Görenler İçin Yardımcı Mamuller- Hissedilebilir Yürüme Yüzeyi İşaretleri
TS 13536	TS ISO 23599'un Uygulanmasına Yönelik Tamamlayıcı Standart
ISO 23600	Görme ve İşitme Özürlüler için Yardımcı Mamuller- Yaya Trafik Işıkları-Sesli İkazlar ve Hissedilebilir Yüzeyler
TS 13622	Engelliler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Toplu Taşıma Sistemlerinde Erişilebilirlik Gereklileri
TS 13882	Yaya Yürüme Yüzeylerinin Sınıflandırma Kuralları – Temel Gereklilikler ve Değerlendirme Yöntemleri
TS 12694	Demiryolu Taşıtları- Yolcu Vagonları- Özürlü Yolcuların Tekerlekli Sandalyeleri İle Seyahatine Uygun Vagon Düzenlemeleri
TS 8237	Asansörler- Yerleştirme İle İlgili Boyutlar- Sınıf I-II-III Asansörleri
TS 8357	Halka veya Müşterilere Açık WC'lerin Sınıflandırılması ve Özellikleri
ISO 10535	Özürlülerin Taşınması İçin Asansörler- Özellikler ve Deney Metodları
TS 11783	Şehir İçi Yollar- Otobüs Durakları Yer Seçimi Kuralları
TS 12127	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemler
TS 12174	Şehir İçi Yollar- Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları
TS 12186	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri
TS 12527	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri
TS 12574	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri
TS 12575	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri
TS 12637	Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri

Şekil 2.2 : Ulaşım odaklı erişilebilirliğe ilişkin Türk standartları.

Ulaşım sistemlerindeki erişilebilirliğin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi için hazırlanmış AB Düzenlemeleri de yol gösterici bir kılavuz niteliğindedir (Şekil 2.3).

Yolcu Gemilerine İlişkin Güvenlik Kuralları ve Standartlar Hakkında 6 Mayıs 2009 Tarihli ve 2009/45/AT Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
Havayolu ile Seyahat Eden Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Bireylerin Haklarına İlişkin (AT) 1107/2006 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
Şehir İçi ve Şehirlerarası Otobüslerdeki Yolcuların Haklarına İlişkin ve (AT) 2006/2004 Sayılı Tüzüğü Değiştiren (AB) 181/2011 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
Demiryolu Yolcularının Hak ve Yükümlülüklerine İlişkin (AT) 1371/2007 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
Demiryolu ve Karayolu Toplu Taşıma Hizmetleri Hakkında (AT) 23 Ekim 2007 Tarihli ve 1370/2007 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü.
Denizyolu ve İçsularda Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin ve AT 2006/2004 Sayılı Tüzüğü Değiştiren (AT) 1177/2010 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
İçsularda Hizmet Veren Gemilerin Teknik Gereklilikleri Hakkında 12 Aralık 2006 Tarihli ve 2006/87/AT Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi

Şekil 2.3 : Ulaşım odaklı erişilebilirliğe ilişkin Avrupa Birliği düzenlemeleri.

2.2 Kamusal Alan

Kamusal alan kavramının temelini oluşturan kamu kelimesi Türk Dil Kurumu'nun sözlüğünde aynı ülkede yaşayan insanların hepsi ve millete hizmet eden devlet yapısının tümü olarak karşılık bulmaktadır (TDK, 2011). Toplumbilim Terimleri sözlüğünde ise ortak hedefleri olan insanların hedeflerine ulaşma gayesiyle bir araya geldiği, oluşturduğu topluluk olarak açıklanmıştır (TDK, 1975). Bu iki tanıma bakıldığında kamu kavramının bazen devleti bazen de halkı ve toplumu ifade ettiği açıkça görülmektedir. Kamusal kelimesi disiplinler arası ele alınan ve bakış açısına göre de değişebilen bir terimdir (Varna, 2011). Türkçe'de kamu ve kamusal terimi, Fransızca'da "le public" İngilizce'de "public" kelimesiyle benzer anlamlar taşımaktadır (Sennett, 1992). Kamusal sözcüğü 'tüm kişilere açık olan', 'tüm toplumu ilgilendiren veya etkileyen', 'kamu kontrolü altında tutulan' anlamlarına da gelmektedir (Makins, 1995).

Kamusal alan tarih boyunca kavramsal ve mekânsal olarak kentte ve kentliyle beraber bir gelişim süreci içinde olmuştur. Kamusal alanı tanımlayabilmek için öncelikle kamusal ve özel alanın birbirleriyle olan benzerliklerinin ve farklılıkların neler olduğu bilinmelidir (Arendt, 1994). Kamusal ve özel alan arasındaki ayrımın başlangıç noktası antik Yunan dönemine aittir. Antik Yunan kamusal alanı, insanların günlük hayatını yaşadığı yerden ziyade bireylerin hep beraber yaşamayı idealize ettikleri insan ürünü dünya olarak tanımlamaktadır. Gehl (1987) mekanları kamusal mekândan özel mekâna doğru sınıflandırarak kamusal ve özel mekân arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır. Newman (1972), kentsel alanları kamusal ve özel alanlar olarak ikiye ayırarak, kamusal alanların toplumun ortak çıkarını, özel alanların ise bireysel kullanıma yönelik olduğunu vurgulamaktadır.

Weber (2000) kamusal alanı farklı sosyal yapılardan insanların yüz yüze geldikleri yer olarak tanımlamaktadır. Kamusal alanlar kentte özgürce yaşanabilen, günlük etkinliklerin yapılabilmesi, bireyin diğer kentlilerle etkileşime geçip kendini ifade edebildiği yerdir (Rapoport, 1977). Madanipour (1996) ise kamusal alanı siyasal ve sosyal paylaşımlarda bulunabilmek için vatandaş olma bilincinin kazanıldığı, herkesle iletişim kurulabilen, içinde var olmak için herhangi bir maddi şarta bağlı olmak zorunda olunmayan özgür bir yer olarak ifade etmektedir. Bentley (1999) kamusal alanları bireyler arasındaki ilişkileri oluşturan ve geliştiren, etkinlikleri

başlatan ve sürdüren temel olarak açıklamaktadır. Kamusal alanlar spordan dinlenmeye, farklı aktivitelerden çocuk büyütme kadar birçok farklı amaçla kullanılmaktadır (Woolley, 2003).

Krier (1991) ise kamusal alanı, estetik tarafı olmayan, şehirlerde binalar arasında kalan tüm boşluklar olarak ifade etmektedir. Sennett (1999) ise toplumun kamusal alana sembolik bir anlam atfederek şehri yeniden yapmak için kullandığı bir araç olarak nitelemektedir. Erdönmez (2005) kamusal alanı sokak, meydan, pazar yeri, park gibi çeşitli şekillerde bulunan, kolektif bilincin pekiştiği açık veya kapalı mekanlar olarak tanımlamaktadır. Kentin doğal aydınlatması ve havalandırması için gerekli olan boşlukların birçoğu da kentsel açık alanları oluşturan kamusal mekanlarla sağlanmaktadır (Atabek, 2002).

Kentsel mekân genel anlamıyla kentlilerin kentteki olayları anlamlandırdığı, kenti kavradığı, yapıları algıladığı yerdir (Erdönmez ve Çelik 2016). Yapıların dış mekândaki kendileri ve çevreleriyle olan ilişkileri de kentsel mekânı oluşturmaktadır (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

Kent mekânı, insanın çeşitli gereksinimlerine yönelik olarak tasarlanan, yaşam konforunu sağlayan bir sosyal varlık olarak karşımıza çıkar. Bu bağlamda, ulaşım, dinlenme, çalışma, barınma gibi temel fonksiyonları bünyesinde barındıran kentsel mekânlar, bireyin günlük hayatını şekillendiren ve toplumu bir araya getiren önemli alanlar olarak nitelendirilebilir. Susmuş'un (1999) ifadesine göre, kentsel mekânın temel amacı, insanın yaşam kalitesini artırmak ve çeşitli ihtiyaçlarına cevap vermek üzerine kuruludur. Bu bağlamda, ulaşım altyapısı, dinlenme ve rekreasyon alanları, çalışma mekânları ve barınma imkânları gibi unsurlar, kentsel mekânın sunduğu çeşitli olanakları kapsar. Aynı zamanda, Kostof'un (1995) perspektifinden bakıldığında, kentsel mekân sadece bireyin kişisel ihtiyaçlarını karşılamakla kalmaz, aynı zamanda toplumu bir araya getiren kamusal alanları içerir. Kentsel kamusal mekânlar, insanların sosyal etkileşimde bulunabileceği, ortak yaşamı paylaşabileceği ve toplumsal bağları güçlendirebileceği yerler olarak öne çıkar.

Sonuç olarak, kentsel mekânlar hem bireyin özel yaşamını düzenleyen hem de toplumsal ilişkileri destekleyen önemli yapı taşlarıdır. Bu mekânların tasarımı ve kullanımı hem bireyin hem de toplumun genel yaşam kalitesini etkileyen kritik bir unsurdur.

Sadece mülkiyete dayalı bir yaklaşımla mekanların kamusallığını ele almak doğru değildir. Mekânın zamanla özel sektör tarafından da üretilebilen bir hale gelmesi mülkiyete bağlı değerlendirmelerin eksik olduğunu göstermiştir. Plazalar, alışveriş merkezleri, pasajlar gibi mekanlar özel sektör tarafından da üretilen ve kamusalıkları tartışmalı olan yerlerdir (Banerjee, 2001). Kamusal alanın tanımını ve kamusallığını değerlendirmek için mekânda erişilebilirlik, aktörler, yararlar gibi belirli ölçütler de kullanılmaktadır (Benn ve Gaus, 1983). Kohn (2004) yaptığı çalışmada mülkiyetin kamusal alanın kamusallığını belirlemede tek başına eksik kalacağını, erişilebilirlik açısından da ele alınması gerektiğini ve bireylerin birbiriyle olan iletişimine imkân tanınması gerektiğini de söylemektedir.

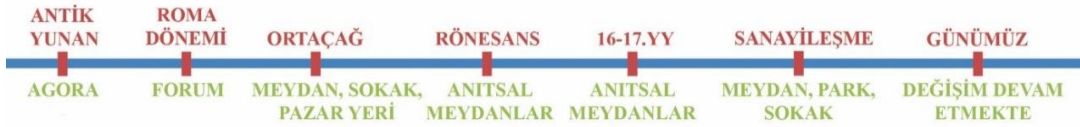
Her bireyin rahatça erişim sağlayabilmesi, kamusal alanı kent hayatında farklılaştıran ve özel alandan farklı kılan ehemmiyetli parametredir (Kostof, 1991). Devlete ve topluma hizmet eden, herkes tarafından erişilebilir mekanlar olarak tanımlanan kamusal alanlar toplumsal ilişkilerin sıklıkla var olduğu yerlerdir (Madanipour, 2005). Kamusal alanlar, kentin içinde toplu yaşam aktivitelerinin düzenlendiği, her yaş ve meslek grubundan bireyin faydalanabildiği alanlar olarak da ifade edilmektedir (Çubuk,1989).

Günümüzde, teknolojik gelişmeler ve modern çağın etkisiyle birlikte bireylerin ve toplumların kültürel dokusunda önemli değişimler yaşanmaktadır. Bu değişimler, birçok kavramın yeniden değerlendirilmesine neden olmaktadır ve bu bağlamda kamusal alan kavramı da büyük bir dönüşüm geçirmektedir. Sosyal medyanın yükselişi, kamusal alanın temsiliyeti üzerine çeşitli tartışmalara yol açmaktadır. Sosyal medya platformları, bireylerin fikirlerini, duygularını ve deneyimlerini paylaştığı, toplumsal olaylar hakkında konuştuğu bir sanal kamusal alan sağlamaktadır (Gümüş, 2023).

Tüm bu kavramlar hep beraber ele alındığında kamusal alanların öncelikle tüm bireylerin kentte birbirleriyle paylaştıkları fiziki mekanlar olduğunu ortaya çıkarsa da kamusal alanın sembolik bir anlamı da vardır. Kamusal alanın tarihsel gelişim sürecinin incelenmesiyle kavramsal değişimin süreç içindeki durumu daha iyi anlaşılacaktır.

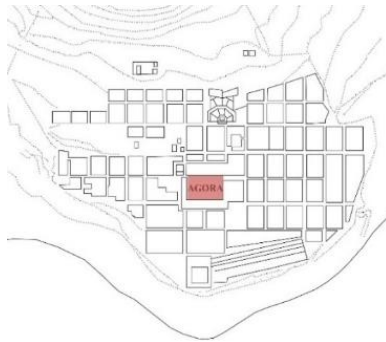
2.2.1 Kamusal alanın tarihsel gelişim süreci

Kamusal alanın tarihteki değişim ve gelişim sürecini incelemek günümüzdeki kamusal alan kavramını daha iyi anlamak için önemlidir. Bu bölümde kamusal alanın tarihteki değişim süreci incelenmiştir (Şekil 2.4). Antik Yunan'da agoralarla başlayan ve günümüze kadar devam eden süreçte kamusal ve özel alanlar kentlerde bir arada bulunmuştur.



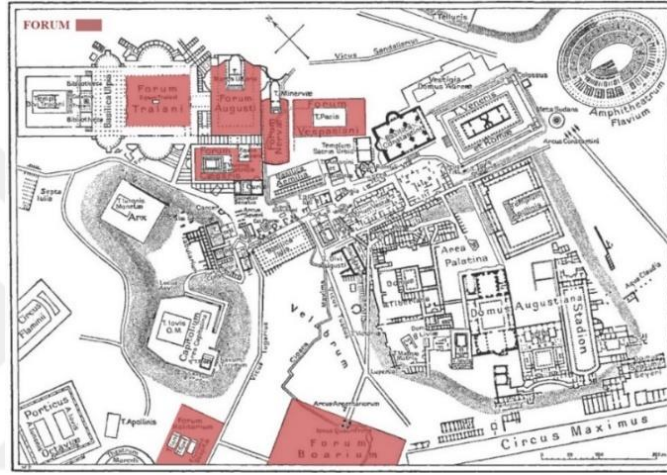
Şekil 2.4 : Kamusal alan türünün tarihsel değişim süreci.

Kamusal alanın tarihi birçok kaynakta agoralarla başlıyor olsa da akropolisler agoralardan önce Avrupa'da kamusal alan olarak kullanılan ilk yerler olarak tarihteki yerini almıştır. Uygarlık ilerledikçe agoralara doğru kaymıştır. Agoralar, insanların buluştuğu, çeşitli merasim ve gösterilerin düzenlendiği, pazar alanı olarak kullanılan yani alışverişlerin yapıldığı yerdir (Madanipour, 2003). Bir başka deyişle agoralar birbirinden farklı birçok aktivitenin gerçekleştiği çok fonksiyonlu alanlardır (Gökgür, 2008). Zamanla agoraların çevresi kentlilerin evleriyle ve dini yapılar yapıldıktan sonra da stoa olarak nitelendirilen yollarla çevrelenmiştir (Hölscher, 2012). Antik Yunan, kamusal ve özel mekânın farklılaştığı ilk dönemdir (Karadağ, 2003). Kentteki özel mekanlardan arda kalan ve kente ait boşluklardan oluşan kamusal alanlar, bu dönemde toplumsal sınıflardan dolayı tüm bireylere açık değildir. Bu dönemdeki agoralar kamusal alanın ilk örnekleri arasında gösterilmektedir (Şekil 2.5). Dönemin kent planlarına bakıldığında kamusal alan olan agoraların kent daha kurulurken tasarlandığı anlaşılmaktadır (Gökgür, 2008).



Şekil 2.5 : Bir Antik Yunan kenti olan Priene'de agoranın yeri.

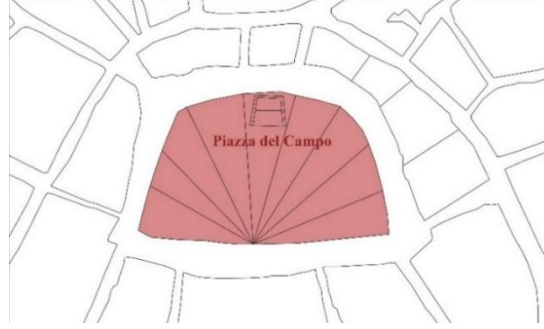
İlk kez Roma ve Yunan şehirlerinde planlanmış olan kamusal alanlarla aslında tarihin her döneminde karşılaşılmaktadır (Çubuk ve diğ., 1978). Roma döneminde ise agoralar yerini forumlara bırakmıştır (Şekil 2.6). Açık, yarı kapalı, kapalı olup etrafı çevrili alanlardan oluşan forumlar dini, politik ve günlük aktiviteler için toplanma alanları olarak kullanılmıştır (Mumford, 1961). Forumlar agoralara göre mekânsal olarak daha çeşitlidir. Bu süreçte mekânsal düzlemde ticari ve politik aktivitelere de yer ayrılmaya başlanmıştır (Gökgür, 2008). Roma kentinde ev özel hayatı, bireysel veya grup olarak vakit geçirilebilen ve politik bir alan olan forum ise kamusal hayatı temsil etmektedir. (Russell, 2015).



Şekil 2.6 : Roma forumları.

Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonraki süreçte Orta Çağ'da Avrupa'da birçok kent ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan bu kentlerdeki merkezi yapı ise pazar alanlarına yakın konumdaki katedrallerdir (Carr, 1992). Dini yapıların etrafı duvarlarla çevrili, meydanların etrafındaki sokaklar ise organik formlardan oluşmuştur. Bu dönemde kamusal alan olan meydanlar, şehir merkezindeki önemli binaların önündeki boşluklardan oluşmuş ve meydanın çevresindeki binalarla sınırlandırılmıştır (Gökgür, 2008) (Şekil 2.7). Dini, toplumsal, siyasi ve ticari sebeplerle kullanılan çok işlevli bu alanlar, hayatın sosyal yönünün çeşitlilik içinde geçmesini sağlamıştır (Mehta, 2013). Kentin giriş kapısından başlayan ve pazar alanına kadar uzayan kamusal alanlar insanların birbirleriyle görüştüğü ve alışveriş yaptığı yerler olmuştur (Carr, 1992). Ticaret özelliği ile de ön plana çıkan orta çağ kentlerinin tamamına yakını bir pazar yeri olarak da nitelendirilmiştir (Saalman, 1968). Orta çağ şehirlerinin biçiminin belirlenmesinde ticaret alanlarındaki kamusal ve özel alan çatışmasının da etkisi olmuştur (Madanipour, 1999). Bu dönemin

konutları içe kapalı olmayıp kamusal alana açılan bir yönelimle tasarlanmıştır (Gökgür, 2008).



Şekil 2.7 : Bir orta çağ kenti olan Siena ve Piazza del Campo.

Yeniden doğuş olarak tanımlanan Rönesans, Avrupa’da Orta Çağ’dan sonra gelen dönemdir. Uygarlık tarihindeki en yaratıcı zamanlar olarak nitelenen bu dönem içinde bilimde, sanatta, düşüncede birçok değişim olmuş ve keşifte bulunulmuştur.

Rönesans’ın etkileri kentsel alanlara yansımış, özenli ve düzenli biçimler kullanılarak kent meydanları oluşturulmuştur. Orta Çağ’daki organik meydanlar yerini geometrik ve simetrik kent meydanlarına bırakmıştır (Girouard, 1985). Anıtsal nitelikte ve geometrik tasarımda olan kentsel kamusal mekanlar, herkese açık olmadığı dönemlerde ise toplumsal önemini kaybetmeye başlamıştır (Gökgür, 2008).

16. ve 17. yüzyıllarda meydanlar, geniş kaldırım ve caddelerden oluşan kamusal alanlar olarak güç gösterisi amacıyla tasarlanmıştır. Bu durumun sebebinin askeri gücün ve askeri araçların sokaklarda daha rahat hareket edebilmesi olduğu düşünülmektedir (Carr, 1992). Kamusal alanlar askeri gösterilerin haricinde insanların eğlenme ve sosyallik ihtiyacını karşılamak için tasarlanmış, ikonik yapısını koruyarak değişim göstermiştir (Gökgür, 2008).

17. yüzyıl ortasında başlayan ve 18. yüzyılı kapsayan, aydınlanma çağı olarak nitelenen süreç tüm dünyada özellikle de batı medeniyetlerinde önemli bir yere sahip olmuştur. Toplumsal yapıda, bilim ve felsefede ortaya çıkan farklılıklar, yenilik ve değişimlere sebep olmuştur. Akla ve mantığa dayalı fikirler Fransız Devrimi’ne sebep olmuş, yaşanan değişim ve gelişimin sonucunda ise toplumda eşitlikçi ve özgürlükçü bir yaklaşım gelişmiştir (Bristow, 2011).

18. yüzyılda Avrupa’da başlayan sanayileşmeden sonraki süreçte yaşanan çok sayıdaki değişimden biri de şehir merkezlerindeki kamusal alanlarda meydana

gelmiştir (Vural Arslan, 2009). Kamusal alanda bireylerin kimlerle yüz yüze geldiği mevzuu önemli hale gelmiştir. Toplumsal sınıf ayrımı ikinci plana atıldıktan sonra kahvehaneye, tiyatro ve opera salonlarına sadece seçkin sınıfa ait bireyler değil herkes gidebilir hale gelmiştir. Bu türdeki mekanlara giden sosyal sınıfın değişimi, kent pazarlarındaki sosyal grupların çeşitliliğini de artırmıştır. Bu dönemde buluşma mekânı olarak kahvehaneler kullanılmıştır. Kahvehanelerde insanlar sosyalleşmiş, kendilerini ifade etmiş, bağımsız bir şekilde düşüncelerini birbirlerine söyleme imkânı bulmuştur. Farklı sosyal sınıflardan insanlar bir arada zaman geçirmeye başladıkça bireyler birbirini gözlemlemiş, parklar da kahvehaneler gibi kamusal mekanlardan biri haline gelmiştir. Parklarda geçirilen zamanlar insanlara kahvehanelerdekine benzer imkanları sunmuştur (Sennett, 1992).

On sekiz ve on dokuzuncu yüzyıl süresince ortaya çıkan değişimler doğrultusunda, sanayi devrimi ile beraber şehir merkezindeki mevcut imalatlar ve barınma ihtiyacını karşılayacak konutlar kent merkezlerinin dışında kalan uydu kentlere taşınmış bu durum da kent yapısının tamamıyla değişmesine sebep olmuştur. Geçmişte, çalışma, barınma ve ticaret alanları şehir merkezlerinde toplanırken, sanayi devrimi sonrasında kentler farklı işlev alanlarına ayrılmıştır. Bu durum, tek merkezli kentlerin yerini aktivitelerin ayrı bölgelerde konumlandığı çok merkezli yapılara bırakmasına neden olmuştur. (Vural Arslan, 2009). 19. yüzyılın ortalarından itibaren olan süreçte de soyluların ve kapitalizmin tesiri altında kalan kamusal hayat, bireylerin toplumsal yaşamla olan bağlantısı kapsamında tekrar ele alınmıştır (Senett, 2013). Kentin işlevlerinin farklılaşması şehirdeki sosyal dokunun da değişimine sebep olmuş, bu durum da kamusal hayatı direkt etkilemiştir (Gehl,1987).

20. yüzyılla beraber kentler büyük bir alana dağılarak kurulmaya başlanmış bu durum da kentlerin arasındaki mesafeyi artırmış ve tekerlekli araçlar daha sık kullanılmaya başlanmıştır. Şehirler, yollar ve trafiğe göre biçimlenmiştir (Gökgür, 2008). Şehir merkezindeki konutlar uydu kentlere taşınmış, merkezdeki kamusal alanlar da ağırlıklı olarak taşıt yolları haline gelmiştir. Şehir merkezinde yapılan meydan, park gibi kamusal alanlar kolay ulaşım sağlanabilen yerlerde olsa da yeterince amacına uygun kullanılamamıştır (Ayataç, 2017). İnsanların kamusaldan ziyade özel alanlarda vakit geçirmeye başlamasıyla şehir merkezlerinin eskisi kadar önemi kalmamıştır (Sennett, 1992). Kamusal alanlar ifade ettiği anlamı kaybetmeye

başladıktan sonra toplumsal hayata yeterince hizmet edemeyen geçici mekanlar haline gelmiştir (Gül ve diğ., 2016).

Ekonomideki gelişmeler özel sektörün kentteki ağırlığını farklı bir noktaya taşımış ve kentsel alanları kısmen özelleştirmiştir (Madanipour, 1999). Bu durum şehirlerde özel sektörün de kamusal alan imal etmesine sebep olmuş ve hazırlanan projeler ile yeni kentsel kamusal mekanlar üretilmeye başlanmıştır (Gökgür, 2008). Merkezde yaşayan insanların daha emniyetli ve konforlu bir yer olarak gördükleri bölgelerin kent dışına taşınmasıyla beraber ortaya çıkan kamusal alan ihtiyacı eğlence parkı, alışveriş merkezi gibi mekanlarla giderilmeye çalışılmıştır (Carr, 1992). Alışveriş merkezi projeleri kamusal alan ihtiyacına karşılık vermek için özel mülkiyette hazırlanan ilk tasarımlardandır. Bu mekanlar antik dönemdeki agoraların ve orta çağdaki pazar alanı fonksiyonlarının adeta devamı niteliğindedir (Gruen ve Smith, 1960). Alışveriş merkezleri sadece alışveriş amacıyla gidilen bir yer olmaktan ziyade insanlar için bir çekim alanı da olmuştur (Maitland, 1985). Otomobil sayısının gittikçe artmasına benzer şekilde alışveriş merkezlerinin sayısı da zamanla artmış, mekânsal olarak tamamen kapalı olan biçimleri de yapılmaya başlanmıştır (Kowinski, 2002). Neoliberalizm sonrasında özel sektörün rant kaygısı güden politikaları sonucunda kamusal alanlarda rekabetçi bir yaklaşım oluşmuş ve bu durum da kamusal alanın çökme sürecini başlatmıştır (Sennett, 1992).

21. yüzyıla gelindiğinde ise kamusal alanlar, kentteki bireylerin sosyal ve kültürel değerlerinden uzaklaşmış ve sadece bir yer olarak görülmeye başlanmıştır. Kamusal alanlardaki suç faktörü de insanları ortak yaşam alanlarından uzaklaştıran etkenlerden biri olmuştur (Miethe, 1995). Şehirdeki farklı sosyal gruplara ait insanların yaşadıkları, eğlendikleri ve ortak zaman geçirdikleri kamusal alanlar birbirinden ayrılmaya başlanmıştır (Ayata, 2003). Öte yandan kamusal alanlar kente değer katmak için yapılan projeler haline de gelmiştir (Akkar Ercan, 2007). Özel sektör tarafından kendi içine odaklı, merkezden bağımsız yeni mekanlar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu mekanlar, ticaret, konut ve hizmet sektörünün hepsine birden hitap eden karma kullanımlı yapılar olarak tasarlanmıştır (Carr, 1992).

Kentsel alanda yaşayan bireylerin kamusal alanda birbirleriyle yüz yüze yaptıkları ticaret ve politikalar, karşılıklı iletişimlerini geliştiren ulaşım ve teknoloji olanakları sayesinde günün her saatinde her yerden yapılabilir hale gelmiştir. Gelişen

haberleşme teknolojileri sayesinde kamusal alanlar da aslında dijitalize olmuştur (Thompson, 2002). Kamusal alanlar artık daha çok yeşil alan, turizm, ticaret gibi fonksiyonlar için kullanılmaya başlanmıştır (Madanipour, 1999). 21. yüzyılda toplumun bazı kesimleri barınma ihtiyacını korunaklı kapalı sitelerle karşılamaya başlamış, bu durum kamusal alanı da etkilemiştir (Swyngedouw ve diğ., 2002).

Sonuç olarak Antik Yunan'da agoralarla başlayan kamusal alan kavramı günümüze kadar birçok değişime uğramıştır. Kamusal alan, Antik Yunan'da demokratik, toplumsal, ticari ve gündelik aktiviteler yapılan agoralar, Roma döneminde politik ve gündelik aktivitelerin yapıldığı mekanlar, Orta Çağ'da politik ve gündelik mekanın ayrıştığı yerler, Rönesans'ta idari gücün sergilenme alanı, 16. ve 17. yüzyıllarda askeri gösterilerden kalan zamanlardaki kamusal kullanım, sanayileşme döneminde ise kaybolan sosyal yaşamın görüldüğü tesadüfler mekanı olarak tanımlanırken günümüzde alışveriş, eğlence, kültür ve sanat, boş zaman aktiviteleri ve sosyal medya olarak tanımlanmaktadır (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 : Kamusal alanda tarihsel süreçte yapılan aktiviteler.

2.2.2 Kamusal alan olarak meydanlar

Kamusal alan olarak kent meydanları tarihin her döneminde kentlilerin hayatında önemli bir yere sahip olmuştur. Latince'de "platea" Roma'da "forum", Almanya'da "platz", İspanya'da "plaza", İtalya'da "piazza" İngiltere'de "square" olarak isimlendirilen alanların Türkiye'deki karşılığı "Meydan"dır.

Arapça'dan Türkçe'ye geçen meydan sözcüğü TDK (2019)'da bölge, müsabaka, tesadüfler mekânı, çevre, şans, olanak, zaman anlamına gelen sözcüklerle tanımlanmaktadır.

Zucker (1959) ise meydanları mülkiyeti halka veya kişiye ait olan, ruhsal olarak dinlenilen mekân olarak tanımlamış ve biçimleri bakımından kapalı, egemen, amorf, gruplandırılmış ve çekirdek olmak üzere 5 farklı çeşide ayırmıştır. Norberg-Schulz

(1966) ise meydanı “ zihinde canlandırılabilen, hareket için bir hedefi temsil eden, düşünmesi kolay, kentteki en belirgin ve göze çarpan yapı” ile ifade edilmiştir.

Gültekin (1996) Türk şehirlerinde meydanların pazar ve bayram yeri gibi işlevsel bir amacının olduğunu söylemiştir. Eyüce (2000) meydanı, kilise, cami, kamu yapısı, ticaret merkezi gibi bir odak noktasının çevresinde konumlanan farklı biçimsel özelliklere sahip açık alanlar olarak nitelendirmiştir. Acarlı ve diğ., (2018) meydanların kırsal bölgelerde anıt ağaç, kahvehane, cami çevresindeki toplanma alanları olarak gelişim gösteren, kentsel bölgelerde ise anıt, bina, dini yapı çevresinde gelişen ve bir buluşma mekânı olarak görülen yer olarak ifade etmiştir. Taşçı (2014) ise meydanı çevresinde anıt, tarihi, estetik özelliklere sahip mimari yapı bulunan alanlar olarak tanımlamıştır.

Günümüzde şehirlerdeki açık alanlar, farklı araştırmacılar tarafından çeşitli perspektiflerle değerlendirilmektedir. Önder ve Aklanoğlu (2002) meydanları sadece fiziksel bir alan olmanın ötesinde, sosyal etkileşimlere ev sahipliği yapan mekânlar olarak benimsenmiştir.

İnceoğlu ve Aytuğ (2009) ise meydanları tarih boyunca insanların toplanarak vakit geçirdiği, dinlenip sohbet ettiği ve fikir alışverişinde bulunduğu alanlar olarak kabul edildiğinden bahsetmiştir. Bu tanım, meydanların tarih boyunca toplumsal etkileşimlerin merkezi olma özelliğine vurgu yapmaktadır. Meydanlar, insanların sosyal ilişkiler kurduğu ve kültürel etkileşimlerin gerçekleştiği mekânlar olarak değerlendirilmiştir.

Işık (2013), meydanı, ana caddeler ile sokakların birleştiği noktalarda bulunan, şehirde yaşayanların sosyalleşme gereksinimini karşılayan açık alanlar olarak tanımlamıştır. Bu tanımlama, meydanların konumlarının ve işlevlerinin, şehirli bireylerin sosyal ihtiyaçlarına uygun bir şekilde planlandığına işaret etmektedir.

Durak (2018) ise meydanları, geniş bir alana yayılan ve içinde yapı barındırmayan açık alanlar olarak ifade etmiştir. Bu tanım, meydanların geniş bir fiziksel alana yayıldığı ve genellikle binalarla çevrili olmadığı anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak, farklı araştırmacıların meydanlara yönelik çeşitli tanımlamaları, bu açık alanların çok yönlü ve katmanlı karakterini ortaya koymaktadır. Meydanlar,

sadece fiziksel özelliklerinin ötesinde, sosyal, kültürel ve mekânsal bağlamda da önemli bir rol oynamaktadır.

Lynch (2016) meydanın kentteki kamusal alanlar içinde en önemlisi olduğunu belirtmiştir. Lynch'e göre meydanlar açık alan olmanın yanı sıra insanlar arasındaki etkileşimi de artıran mekanlardır. Kentteki birçok aktivitenin meydanlarda kesişiyor olması meydanları bir odak noktası haline de getirmektedir.

Krier (1979) meydanları bireylerin kullandıkları ilk kentsel alan olarak ifade etmiştir. Semerci (2008) de meydanları kentlilerin kullandığı ilk kamusal alan olarak nitelemekte ve kent hayatında önemli bir yeri olduğunu söylemektedir. Semerci (2008)'e göre kentin odak noktaları olarak görülen meydanlar, kentlilerin birbirleriyle iletişim kurduğu, çeşitli etkinliklerde bir araya geldiği, tüm bireylerin mekânın içindeki fırsat ve olanaklardan eşit olarak faydalanabildiği yerdir. Erturan (2011) meydanları kamusal alanın ve kentsel yaşamın merkezi olmanın yanı sıra herhangi bir gerekçe olmadan da gidilebilen mekanlar olarak tanımlamıştır.

Özalp (2008) meydanları, kentte yaşayan bireylerin birbirleriyle ilişki kurduğu, kentle ilgili konuları tartıştıkları mekanlar olarak açıklamıştır. Özalp (2008)'a göre meydanın konumu ve çevresindeki önemli alan ve yapıların varlığı meydanı daha cazip hale getirmektedir. Kent meydanları bazı kentlerde kent markası haline de gelmiştir. Gökgür (2008) meydanların birçok kentin kuruluşunda etkili olduğunu, kamu yönetimi için yapılan çok sayıdaki düzenlemenin gerçekleştiği mekanlar arasında bulunduğunu ve aynı zamanda kentte simgesel bir değerinin de olduğunu ifade etmiştir.

Moughtin (2003) meydanların kentteki önemli yapı ve yapım çalışmalarının sonucunda ortaya çıkan sorunlar için bulunan çözümler neticesinde geliştirildiğini ifade etmiştir. Sertkaya (2011) meydanların bireylerin dinlendiği, buluştuğu, karşılıklı düşünce alışverişinde bulunduğu mekanlar olmaktan çıkıp günümüzde taşıtlar tarafından istila edilmiş büyük otoparklara dönüştüğüne değinmiştir. Şavklı ve Yılmaz (2013) ise meydanların araçlara ve trafiğe maruz kalarak eski önemini ve amacını yitirdiğini söylemiştir.

Tırnakçı (2020) ise meydanları içinde istenildiği şekilde hareket edilen, kentlilere bir buluşma noktası olan, kentteki çok sayıda etkinliğe ev sahipliği yapan, cadde ve sokaklarla bağlantı kuran kamusal mekanlar olarak tanımlamıştır.

2.3 Ulaşım Türü Tercihleri

Ulaşım, insanların günlük hayatını etkileyen önemli faaliyetlerden biridir. Ulaşımı doğrudan etkileyen ulaşım türü seçimi de ulaşım planlamasında göz önünde bulundurulacak öncelikli konular arasındadır. Şehirlerde artan trafik yoğunluğu ve özel araç kullanımı ulaşım sistemi üzerinde ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Bu noktada bu sorunun verimli bir şekilde çözülebilmesi için bireylerin ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörlerin tespit edilip sistemin buna uygun bir şekilde kurgulanması önem arz etmektedir.

1960'lı yıllarda ulaşım türleri ve tür seçimiyle ilgili çalışmalar başlamıştır. O dönemde yapılan çalışmaların ağırlıklı olarak coğrafya ve mühendisliği temel aldığı, bireylerin araç ve hareketleriyle ilgili olduğu görülmektedir (Hensher ve King, 2001). Yapılan çalışmalar yolcuların kendilerine en yüksek fayda sağlayan türü tercih etmesi üzerine kurgulanmıştır. Bireylerin sosyo demografik yapıları, zaman, maliyet, coğrafi şartlar gibi birçok faktör bu çalışmalarda göz önünde bulundurulmuştur (Cervero, 2002).

Bireylerin ulaşım faaliyetlerini, cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, meslekleri, eğitim düzeyleri gibi sosyo-demografik özellikleri ve aile üyelerinin faaliyetleri doğrudan etkilemektedir. Bu faaliyetler çalışma, eğitim, alışveriş, eğlence gibi birçok farklı amaca bağlı olarak gelişmektedir. Bireyler seyahat amacına göre ulaşım türü tercihinde bulunmaktadır. Bir seyahat planı birden fazla ulaşım türü seçimiyle de tamamlanabilmektedir. Bireylerin ulaşım türü tercihleri, konfor, güvenlik, yolculuk mesafesi, seyahat süresi, maliyet, konum gibi faktörlerden etkilenmektedir (Marasinghe, 2015).

Bireyden bir konu hakkında karar vereceği zaman, genellikle bir dizi alternatif içinden bir seçimde bulunması istenmektedir. Bu durum konut, iş, seyahat, alışveriş, eğlence gibi birçok konuda geçerli olduğu gibi ulaşım talebinde de geçerlidir. Bireylerin ulaşım türü seçiminin altında yatan faktörlerin tespiti uzun vadede ulaşım planlamasına önemli katkılar sağlayacaktır. Plancının etkili bir ulaşım planı ve tasarımı yapabilmesi için öncelikle bireylerin ulaşım türü tercih davranışlarını anlaması gerekmektedir. Bu konuyla ilgili hâkim literatür somut verilere dayanıyor olsa da bireylerin tercihleri ve bireysel değişkenler de mutlaka hesaba katılmalıdır. Bireylerin kalite, güvenlik, fiyat, esneklik, sosyal birçok konudaki algısı ulaşım türü

tercihlerini etkilemektedir (Koppelman ve Pas, 1980). Birçok tüketici davranışı araştırmasında olduğu gibi bazı seyahat davranışı araştırmaları da ücret ve zaman çerçevesinden ele alınmalıdır. Li (2003) yaptığı çalışmada kent içi ulaşımda taşıtlarda algılanan ulaşım süresinin (işe gidiş geliş süresi, aktarma sayısı, kullanılan ulaşım türü), yolculuk süresinin (seyahat, bekleme, erişim ve aktarma) yolculuk şartlarının (sağlanan konfor ve kalite) yolcu memnuniyeti üstünde etkili olduğunu söylemiştir (Li, 2003).

Knight (2007) bu konu hakkındaki geçmiş çalışmaların daha çok araba ve otobüs üstünden tartışıldığını, diğer ulaşım türleri ile ilgili araştırmaların nispeten daha az olduğunu söylemiştir. Knight (2007)'ye göre bireylerin ulaşım türü seçimi psikolojik ve duygusal, pratik ve işlevsel, ekonomik olmak üzere 3 temel başlıkta ele alınmaktadır. Özel araç tercihi bireye sunduğu konfor koşulları ve kolaylık sayesinde kişiyi daha özgür ve kontrollü hissettirmektedir. Kendi başına araba kullanmak bazı sürücüler için zevk kaynağıken bedensel engelliler için bazı durumlarda sorun haline gelmektedir. Özel araç kullanımının dezavantajı ise yüksek bakım ve işletme giderlerine, çevre kirliliğine ve trafik tıkanıklığına sebep olmasıdır. Otobüsün olumlu tarafı diğer ulaşım türlerine göre daha düşük maliyetli olması ve geniş bir alanda güzergâh imkânı sunmasıyken olumsuz tarafı ise özellikle kırsal alanlarda otobüs ağ haritasının sınırlı olması, bireylerin toplu taşımaya erişememesi ve suç korkusu yaşamalarıdır. Yürüme ise insanların sağlığına olumlu katkılar sunması ve keyif verici bir aktivite olması sebebiyle popüler ulaşım türü tercihlerindendir. Fiziksel engeli olan bireyler için uzun mesafeleri yürümek zor olsa da toplumun genelinde sosyal teması artırdığı için de sıklıkla tercih edilmektedir (Knight, 2007).

Çok sayıda ülkede bireylerin ulaşım türü tercihinde ilk sırayı özel araçtan sonra bisikletin aldığı görülmektedir. Bisiklet gibi motorsuz ulaşım araçlarının kullanımında biraz da alışkanlıkların etkisi bulunmaktadır (Heinen ve diğ., 2010) Ulaşım türü seçiminde bisiklet ve toplu taşımayı tercih etmek sürdürülebilir kentsel gelişmeye de katkı sağlamaktır. Bu ulaşım türlerine olan desteklerin artırılması tercih oranlarını da doğrudan etkilemektedir. Toplu taşımanın herkes tarafından erişilebilir olması, bireylerin erişim taleplerine yeterli karşılığı verebilmesi, yolcu kapasitesinin istenen düzeyde olması gibi birçok faktörün de bireylerin toplu taşıma tercihleri üstünde etkisi vardır (Kager ve Harms, 2017).

2.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde erişilebilirlik, kamusal alan ve ulaşım türü tercihleri ile ilgili literatürdeki bilgilere yer verilmiştir. Kamusal alanlar kentlilerin hayatında önemli bir yere sahiptir. Bu alanların içinden özellikle de kent meydanlarının tarihsel süreçte geçirdiği değişim ve gelişimi anlamak, kamusal alanın fiziksel olduğu kadar kavramsal olarak da daha iyi anlaşılmasına sebep olmuştur.

Kamusal alanlar içinde özellikle de kent meydanları sürdürülebilir kentsel gelişim için kritik bir öneme sahiptir. Bu noktadan hareketle kentteki birçok aktiviteye ev sahipliği yapan, kentlilerin istediği zaman istediği kadar zaman geçirebilme hakkına sahip olduğu, ortak açık alanlar olarak da nitelenen kent meydanlarına erişim ve ulaşımın sağlanma konusu öne çıkmaktadır. Kamusal alanların erişilebilirlik odağında tasarlanıp geliştirilmesi, herkes için sağlıklı ve yaşanabilir kentleri meydana getirecektir. Herkes tarafından erişilebilir olması istenen kent meydanlarının fiziksel olarak erişim ile ilgili bir sorununun kalmaması, toplumun sosyal ilişkileri de dahil olmak üzere birçok konuda olumlu gelişmelere sebep olacaktır.

Özellikle son dönemde değişmeye başlayan kamusal alan kavramı çeşitli tartışmaları da beraberinde getirmiş, mekanların özel sektör tarafından da üretilmeye başlanması mekanların kamusallığını tartışmaya açmıştır. Yine de kamusal alanı yalnızca mülkiyete bağlı değerlendirmekten ziyade erişilebilirlik şartları, kamuya sağladığı yararlar, alanı kullanan paydaşlar özelindeki parametrelerle değerlendirmek daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Arazi planlamasında olduğu kadar ulaşım planlamasında da önemli bir rolü olan erişilebilirlik kavramı yaşanabilir çevreler oluştururken etkin bir şekilde kullanılmalıdır. İyi sayılan kamusal alanlar aynı zamanda erişilebilir alanlar olarak da karşımıza çıkmaktadır. Erişilebilirlik, kentsel ulaşım da önde gelen parametrelerden biridir. Kentlilerin günlük hayatını doğrudan etkileyen ulaşım faaliyetinin herkes için erişilebilir ve sürdürülebilir olarak planlanmasında da bireylerin ulaşımındaki tür tercihlerinin doğrudan bir etkisi bulunmaktadır. Bu noktadan hareketle ulaşımındaki tür tercihlerini etkileyen kriterleri belirlemek de sistemi doğru kurgulamak için birincil bir etkiye sahip olacaktır.

3. KENTSEL ERİŞİLEBİLİRLİKTE ULAŞIM TÜRÜ TERCİHLERİNİN MEKANSAL ETKİSİ

Kentteki hayatın odağında yer alan ve durmaksızın kullanılan kentsel kamusal alanlara, özellikle kent meydanlarına erişim ve ulaşımın kolaylaştırılması büyük önem taşımaktadır. Kentlilerin meydana erişiminin, ulaşımının rahatlıkla sağlanması, bu alanı verimli kullanması, bir kent meydanını başarılı kılan faktörler arasındadır (Healthy Spaces and Places, 2009).

Ulaşım, insanların veya eşyaların hızlı, güvenli ve ekonomik olarak bir yerden başka bir yere hareket etmesi ve bu sürecin organizasyonudur (Tümerterkin 1987; Abbasgil, 1994). Kentteki etkinliklerin sürekliliği, kentsel alanlara erişim ve ulaşımın kesintisiz sağlanmasıyla elde edilmektedir. Kentte ikamet eden her bireyin kamusal alanlara erişme hakkı vardır (Evcil, 2010).

Herkes için sürdürülebilir ve erişilebilir ulaşım sistemlerinin sağlanması da sürdürülebilir kentsel gelişmenin önemli bir parçasıdır (Casas, 2007). Sürdürülebilir kentsel gelişmeyi odağına alan Sürdürülebilir Kalkınma için Küresel Hedefler Projesi, yoksulluk, açlık, eşitsizlik ve iklim değişikliği gibi insanlığın acil ele alması gereken sorunlarına çözüm bulmak için daha yeşil, daha adil ve daha iyi bir dünya inşa etmek amacıyla 193 ülke lideri tarafından verilen 17 taahhüden meydana gelmektedir. Sürdürülebilir kalkınma için oluşturulan bu küresel hedeflerden biri de kentleri ve konut bölgelerini; eksiksiz, tehlikeden uzak, dirençli ve sürdürülebilir hale getirmektir. Şehirleri ve toplulukları sürdürülebilir kılmak için uygun ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri oluşturmak da bu hedeflerden biridir (Şekil 3.1).

Herkes için güvenli, uygun maliyetli, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerini geliştirmek, toplu taşıma hatlarını genişletmek, kadınların, çocukların, engellilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarını ön planda tutarak yol güvenliğini artırmak, kapsayıcı ve sürdürülebilir kentleşme hedeflerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (UN., 2019).



Şekil 3.1 : Sürdürülebilir kalkınma için küresel hedefler (UN, 2019).

Sürdürülebilir ulaşımın; işletme yeterliliğini sağlaması, yerel ekonomiye ve kalkınmaya etki etmesi, insanların ve eşyaların etkin hareketliliğini sağlaması gibi ekonomik hedefleri; kültürel değerlerin korunması, bireyler arasındaki toplumsal bağlılığı artırılması, temel ulaşım ihtiyaçlarının ödenebilirliğinin karşılanması, insanın sağlık ve güvenlik hizmetlerine erişiminin sağlanması, sosyal eşitliğin oluşturulması gibi sosyal hedefleri; gürültü, su ve hava kirliliğinin azaltılması, doğal kaynakları, açık alanları ve canlı türlerini koruması gibi çevresel hedefleri vardır (Litman, 2011).

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin de önemli bir bileşeni olan erişilebilirlik (Hansen, 1959), ulaşım sistemi, arazi kullanımı, zaman ve bireysel ihtiyaçlardaki farklılıkları göz önüne alarak (Engwicht, 1993; Bhat ve diğ., 2001; Geurs ve Wee, 2004) istenilen mekâna, ürün ve aktivitelere ulaşmak olarak ifade edilebilir. Kentte yaşayan bireylerin mal ve hizmetlere olduğu kadar sağlık, eğitim ve sosyal olanaklara da erişimi sağlanmalıdır (Preston ve Raje, 2007; Cassas, 2007).

Erişilebilirlik açısından özellikle kent merkezleri ve meydanlarının içinde bulunduğu tarihi çevrelerin incelenmesi de bu bağlamda birincil öneme sahiptir. Günümüzde birçok tarihi kent merkezi ve meydanının bu çerçeveden incelendiğinde başarılı olduğu görülmektedir. Bu alanlara olan ulaşım projelerinin geliştirilmesinde de ulaşım türü tercihlerinin önemli bir etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Ulaşım sistemini oluşturan tüm elemanların birbiriyle olan entegrasyonu arttıkça ulaşım kaynaklı sorunların da minimize edileceği anlaşılmaktadır.

3.1 Erişilebilirlikte Farklı Ulaşım Türlerinin Değerlendirilmesi

Ulaşım sistemleri, uygun planlama teknikleriyle kullanıcıların çeşitli hizmet ve faaliyetlere erişimini sağlamaktadır. Bu planlama tekniklerinin içinde erişilebilirliğe dayalı olanlar ise günümüzde hala yenidir ve uygulayıcılar tarafından geliştirilmeye devam edilmektedir. Bu yeni sayılan teknikte planlama yapılırken bir karar almadan önce erişilebilirlik faktörlerinin de göz önünde bulundurulduğu kapsamlı bir erişilebilirlik analizi yapılmaktadır. Erişilebilirlik, çoğu ulaşım faaliyetinin temel hedefi olduğundan aslında ulaşım planlaması da erişilebilirliğe dayalı olmalıdır.

Ulaşım için yapılan geleneksel planlama anlayışında, karayolu hizmet seviyesi, trafik hızı, araç işletme maliyeti gibi taşıt odaklı göstergeler kullanılarak ulaşım sistemi performansları ölçülürken genellikle erişilebilirlik ve ilgili diğer faktörler göz ardı edilmektedir. Yeni planlama anlayışında ise ulaşım kararları genellikle farklı ulaşım türlerinin birbiriyle entegrasyonunda erişilebilirlik kriterleri dikkate alınarak yapılmaktadır. Yani yeni planlama anlayışında erişilebilirlik analizi daha kapsamlı bir şekilde ele alınmaktadır. Erişilebilirlik, ulaşım ve arazi kullanım planlamasında, erişilebilirliğin etkilerini ölçmek için birçok hizmet düzey göstergesi yani seyahat mesafelerini, sürelerini ve maliyetlerini vb. ölçen modeller ile gün geçtikçe gelişmektedir (Litman, 2021).

Ulaşım sistemleri kara, hava, deniz ve demiryolu olmak üzere dört ana türden meydana gelmektedir (Keskin, 1975). Ulaşım dört ana başlık altında incelense de kent içi ulaşım; yolcunun kendi özel aracıyla yaptığı bireysel ulaşım; bireysel ulaşım ve toplu taşıma ara kesitinde birleşen taksi, dolmuş taşımacılığından oluşan ara toplu taşıma ulaşımı ve kentte toplu şekilde yer değiştirmeye olanak sağlayan toplu taşıma ulaşımı olmak üzere üç ana başlıkta ele alınmaktadır (Kalpakçı, 2013). Motorlu ulaşım türleriyle motorlu olmayan ulaşım türlerinin birbiriyle entegre edilmesi erişilebilirliğin sağlanmasındaki temel gayedir (Barter, 2000).

Yürüme, bisiklet, toplu taşıma, özel araç gibi birçok farklı ulaşım türü kentlerde etkin bir erişim sağlamak için kullanılmaktadır (Evcil, 2010). Kentlilerin kentsel kamusal alanları etkin bir şekilde kullanması, bu alanlara erişim sağlarken farklı ulaşım türü seçeneklerine sahip olmasıyla da yakından ilişkilidir. Kentteki mevcut altyapının

imkân tanıdığı ölçüde var olabilen farklı ulaşım türlerinin içinden ulaşım türü seçimi yapmak, kent içi hareketlilikte önemli sonuçlara zemin hazırlamaktadır.

3.1.1 Motorsuz ulaşım türleri

Kentteki ulaşım ihtiyacının motorlu ulaşım araçları olmadan karşılanması temeline dayanan motorsuz ulaşımın sürdürülebilir kentsel gelişmede de önemli bir rolü vardır. Yürüme ve bisiklet kullanımı olarak ikiye ayrılan bu ulaşım türünün yaygınlaşması için kamu politikaları doğrultusunda altyapı yatırımlarının güçlendirilmesi, toplumda yaygınlaştırılması için ise örnek uygulamaların sayısının artırılması gerekmektedir.

3.1.1.1 Yürüme

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki, 19. yüzyılın da başlarındaki süreçte otomobilin kentlerde kullanımı önemli bir reform etkisi göstermiştir. Böylece yürüme eyleminin bireylerin günlük hayatındaki yeri de değişmeye başlamıştır. Otomobilden önce ulaşım için yürüme adeta bir zorunlulukken otomobilin yaygınlaşmasından sonra bu durum değişmiş, yürümenin ulaşımındaki ağırlığı azalmaya başlamış ve kentler otomobillere uygun hale getirilmeye başlanmıştır. Amerika ve Avrupa'da endüstri devrimiyle beraber kent dokularındaki bu değişimden yürünebilirlik de etkilenmiştir. 1950'li yıllarda Dünya Savaşı'nın da etkisiyle harap olan Avrupa kentleri yeniden inşa edilmeye başlanmış ve şehir merkezlerinde otomobil ağırlıklı bir mekânsal gelişim söz konusu olmuştur (Farnian, 2014). Ayrıca 19. Yüzyılın başlarından itibaren ilk kez kentsel tasarımcılar ve şehir plancıları çalışmalarında yürünebilirlik kavramından bahsetmeye başlamıştır (Southworth, 1997).

Otomobillerin sayısının her geçen gün artması, çevre ve gürültü kirliliğinin yoğunlaşması, altyapı maliyetlerinin artması, trafik kazaları ve tıkanıklıklarına sebep olması, araçların yakıt tüketiminin artması ve zararlı egzoz emisyonlarının çevreye zarar vermesi, yaya güvenliğinin azalması gibi birçok kentsel sorunu da beraberinde getirmiştir (Okullu, 2007). Bu durum kent hayatını birçok yönden olumsuz etkilemiş, yayalar için konfordan ve güvenden uzak kentsel alanlar oluşmaya başlamıştır (Farnian, 2014). 20. Yüzyılın sonlarına doğru ise kentlerin yaşam kalitesi oldukça azalmış, 21. Yüzyılda ise bu durum yerini yapılı bir çevrenin yeniden tasarlanma ihtiyacına bırakmıştır (Sınmaz, 2013).

Yürüme çok boyutlu bir yaklaşımla ve ilişkisel bir bakış açısıyla incelenmelidir (Erturan ve Aksel, 2023). Yürüme, bir ulaşım çeşidi olmanın yanı sıra kentteki etkinlikler için de bir başlangıç noktasıdır. Yürüme, kentsel kamusal alanda kentlinin kendi kendine yer alma hali veya günlük hayattaki olağan etkinliklerden biri olarak da tanımlanabilmektedir (Gehl, 2013). Yürüme yalnızca bir ulaşım çeşidi olduğu için değil aynı zamanda kentte yaşayanların yapıli çevreyi keşfetmesine ve birbirleriyle olan etkileşimlerinin artmasına sebep olduğu için de önemlidir (Hancock ve diğ., 1999). Kentlinin yer değıştirmesine sebep olan, en temel ve ucuz ulaşım şekli sayılan yürüme aynı zamanda günlük hayattaki her yolculuğun başlama ve bitme noktasıdır. (Burden, 2005). Yürüme, faydalı bir ulaşım şekli olmanın yanı sıra kentlilerin büyük çoğunluğu tarafından kullanılan, doğaya zarar vermeyen, kentlilerin büyük çoğunluğu tarafından erişilebilen, rekreasyon değeri yüksek bir eylemdir (Soutworth, 2006). Kentteki günlük seyahat yolculuklarının büyük çoğunluğunun yapıldığı yürüme ile kenti iyi bir şekilde deneyimleme şansı da bulunmaktadır (Duffy, 2009).

Yürüme aynı zamanda kişiye zevk veren, hareket imkânı sağlayan da bir eylemdir. Günlük seyahat yolculuklarının büyük çoğunluğu yürüme üstünden kurgulanır ve insan hayatında vazgeçilmez hale gelir. Hem ulaşım hem de erişim şekli olan yürüme ile günlük seyahat yolculuklarının neredeyse %50'si yapılır ve bu durum da günlük hayattaki yerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir (Litman, 2014).

Yürünebilirlik, kentteki ulaşım ağının ve yapıli çevrenin en temel bileşeni olmanın yanı sıra kentlilerin birbirleriyle sosyal etkileşimine de zemin hazırlar. Yürünebilirlik için arazinin kullanım şeklinin, cadde-sokak tasarımlarının, mahalle karakterinin, kamusal açık alanların, yaya erişiminin, ulaşım değışkenleri de önemlidir (Southworth, 1997).

Kentteki araç sayısının ve yaya kullanımına ayrılmış alanların birbiriyle denge içinde olması yürünebilirlik için önemli bir konudur. Yaya alanları herkes için erişilebilir olmalıdır. Kentteki tüm kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarına hiçbir fark gözetmeksizin cevap verebilen yaya yolları, geçitleri, kent mobilyaları, kentsel donatılar, ağaçların varlığı da bu duruma destek olmalıdır (Hancock ve diğ., 1999).

Yayalara uygun koşulları sağlayan alanlar yürünebilir olarak ifade edilmektedir. Ulaşım ağı içinde yürünebilirlik düzeyi yüksek olan sistemler kentliler için en uygun olanlardır (Tekel ve Özalp, 2016). Bir noktadan başka bir noktaya erişme imkânı

sağlayan yürünebilirliğin gerekliliklerini yerine getiren alanlar da yürünebilir olarak ifade edilmektedir (Özalp, 2016). Yayalara güven hissi veren, rahatlık sağlayan, konfor koşullarına uygun çevreler yürünebilirdir (Litman, 2011).

Yürümek, kentlerde sürdürülebilirliğin önem kazanmasıyla beraber önemli bir ulaşım türü olarak görülmektedir. Kentsel mekanların erişilebilir, güvenli, sosyal etkileşime elverişli alanlar olarak tasarlanıp planlanmasını da bir zorunluluk haline getirmiştir (Moura ve diğ., 2017). Yürünebilirliğin kentsel alanlarda doğal ve ekonomik kaynakların korunması ve sürdürülebilir olması üstünde de etkisi vardır. 1990'lı yıllardan itibaren kentlerdeki yeni planlama yaklaşımları ve girişimleri, insanı odağına alan kentsel tasarım politikaları, yaşanabilirlik, yeni şehircilik, akıllı büyüme, sürdürülebilirlik gibi birçok yaklaşımı da beraberinde getirmiştir (Sınmaz, 2013).

Gün içinde ev ve işyeri arasında yürüyerek yapılan seyahatlerin kentteki toplam yolculukların içinde küçük bir payı vardır. Yürüyerek yapılan seyahatlerin büyük çoğunluğu turizm, eğlenme, alışveriş yapma, okula gitme amacıyla 5 km'ye kadar olan alan sınırları içinde gerçekleştirilmektedir. Yayaların hızları da birbirlerine göre değişiklik göstermektedir. Çocuklar, yaşlılar ve fiziksel kısıtı olan bireyler diğerlerine göre daha yavaş yürümektedir. Yaya olarak erişim sağlayan bir bireyin saatte ortalama hızı dört ile altı km/saat arasındadır. Günlük seyahatlerde yürümek için en uygun mesafe toplu taşıma durakları için 0,4 km, kentte hedeflenen varış noktası içinse maksimum 6,4 km mesafedir. Bireyin işyerinden veya yaşadığı evden 0,4 km ile 0,8 km uzaktaki toplu taşıma durakları, kentsel donatılar yürümenin tercih edilmesini azaltmaktadır (Schiller ve diğ., 2010).

Yürümenin ulaşımdaki payı ise her geçen gün artmaktadır. Büyük Hint şehirlerinde yürümenin ulaşımdaki payı %25 ile %50 arasında değişirken bu oran Afrika'nın büyük şehirlerinde %50, orta ve küçük şehirlerinde ise %60 ile %70 arasındadır (UNITAR, 2010).

Yapılan birçok araştırmaya göre ise Amerika Birleşik Devletleri gibi çok gelişmiş ülkelerde motorlu taşıtın yürümeye göre daha fazla tercih edildiğini göstermektedir. Amerika'da yapılan bir araştırmaya göre bir Avusturyalı günde ortalama 9,695 adım, Japon ortalama 7.168 adım, İsviçreli 9.650 adım atarken Amerikalı 5.117 adım atmaktadır. Başka bir araştırmaya göre ise İngiltere'de bir çocuk günlük ortalama on

iki bin ila on altı bin adım atarken bu sayı Amerika Birleşik Devletleri'nde 11.000 ila 13.000 adım arasındadır. Amerika'da bir kişinin yılda motorlu taşıt kullanarak yaptığı seyahat sayısı 1969'da 2,32 yolculuk ve 20,64 mil iken bu sayı 2001'de 3,35 yolculuk ve 32,73 mile yükselmiştir (Vanderbilt, 2012).

3.1.1.2 Bisiklet

Fransızca'da ‘‘velocipede’’, İngilizce'de ‘‘bicycle’’, Osmanlıca'da ‘‘derrace’’ olarak adlandırılan bisiklet, iki teker üstünde pedallarla hareket eden motorsuz bir ulaşım aracıdır. Yüzyıldan fazla zamandır ulaşımında kullanılan, otomobilin icadına kadar olan süreçte de en önemli ulaşım aracı olarak görülen bisikletin otomobilleşmeden sonraki süreçte bazı ülkelerde ulaşım amacıyla kullanımı yok olma seviyesine gelmiş olsa da birçok ülkede de mevcut değerini korumuştur (Uz, 2003). Bisiklet, zamanla gelişmiş, geliştikçe de farklı kullanım amaçlarına daha iyi hizmet etmeye başlamıştır (Aydilek ve Sarıçiçek, 2017).

Bisiklet çevre dostu ve motorsuz bir ulaşım aracıdır. Kullanıcısına ulaştırma hizmeti sağladığı kadar spor yapma ve eğlenme imkânı da sağlamaktadır. Bisiklet aynı zamanda birbirinden farklı sosyal sınıflara ait insanları birbirine bağlayan, insanlar arasındaki sosyal etkileşimi ve toplumun birlik duygusunu artıran da bir aktivite aracıdır. Bisiklet kullanımının çevreye, sağlığa, ekonomiye birçok olumlu katkısı bulunmaktadır. Bisiklet, tüm ulaşım türleriyle entegre olabilecek bir yapıya sahiptir (İBB Bisiklet El Kitabı, 2021).

Dağ, şehir, yatay, hibrit, katlanır, elektrikli, yarış, vitesli, vitessiz, çift kişilik olmak üzere bisikletin birçok farklı çeşidi bulunmaktadır (Kaya, 2013). Bisiklet oturma ve yönlendirme elemanı ile iki teker üstünde, pedallarla hareket etmektedir (Gülen, 2007). Bisiklet birbirinden farklı çok sayıda irili ufaklı parçadan oluşmaktadır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2 : Bisikletin parçaları (İBB Bisiklet El Kitabı, 2021).

Refah düzeyi yüksek ülkelerde bisiklet altyapısı sürekli geliştirilerek kullanımı teşvik edilmekte ve yaygınlaşması için çalışmalar yapılmaktadır. Türkiye’de motorsuz araç olarak nitelenen ve bisiklet yoluna sahip olmayan caddelerin sağ şeridinde kullanım hakkı verilen bisiklet, Karayolları Trafik Kanunu ile yasalar kapsamına alınmıştır (Bisiklet El Kitabı, 2021). Bisiklet yolları, kısmi ayrılmış, tam ayrılmış, bisiklet için genişletilmiş trafik şeridi, yaya kaldırımı olmak üzere 4 çeşitten oluşmaktadır (Kaya, 2013).

Bisikletin ulaşım aracı olarak kullanımının yaygınlaşması, günlük hayatın bir parçası haline gelebilmesi için kent içinde bisiklet yollarına ihtiyaç duyulmaktadır (Yılmaz, 2006). WRI Türkiye (2019)’a ülkemizin 34 şehrinde bisiklet yolu mevcuttur. Konya sahip olduğu bisiklet yollarının uzunluğuyla, İstanbul’da paylaşım sistemi bakımından en gelişmiş ulaşım ağına sahiptir (Şekil 3.3).

Bisikletle güvenli, kapsayıcı ve planlı bir ulaşım sistemine geçiş, Türkiye'deki şehirlerdeki otomobil bağımlılığının neden olduğu çevresel sorunların üstesinden gelmede etkili bir strateji olabilecektir (Erçetin, 2023).

ŞEHİRLERE GÖRE MEVCUT BİSİKLET YOLU (KM)



ŞEHİRLERE GÖRE MEVCUT BİSİKLET PAYLAŞIM SİSTEMİ (İSTASYON)

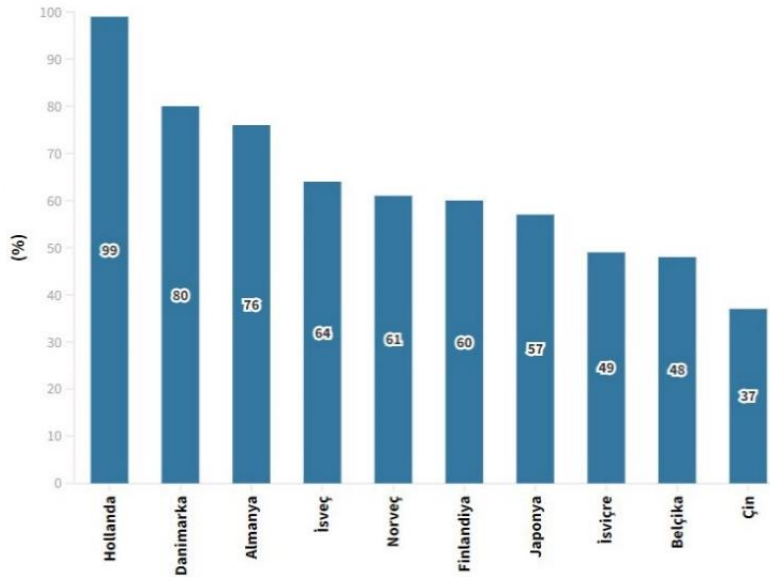


Şekil 3.3 : Şehirlere göre bisiklet yolları ve bisiklet paylaşım sistemi (WRI Türkiye, 2018).

Bisikletin hızı onu kullanan bisikletçiye ve bisiklet sürülen yolun durumuna göre değişiklik göstermektedir. Bir bisikletçi trafiğe takılmadığı ve çeşitli sebeplerle engellenmediği takdirde saatte ortalama 12 ila 25 km/saat hız ile pedal çevirebilmektedir. Bisikletle günlük yapılacak seyahat mesafesi ortalama 2 ve 25 km arasındadır. Bisikleti spor amacıyla kullanan ve atletik eğilimli sürücüler ise bisikleti saatte ortalama 30 ila 50 km/saat hız ile kullanmakta ve 160 km mesafeye kadar bisiklet sürebilmektedir. Bu sayılar bisikletin ulaşımda kullanılabilecek önemli bir tür olduğunu gösterir niteliktedir (Schiller ve diğ., 2010).

Bisiklet kullanımı dünya genelinde gittikçe artmaktadır. Çevre dostu bir ulaşım yöntemi olarak kabul edilmekte ve bireylerin sağlığını teşvik etmekte olan bu ulaşım aracının kullanımının en yüksek olduğu ülkeler, çeşitli faktörlere bağlı olarak değişmektedir. Bisiklet kullanımı genellikle ülkenin altyapısı, kültürel tercihler, ulaşım politikaları ve toplumsal alışkanlıklar gibi birçok faktöre bağlıdır. Ancak bazı ülkeler bisiklet kullanımını teşvik etmekte ve sürdürülebilir ulaşımı desteklemek için özel çaba harcamaktadır.

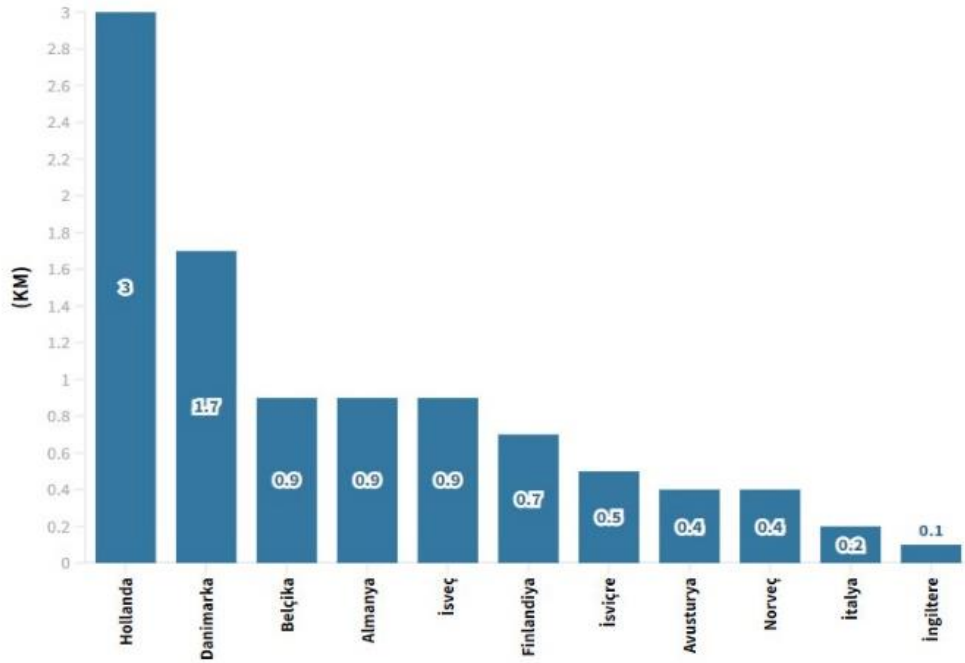
Hollanda, dünya genelinde bisiklet kullanımının en yüksek olduğu ülkelerden biridir. Ülkede geniş bisiklet yolları, park alanları ve toplu taşıma sistemleri bisiklet kullanımını teşvik etmektedir. Hollandalılar, günlük yaşamlarında sıkça bisiklet kullanırlar. Danimarka da bisiklet kullanımının yaygın olduğu bir ülkedir. Şehirlerde bisiklet yolları bulunur, bisiklet park alanları vardır ve toplu taşıma ile bisiklet entegrasyonu önemlidir. Almanya'da da bisiklet kullanımı oldukça yaygındır. Büyük şehirlerde bisiklet yolları, bisiklet paylaşım sistemleri ve bisiklet dostu politikalar mevcuttur. İsveç'te bisiklet kullanımı çevre dostu bir ulaşım yöntemi olarak teşvik edilmektedir. Şehirlerde bisiklet yolları ve park alanları bulunur. Çin, bisiklet kullanımının yoğun olduğu ülkelerden biridir. Özellikle büyük şehirlerde bisiklet paylaşım sistemleri ve kiralama hizmetleri oldukça yaygındır. Japonya'da bisiklet kullanımı kırsal ve kentsel alanlarda yaygındır. Bisikletler, günlük ulaşım için sıkça tercih edilir. Bisiklet kullanım oranının en yüksek olduğu ülkelere bakıldığında bu durum açıkça görülmektedir (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 : Bisiklet kullanım oranının en yüksek olduğu ülkeler (Apexbike, 2020).

Bisikletle ulaşımın daha yaygın olduğu ülkelere kişi başına düşen günlük ortalama bisiklet mesafeleri daha yüksektir. Bu mesafeler, ulaşım alışkanlıklarına, bisiklet yollarının ve altyapının kalitesine, iklim koşullarına ve diğer faktörlere bağlı olarak değişmektedir. İstatistikler veya güncel veriler olmadan, ülkeler arasında kesin karşılaştırmalar yapmak zordur ancak Hollanda (3 km), Danimarka (1,7 km), Almanya ve İsveç (0,9 km) gibi bisiklet kullanımının yaygın olduğu ülkelere kişi

başına günlük yapılan bisiklet mesafeleri daha yüksektir. Bu ülkelerde toplu taşıma sistemleri ve bisiklet altyapısı bisiklet kullanımını teşvik etmektedir (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : Ülkelere göre bisikletle günlük kişi başına yapılan mesafe (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2020).

3.1.2 Toplu taşıma sistemleri

Kent içi ulaşımdaki temel gaye eşyalardan ziyade insanların erişiminin sağlanmasıdır. Bu gayeyi gerçekleştirecek temel motivasyon ise mali kaynaklar ve kapasite arasındaki dengeyi toplu taşıma ile doğru bir şekilde kurmaktır. Özel araç kullanımını azaltan, kentlileri toplu taşıma kullanmaya iten yegâne faktör de işte bu hizmetlerdeki kalite ve başarıdır (Camkesen, 2010). Daha genel bir ifadeyle de toplu taşıma, kentlilerin bir ulaşım aracıyla toplu olarak yer değiştirebilmesi olarak söylenebilir (Öncü, 1986). Bir ulaşım türünün toplu taşıma sayılabilmesi için, sabit bir güzergaha, ücrete, zaman tarifesine ve herkesin kullanımına açık bir hizmet sunma koşulu vardır (Öztürk, 2012). Toplu taşımada bireyler ulaşım ihtiyaçlarını bireysel araçları olmadan sağlayabilmektedir (Beydilli, 2016). Toplu taşıma kullanımının bir diğer sebebi de toplumun ulaşım ihtiyacına karşılık vermenin yanı sıra kent içi ulaşımdaki trafiği ve trafiğin sebep olduğu sorunları azaltmaktır (Öncü, 1986).

Enerji tasarrufu sağlaması, ayırım yapmadan tüm topluma hizmet sunması, çevreye olumsuz etkisinin düşük olması, bütçe dostu olması, mekânsal kapasiteyi daha az

kullanması, tamir ve bakım ücretlerinin özel araca nispeten daha düşük olması toplu taşımanın yararları arasında gösterilmektedir. Yolcu ve yük taşımacılığı olarak iki çeşidi bulunan kent içi ulaşımın üç temel faaliyeti ise yaşam, erişim ve hareketlilik faaliyetleri olarak açıklanmaktadır. (Kaya, 2016). Toplu taşımada maliyet ise iki başlıkta ele alınmaktadır. Bunlar altyapı maliyetleri ve işletme giderleridir. Altyapı maliyetlerinin ödenebilirlik koşulunu, kar oranı, sistem kapasitesi, altyapı tipi ve kamulaştırma durumu kapsarken işletme maliyetini faiz oranı, işletmenin türü, günlük yakıt kullanımı, sistem kapasitesi, çalışan personel sayısı, bakım giderleri ve taşıt sayısı oluşturmaktadır (Çelebi, 2016).

Kent içinde kara yolu, deniz yolu ve raylı sistem olmak üzere üç temel toplu taşıma türü bulunmaktadır. Minibüs, otobüs, metrobüs, trolleybüs, dolmuş, karayolu türündeki; tramvay, metro, föniküler, banliyö trenleri raylı sistem türündeki, özel deniz motorları, deniz otobüsleri, vapurlar ve feribotlar ise deniz yolu türündeki toplu taşıma araçlarıdır. Karayolu ulaşım türündeki lastik tekerlekli araçlarının altyapı maliyetinin diğer ulaşım araçlarına göre nispeten daha az olması, hatların hareket kabiliyeti ve esnekliğinin daha çok olması gibi sebeplerden ötürü diğer türlere göre daha çok tercih edilmesine sebep olmaktadır (Saatçioğlu, 2012). Otobüsler, dünyada en çok kullanılan ve işletme sistemi esnek olan toplu taşıma araçlarıdır (Barut, 2012).

Dolmuş ve minibüsler ise otobüs sisteminin yeterince gelişmediği ülkelerde ulaşımı kolaylaştıran araçlardır (Abbasgil, 1994). Sabit tarifeyle bağı kalmayan dolmuşlar, minibüsler, öğrenci ve personel servisleri, taksiler de ara toplu taşıma türü olarak nitelendirilmektedir (Sancaklı 2004). Öte yandan ara toplu taşıma sistemleri düşük gelir düzeyine sahip kentlilere daha fazla ulaşım imkânı sunuyor olsa da yolcu iniş ve binışlerindeki düzensizlik ve plansız hat modelleri yüzünden kentteki trafiğin artmasına sebep olmaktadır (Saatçioğlu, 2012).

Dünyada ‘‘Bus Rapid Transit’’, Türkiye’de ise ‘‘metrobüs’’ olarak nitelenen toplu taşıma sistemi ise hızlı, yüksek standartlara sahip, konfor düzeyi yüksek ve yatırım maliyeti raylı sisteme göre çok daha az olan bir toplu taşıma aracıdır. Metrobüs sistemi otobüs ve raylı sistem arasında hibrit bir sistem olarak düşünülmüş ve uygulanmıştır. Bunun sebebi ise raylı sistemin sunduğu avantajları çok daha ekonomik bir şekilde elde etme imkânı olmuştur (Kılıoğlu, 2010).

Trafik sıkışıklığını çözen, yolculuk taleplerini karşılayan, yolcu taşıma kapasitesi yüksek olan, hızlı ve verimli ulaşım talebine en verimli arz raylı sistemlerle karşılanmaktadır. Yüksek yatırım maliyetleriyle yapılan bu sistemler uygulama aşamasından sonra talebe göre değiştirilememektedir (Sönmez, 2011). Raylı sistem istasyonlarının açıldığı yerlerde odak noktası oluşturması, seyahat eden yolcu sayısının fazla olmasından dolayı işletme maliyetlerindeki sübvansiyonun düşük olması, tekerlekli sisteme göre daha güvenli bir yolculuk sunması, elektrikli ulaşım sayesinde çevreci bir yaklaşım içinde bulunması raylı ulaşım sistemlerinin avantajlarından bazılarıdır (Şimşek, 2008).

Deniz yolu ulaşımı ise yolcu ve araç taşıma durumuna göre birbirinden farklı boyuttaki ve teknik özelliklere sahip araçlardan oluşmaktadır. Diğer ulaşım türlerinden yatırım maliyeti daha fazla olmasına rağmen araçların hızı nispeten daha düşüktür. Deniz araçlarının uzun süre kullanılabilmesi, altyapı maliyetinin düşük olması, kıymet değeri düşük ürünlerin nakliyesinde kullanılması, limanlarının lojistik merkezi özelliği göstermesi bu ulaşım türünün avantajları arasında gösterilmektedir (Gün, 2007). Denize kıyısı olan şehirlerde deniz ulaşımının ağırlığının artırılması da tartışılan öncelikli konular arasındadır.

Kent içi toplu taşıma hizmeti genellikle yerel yönetimler tarafından sunulmaktadır. Bu hizmetin kullanıcı memnuniyetini artırmak amacıyla, yerel yönetimler tarafından düzenli olarak yapılan değerlendirmeler ve çalışmalar mevcuttur. Bu süreçlerde elde edilen geri bildirimler doğrultusunda yapılan düzenlemeler, toplu taşıma hizmetlerinde kalite artışını beraberinde getirmektedir. Bu sayede, kent sakinleri daha etkili, güvenli ve konforlu bir toplu taşıma deneyimi yaşamaktadır. Yapılan düzenlemeler, yerel halkın beklentilerine daha iyi cevap verirken, toplu taşıma hizmetlerine olan güveni de artırmaktadır (Tektaş ve diğ., 2023).

3.1.3 Özel araç

Bireysel ulaşım, seyahat yolculuğunun toplu taşıma haricindeki bir araçla bireyin istediği zamanda istediği yere gerçekleştirebilmesidir (Kalpakçı, 2013). Bu çoğunlukla motorlu taşıtlar vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Bireysel ulaşımın büyük bölümünü oluşturan ve ulaşım sisteminin önemli bir parçası olan özel araçlar özellikle büyük şehirlerde yürümekten ve bisiklet kullanmaktan çok daha fazla tercih edilmektedir.

Ülkemizde nüfusun üçte ikisinden fazlası kentlerde yaşamaktadır (Akman ve Atakan, 2016). Türkiye’de kentlerdeki nüfus sayısının artması beraberinde hareketlilik ihtiyacının artmasını da getirmiştir. 1970’lerden itibaren motorlu taşıtlarla beraber özel araç sahibi olanların sayısı da artmıştır (Acar, 2003). Küresel bir perspektifle ele alındığında ise kentsel ulaşım sistemlerinde %50’ye yakın bir oranla özel araç kullanımı olduğu görülmektedir. Dünya çapında özellikle de şehirlerde bu ulaşım türüyle günlük olarak yaklaşık 8 milyar yolculuk gerçekleştirilmektedir (Pourbaix, 2011).

Şehirler, çeşitli etkinliklerin karmaşık bir etkileşim içinde bulunduğu dinamik yerleşim alanlarıdır. Birbirinden farklı mekanlar arasındaki seyahat talepleri, şehir trafiğini oluşturan önemli bir faktördür. Bu durum, seyahat talepleri ile karşılanmayan bölgeler arasında arz ve talep dengesizliğine neden olarak kent trafiğinin yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Otomobil sahipliğindeki artış, özel araç kullanımını artırmakta ve bu da özellikle büyük kentlerde trafiğin karmaşık ve sıkışık bir hale gelmesine sebep olmaktadır (Ağaoğlu ve Başdemir, 2019)

Özel araç kullanımındaki artış çok sayıda çevresel, sosyal ve ekonomik soruna da yol açmaktadır. Çevresel sorunlar, zararlı maddelerin emisyonları ile ilgilidir. Bu maddeler, diğer etkenlerle bir araya geldiğinde küresel ısınma, sis ve asidik yağışlara sebep olmaktadır. Ayrıca araçların üretimi ve kullanımı sırasında da fazlaca enerji ve hammadde kullanılmaktadır. Yol altyapısının genişlemesi, doğal alanların bozulması da özel araç kullanımının oluşturduğu sorunlardan bazılarıdır. Sosyal sorunlara ise gürültüye, hava kirliliğine, trafik kazalarına neden olması örnek verilebilir. Araç kullanımından kaynaklanan ekonomik sorunlar da ekonomik açıdan önemli destinasyonlara erişilebilirliğin azalmasıyla ilgilidir. Avrupa şehirlerindeki trafik sıkışıklığının yılda 100 milyar Euro’ya mal olduğu tahmin edilmektedir ve bu rakamın yakın gelecekte en az iki katına çıkması beklenmektedir (Steg, 2003).

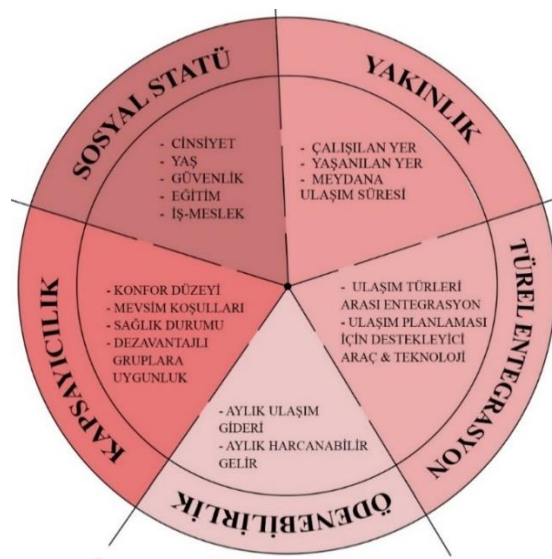
Öte yandan COVID-19 salgını sürecinde özel otomobiller, kentsel ulaşım tercihleri arasında belirgin bir şekilde öne çıkan bir seçenek haline gelmiştir. Toplu taşıma kullanımında bulaşma endişeleri ve trafik yoğunluğundaki azalma, bireylerin araç tabanlı seyahat alışkanlıklarında önemli değişikliklere neden olmuştur (Gonzalo ve diğ., 2023).

3.2 Kullanıcının Ulaşım Türü Tercihlerini Etkileyen Temel Parametreler

Literatürde kullanıcının ulaşım türü tercihlerini etkileyen temel parametreleri Litman (2021) yakınlık (ing: geographic proximity), türel entegrasyon (ing: transport system connectivity), ödenebilirlik (ing: affordability), kapsayıcılık (ing: convenience), sosyal statü (ing. social acceptability), hareketlilik (mobility) başlıkları altında, Knupfer ve diğerleri (2018) ise sürdürülebilirlik (ing: sustainability), kapsayıcılık (ing: convenience), verimlilik (ing: efficiency), ödenebilirlik (ing: affordability), erişilebilirlik (ing: availability) başlıkları kapsamında değerlendirilmektedir. Bu kriterler kişisel durum ve tercihler, ekonomik, mekânsal ve sosyal alt parametrelerden meydana gelmekte ve ulaşım türü tercihlerinin sebeplerini açıklamaktadır.

Bu tezde ele alınacak parametreler ise Turan ve diğerleri (2022)'nin çalışması kapsamında ele alınan parametreler özelinde olacaktır.

Yakınlık parametresi çalışılan yer, yaşanılan yer ve meydana ulaşım süresiyle, türel entegrasyon; ulaşım türleri arasındaki entegrasyon ve ulaşım planlaması için destekleyici araç ve teknoloji kullanımıyla, ödenebilirlik; aylık ulaşım gideri ve aylık harcanabilir gelirle, kapsayıcılık; dezavantajlı gruplara uygunluk, sağlık durumu, mevsim koşulları, konfor düzeyi, bedensel engellilik ve yardımcı araç kullanımıyla, sosyal statü ise cinsiyet, yaş, güvenlik, eğitim, iş ve meslek ile ilişkilendirilmiştir (Şekil 3.6).



Şekil 3.6 : Kullanıcının ulaşım tercihlerini etkileyen temel parametreler (Turan ve diğ., 2022).

3.2.1 Yakınlık

Litman (2021)'a göre yakınlık (ing: proximity) kentsel faaliyetler arasındaki mesafe ve bunlar arasındaki ulaşım süresidir. Litman (2021), yakınlığın ulaşım planlamasında arazi kullanım planlamasındaki kadar dikkate alınmadığını ifade etmektedir. Erişilebilirlik, çoğu ulaşım faaliyetinin nihai hedefi olduğundan, ulaşım planlaması erişilebilirliğe dayalı olmalıdır. Geleneksel planlama anlayışı, karayolu hizmet seviyesi, trafik hızı ve araç işletme maliyeti gibi göstergeleri kullanarak (öncelikle motorlu taşıt seyahat koşullarına dayalı olarak) ulaşım sistem performansını değerlendirme eğilimindeyken diğer erişilebilirlik faktörlerini göz ardı etmektedir. Bu durum da diğer ulaşım türlerinin erişilebilirliğinden ziyade otomobil taşımacılığının gelişmesine sebep olmuştur.

Levine ve diğ., (2012) ise yakınlığı, belirli bir zamanda ulaşılacak kişi ve etkinliklere göre değerlendirmekte ve yoğun kentsel aktivitelere sahip bölgelerin daha erişilebilir olduğunu ifade etmektedir. Ulaşım hızının ve yakınlığın erişilebilirlik üstünde etkili olduğunu ve yakınlığın, kentsel alanları daha erişilebilir hale getirdiğini söylemektedir. Alasia ve diğ. (2017) çalışmasında yakınlığı, istenen kentsel hizmet için gidilecek yer, o yerin nüfus yoğunluğu ve seyahat maliyetlerini kullanarak değerlendirmektedir.

Erkip (1997) kamusal alana erişimi, seyahat süresine ve yakınlığa bağlamaktadır. Kentsel hizmetlerin sağlanması, kentsel planlama ve geliştirmede önemli bir konudur. Bu hizmetlere ev sahipliği yapan kurumların şehir içine eşit şekilde dağılmış olması da hizmetlere erişim için önemlidir. Parklar, kütüphaneler ve halk sağlığı tesisleri gibi kentsel donatıların çoğu için fiziksel yakınlık gereklidir. Yakınlık arttıkça bu alanlar daha çok kullanılmaktadır.

Pasaogullari ve Doratlı (2004) ise bir kamusal alanın yakınlığı ve kullanımı arasında pozitif bir ilişkinin bulunduğunu söylemektedir. Yerleşim yerlerine yakın, bulunduğu mahallede merkezi bir konumda olan, caddeden kolay erişim sağlanabilen kamusal alanların daha çok kullanılmakta olduğunu ve yakınlığın erişilebilirlik için önemli bir değişken olduğunu belirtmektedir. Kamusal alan sayısı artırılırken yeni kamusal alanların erişime uygun bir şekilde tasarlanması ve mahalle sakinlerinin yakınlık ihtiyaçlarına cevap vermesi gerektiğini de ifade etmektedir. Pasaogullari ve Doratlı (2004)'e göre bir mahalledeki kamusal alana 10 dakikalık yolculuk mesafesi ile

ulaşılabilmelidir. Tüm bunlara ek olarak, kamusal alanların daha fazla insanı çekebilmesi için daha iyi organize edilmesi, çeşitli aktivite veya olanaklara sahip olması, güvenli, bakımlı ve temiz olması ve insanların konfor beklentilerini karşılaması da gerekmektedir.

Levinson (1998) iş yerleri ve konutların arasındaki mesafenin erişilebilirlikteki önemine vurgu yapmaktadır. Arazi kullanımının işe gidip gelme süresi üzerinde etkili olduğunu, iş imkânının yüksek olduğu bölgelerdeki konutlardan ve konut sayısının fazla olduğu bölgelerdeki işyerlerinden yapılan günlük seyahat sürelerinin birbirinden farklı olduğunu söylemektedir.

Pajares ve diğ., (2021) araba olmaksızın tüm ihtiyaçların 15 dakikalık mesafede karşılanmanın mümkün olduğu 15 dakikalık şehir kavramındaki yükselişi, yakınlığın erişilebilirlik üstündeki etkisine bağlamaktadır.

Uluslararası Ulaşım Forumu'nun Şehirlerde Erişilebilirliğin Kıyaslanması raporunda şehirler, varılmak istenen yerler, ulaşım türü ve süresi, şehir coğrafyaları arasında karşılaştırmalar yapılmaktadır. Kent içinde seyahat seçeneğinin fazla ve seyahat mesafelerinin kısa olması sebebiyle şehir merkezlerinin banliyölere göre daha erişilebilir olduğu ifade edilen bu çalışmada ayrıca seyahat süresi uzadıkça özel araçların toplu taşıma ve bisiklete göre daha iyi erişilebilirlik sağladığı, 15 dakikalık yolculuklar için ise bisikletin daha iyi bir tercih olduğu, kalabalık şehirlerde hem yüksek trafik tıkanıklıklarının önüne geçmek için hem de daha fazla insanın istediği yere istediği zamanda ulaşmasına imkân sağladığı için toplu taşımanın daha uygun bir tercih olduğu da ifade edilmektedir (ITF, 2019).

TOD (2011) (ing: Transit Oriented Development) yani toplu taşıma odaklı gelişim yaklaşımında yakınlık ve karma arazi kullanımı birbiriyle ilişkilendirilmiştir. Bu anlayışa göre, tren istasyonları, otobüs durakları gibi toplu taşıma odaklarına, kentsel alanda dairesel bir çevrede yürüyüş mesafesiyle erişilebilmelidir. Toplu taşıma duraklarının her bir transit odak olarak görüldüğü bu yaklaşımda odağın çevresinde çekirdek alan olarak ticari fonksiyonlar yer almaktadır. Ticari alan çevresindeyse konut ve donatı alanları bulunmaktadır. Bu alanlar da ulaşım ağları ile odaklara bağlanmaktadır. Bu yaklaşım ulaşım türü seçiminde alternatifler sağlaması ve karma arazi kullanımını içermesi bakımından yakınlık parametresini destekler niteliktedir.

3.2.2 Türel entegrasyon

Ulaşımındaki türel dağılım tercihlerini etkileyen bir diğer parametre ise türel entegrasyondur (ing: transport system connectivity). Litman (2021)'e göre türel entegrasyon, toplu taşıma türleri arasındaki bağlantının kalitesi ve toplu taşıma ağlarının yoğunluğunu ifade etmektedir. Bu kavram kısaca ulaşım türleri arasındaki bağlantı analizi olarak da özetlenebilir. Toplu taşıma türleri arasındaki bağlantı arttıkça erişilebilirlik de artmaktadır.

Knupter ve diğ. (2018) bir şehrin ulaşım sisteminin temelini demir yolu ve kara yolu altyapısının oluşturduğunu söylemektedir. Türel entegrasyonu, demir yolu ve kara yolu altyapısı, paylaşımlı yollar ve dış bağlantıların birbirine entegrasyonu olarak ele almaktadır. Yolların birbiriyle bağlantısının, şehirdeki metro istasyonuna yürüme mesafesinde otobüs, tramvay, trolleybüs duraklarının olmasının, toplu taşıma türleri arasındaki aktarma süresinin, şehrin genelinde yön bulma sisteminin varlığının, yaya ve bisiklet yollarının toplam yol uzunluğuna olan oranının da erişilebilirlik üstünde etkisi olduğunu belirtmektedir.

Stjernborg (2019) Sürdürülebilir Kalkınma 2030 Hedeflerinden birinin de şehirleri kapsayıcı, güvenli ve sürdürülebilir kılmak olduğunu ifade etmektedir. Bu yüzden özellikle engelliler gibi kırılgan grupları da içine alan herkes için sürdürülebilir ve erişilebilir toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılması gereklidir. Geçmişte yapılan çalışmaların daha çok toplu taşımadaki fiziksel engeller üzerine odaklandığını ve sosyal boyutun nispeten ihmal edildiğini söylemektedir. Stjernborg (2019), türel entegrasyonu herkesin rahatlıkla kamusal alanlara erişebilmesi için gerekli altyapı ve araçların kullanılması olarak açıklamaktadır.

Kentsel çevrede ulaşım türleri ve araçları arasında koordinasyonu sağlayan bir diğer araç ise internettir. Gittikçe gelişen teknoloji sayesinde kentlerdeki geleneksel hizmetler teknoloji yardımıyla herkes için erişilebilir çevreler yaratmada önemli bir rol oynamaktadır. Ulaşım araçlarının internet ağı ile donatılması akıllı kent uygulamalarının geliştirilmesine ve kullanıcıların ulaşım türlerine entegrasyonunun kolaylaşmasına sebep olmaktadır. Gittikçe kentleşen dünyada akıllı kent uygulamaları sorunların daha hızlı ve kolay çözümünde etkin bir rol oynamaktadır (Türkiye Bilişim Vakfı, 2016).

Verseckienė ve diğ. (2016) çalışmasında kırılğan gruplar da dahil olmak üzere tüm toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesi için sosyal entegrasyonun sağlanması gerekliliğinden bahsetmektedir. Bunun gerçekleşmesi için ilk adımın da toplu taşıma hizmetleri arasında kurulacak bağlantı sayesinde olacağını ifade etmektedir. Ayrıca toplu taşıma erişilebilirliğine dair çalışmaların yetersizliğinden bahseden Verseckienė ve diğ. (2016)'ya göre nüfusun hepsinin dahil edildiği ve ihtiyaçlarının göz önünde bulundurulduğu kapsamlı planlama, uygulama, izleme ve değerlendirme süreçleriyle toplu taşıma türleri arasında erişilebilirlik sağlanacaktır.

Southworth (2005) yürünebilir şehirler için tasarım ve planlama sürecinde, erişilebilirlik ve yürünebilirlik arasındaki bağlantının sadece yaya ulaşımı için değil diğer ulaşım türleriyle olan entegrasyon için de yapma gerekliliğinden bahsetmektedir. Yürünebilirlik kavramı kentler için gittikçe daha değerli bir hale gelmektedir. Yaya ulaşımı sadece trafik problemlerini çözmek, çevreyi kirletmemek için değil aynı zamanda sosyal ilişkileri geliştirmek, zihinsel ve fiziksel sağlığı desteklemek için de yapılmalıdır. Başarılı bir yaya ağı tasarımının en önemli özelliklerinden biri de diğer ulaşım türleriyle rahatlıkla bağlantı kurulabilmesidir. Joyce ve Dunn (2009) ise trafik sıkışıklığının ekonomik ve çevresel etkilerini en aza indirmek için toplu taşıma kullanımının artırılması gerektiğini söylemektedir. Bunun da toplu taşıma türleri arasındaki entegrasyonu güçlendirmek, toplu taşımanın kalitesini artırmak ve insanların bu hizmete erişimini kolaylaştırmak olarak ifade etmiştir.

Lethbridge (2008) çalışmasında yeterli toplu taşıma hizmetinin sosyal dışlanmayı azaltmada önemli bir rol oynadığını söylemektedir. Toplu taşıma, düşük gelir düzeyinde ve dezavantajlı gruplardaki insanların kentsel hizmetlere erişiminde, insanların arkadaşlarını ve akrabalarını ziyaret etmelerinde ve sosyal faaliyetlerde bulunmalarında önemli bir rol oynamaktadır. Tüm bu etkinliklerin gerçekleştirilmesi için toplu taşıma hizmetlerinin erişimini artırmak, hizmet kalitesinin yükseltmek ve türler arasında bağlantıyı güçlendirmek gereklidir. Stjernborg ve Mattisson (2016) ulaşımın sosyal boyutu öncelikli olmasa da ekonomik ve çevresel konularla ilgili hedeflere ve diğer kamusal değerlere ulaşmada önemli bir faktör olarak görmektedir. Ulaşım türleri arasındaki entegrasyonun, ulaşım planlamasının ve arazi kullanımının da toplumsal refah düzeyini artıracığını ifade etmektedir. Özellikle toplu taşımaya katkıda bulunmanın aynı zamanda sürdürülebilirliği de etkileyeceğini söylemektedir.

3.2.3 Ödenebilirlik

Ulaşım türü seçimindeki parametrelerden bir diğeri de ödenabilirliktir (ing: affordability). Litman (2021) bunu kullanıcıların gelirinine göre seyahat için harcadıkları gider olarak tanımlamaktadır. Toplu taşıma ücretleri ve otomobil işletme maliyetleri bu kalemde incelenmektedir. Daha geniş bir ifadeyle ulaşım ödenabilirlik, kentsel hizmet ve faaliyetlere erişim sağlamak isteyen bireylerin yapacakları seyahatin (toplu taşıma, taksi ve araç paylaşım hizmetleri gibi) maliyetini ve özel araç kullananların işletme giderlerini ifade etmektedir.

Birçok uzman hane halkı gelirinin %15'inden fazlasının ulaşım harcanmaması, sadece %45'inden azının konut ve ulaşım giderlerinin toplamı için harcanmasının uygun olduğunu, bunun üstünde ödeme yapıldığı takdirde ödenabilirlik parametresini karşılamayacağını ifade etmektedir. Örneğin uygun fiyatlı kırsal bir bölgede yaşamak yüksek ulaşım giderlerine sebep olarsa bu durum kırsaldaki evin gerçekten de uygun maliyetli olmadığını göstermektedir. Çünkü birey ulaşım için erişilebilir bir yerde yaşamaktan çok daha fazla bir giderle karşı karşıya kalacaktır. Mevcut planlama uygulamaları düşük gelir düzeyine sahip insanları uygun fiyatlı konutlara yönlendirirken maalesef aşırı ulaşım maliyetlerine maruz bırakmanın yanı sıra otomobile de bağımlı hale getirmektedir.

Ulaşım ödenabilirlik erişilebilirliği, konum da ödenebilirliği etkilemektedir. Otomobile bağımlı bölgelerde yaşayan düşük gelir düzeyine sahip bireylerin gelirinin büyük bölümünü ulaşım için harcama eğiliminde olması onların hayatında önemli sorunlara yol açmaktadır. Uygun fiyatlı konutların erişimlerini güçlendirmek ve yürüyüş, bisiklete binme, araç paylaşımı, toplu taşıma, taksi gibi ulaşım türlerinin ağırlıklarını arttırmak da erişilebilirliği iyileştirme stratejileri arasında gösterilmektedir (Litman, 2021).

Sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin geliştirilmesinde düşük gelir düzeyine sahip bireylerin hareketlilik davranışlarını ve ulaşım koşullarını belirlemek de son derece önemlidir. Rivas ve diğ., (2018) yaptığı çalışmada zengin hanelerin yoksul hanelere göre çok daha fazla ulaşım harcamasının olduğunu tespit etmiştir. Gelir düzeyi arttıkça özel ulaşım talebi de artmaktadır. Yoksul hanelerde hane halkı gelirinden ulaşım için ayrılan kısım yemek, konut ve enerjiden sonra dördüncü sırada gelmektedir. Ödenabilirlik, düşük gelir grupları için ulaşımındaki önemli bir kalemdir.

Üstelik ulaşım giderlerindeki artış yoksul insanların zorunlu olmayan motorlu yolculuklardan uzak durmasına da sebep olmaktadır. Ulaşım sistemlerinin finansal sürdürülebilirliği sağlanırken kullanıcıya uygun fiyatlı ulaşım hizmetleri sunmak da bu noktada kritik bir öneme sahiptir.

Knupter ve diğ., (2018)'e göre ulaşımında ödenebilirlik, toplu taşıma için sübvansiyonlu yolcu sayısı, aylık toplu taşıma için ayrılan ücretin toplam gelire oranı, bir kilometrelik taksi yolculuğu maliyetinin ortalama gelirdeki karşılığı olarak belirtilirken özel ulaşımında iki saatlik araç park ücretinin ortalama gelirdeki karşılığı, araba satın almadaki vergiler ve ehliyet ücretleri, kentteki ücretli yollar ve özel araçlar için trafik sıkışıklık giderleri olarak açıklanmaktadır. Büyükşehirlerin ulaşım sistemlerindeki en kritik unsurun da ulaşımında ödenebilirlik ve verimlilik olduğu belirtilmiştir. Singapur, Pekin, Tokyo gibi kentsel hareketliliğin yoğun olduğu şehirler, ulaşım sistemlerini sürdürülebilir kılmak ve trafik tıkanıklığını kontrol etmek için özel araç kullanımında ödenebilirliği dikkatli yönetmektedir. Schmöcker ve diğ., (2008) yaşlı ve engelli kişilerin seyahat davranışları hakkında yaptığı çalışmaya göre gelir düzeyi yükseldikçe özel araç kullanımı artmakta, toplu taşıma kullanımı ise azalmaktadır. İngiltere'de yapılan bu çalışmanın gelecek yıllarda ülke nüfusunun gittikçe yaşlandığı ve özel araç sahipliğinin arttığı da göz önüne alındığında güvenlik, trafik sıkışıklığı ve çevre sorunlarının sayısını artıracığı öngörülmektedir. Bu çalışmaya göre ayrıca bir otobüs durağı ne kadar yoğun kullanılıyorsa yaşlı ve engelli bireylerin toplu taşımayı tercih etmesi de o ölçüde artmaktadır.

Al-Salih ve Esztergár-Kiss (2021) yaptığı çalışmada ulaşım maliyeti ve süresindeki artışın yolcuları toplu taşıma yerine özel araç kullanımına ittiğini göstermektedir. Özel araç kullanımının yaşla beraber arttığı, iki tekerlekli araç kullanım tercihinin ise azaldığı görülmektedir. Özel araç sahibi olma durumu da ulaşımında özel araç kullanımını tercih etmede yönlendirici bir etkiye sahiptir. Hane halkının geliri arttıkça ulaşım için yürüme veya toplu taşıma kullanımı azalırken özel araç kullanımı da artmaktadır. Ulaşım türleri arasında transfer sayısı arttıkça da toplu taşıma kullanımının azalmaktadır (Al-Salih ve Esztergár-Kiss, 2021). Stockholm ve Pekin gibi dünyanın dört bir yanındaki büyük şehirler, özel araçların kullanımını sınırlarken toplu taşımanın gelişimini teşvik etmek için trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi, otopark ücreti ayarlaması vb. ekonomik önlemler almaktadır (Bai ve diğ., 2017).

3.2.4 Kapsayıcılık

Ulaşım türü seçimindeki dördüncü parametre ise kapsayıcılıktır (ing: convenience). Knupter ve diğ., (2018) göre kapsayıcılık, şehirlerin ulaşım sistemlerinin sunduğu hizmetlerin kalitesini ölçmektedir. Bunlar seyahat konforu, ücret ödeme sistemi, elektronik hizmetler ve transferler olarak belirtilmiştir. Seyahat konforu, toplu taşıma ve özel ulaşım arasında seçim yapacak bireyler için önemli konulardan biridir. Otobüs ve metro vagonlarının yaşı, metronun çalışma saatleri, otobüs ve metro istasyonlarının tekerlekli sandalye ile erişime uygunluğu seyahat konforuna etki eden faktörler içindedir. Ücret ödeme sistemi, tüm toplu taşıma türlerinde geçerli çipli seyahat kartlarının varlığı, mobil bilet kullanma imkânı, banka kartı kullanarak seyahat bileti veya çipli seyahat kartı satın alabilme, temassız mobil uygulamalarla ödeme yapma imkânı, çipli seyahat kartını ulaşım dışı hizmetlerde kullanabilme gibi birçok faktörü içinde barındırmaktadır. Elektronik hizmetler ise ulaşım uygulamasının genel nüfustaki kullanım oranı, resmi ulaşım uygulamalarına verilen puanlar, metro vagon ve istasyonlarında, otobüsler ve otobüs duraklarında Wi-Fi kullanımı, toplu taşıma hakkında eş zamanlı gelişmeleri telefon uygulamalarından takip edebilme, otoparklar hakkında çevrimiçi bilgi edinebilme ve otopark için online ödeme imkânı bulabilmeyi kapsamaktadır. Transferler ise, şehirde yön bulma sisteminin varlığı, toplu taşıma türleri arasındaki ortalama transfer süresi, metro istasyonlarının çevresindeki en yakın 3 otobüs durağı ile arasındaki mesafeyi içermektedir (Knupter ve diğ., 2018).

Kapsayıcılık parametresi engelli bireyler ve kullandıkları yardımcı araçların, bireylerin sağlık durumlarının çevreye uyumunu da içermektedir. Birleşmiş Milletler'in 2006 yılında yayınladığı Engelli Hakları Sözleşmesi'ne göre fiziksel ortam sadece engelli bireyler için değil herkes tarafından erişilebilir olmalıdır. Ayrıca bu sözleşme ile erişilebilirlik kavramının fiziksel mekanların yanı sıra bilgiye, hizmetlere erişimi de kapsamı gerektiği ifade edilmiştir.

Wahyuni ve diğ., (2016)'ya göre bedensel engele sahip bireylerin toplu taşımaya erişimindeki çevresel sorunların başlıca sebebi erişim sorunu olmayan alanların sayıca az olmasıdır. Konuşma engelli bireyler anlaşılmayan yönerge ve işaretlerin, işitme engelli bireyler ise yetersiz ışık ve sadece sesli uyaranlara sahip yardımcı elemanların var olmasının ulaşımındaki çevresel sorunlar olduğunu ifade etmiştir.

Rahman ve Zhang (2018) sosyal açıdan kırılgan gruplar için (kadınlar, okuma yazma bilmeyenler, işsizler, dini ve etnik azınlıklar gibi belirli sosyal gruplar vb.) kentsel kamusal alanların erişilebilirliğe uygun niteliklere sahip olması gerektiğini söylemektedir. Kırılganlık bir kişinin fiziksel koşulları dışında sosyal statüsünü ve yaşam standardını da ifade etmektedir. İyi bir kamusal alanın erişilebilirlik kriterlerini ise bağlantılar, yürünebilirlik, bağlanabilirlik ve kapsayıcılık olarak açıklamaktadır. Örneğin bir parka yürüyerek ulaşım süresi 30 dakikadan fazlaysa o parkın erişilebilirliği zayıf, üç dakikadan az ise o parkın erişilebilirlik düzeyi yüksektir (Rahman ve Zhang, 2018).

Mevsim şartlarına uyum göstermek de kapsayıcılıkla doğrudan ilgilidir. Sürdürülebilir ve çevre dostu bir seyahat aracı olarak kabul edilen toplu taşımanın verimli kullanımı, trafik sıkışıklığını azaltma ve kentsel yaşam kalitesini iyileştirmede etkili bir çözümdür. Toplu taşımaya erişim ağırlıklı olarak yürüyerek yapıldığı için toplu taşıma kullanıcıları, durakta beklerken veya duraktan yürürken hava koşullarından doğrudan etkilenmektedir. Bu durum da kullanıcıların potansiyel olarak olumsuz hava koşullarına maruz kaldığını göstermektedir. Geçmiş literatürlerde sıkça bahsedilen olumsuz hava koşullarının toplu taşıma kullanımına olan caydırıcı etkisi Avustralya’da yapılan bir çalışmada sadece yağmur değişkeninin günlük yolcu sayısı üzerinde gözle görülür bir etkiye sahip olduğunu göstermiştir (Kashfi ve diğ., 2016)

Pekin’de yapılan bir araştırma ise olumsuz hava koşullarının eğlence amaçlı seyahatleri büyük ölçüde etkilediğini, seyahat talebini azalttığını ve ulaşım türü tercihlerini değiştirebildiğini göstermiştir. Yani hava durumunun seyahat davranışı üzerindeki etkisi ulaşım türü tercihiyle ilgilidir. Olumsuz hava koşulları, insanların yürüme veya bisiklete binme isteklerini önemli ölçüde azaltırken toplu taşıma tercihlerinde ise lastik tekerlekli ulaşım araçları yerine raylı sistemi tercih etmelerine sebep olmaktadır (Wu ve Liao, 2020). İnsanlar olumsuz hava koşullarına daha az duyarlı olunan gelişmiş ülkelerde ağırlıklı olarak otomobillerle seyahat etmekteyken (bu oran ABD’de %80, İngiltere’de %70 civarındadır) gelişmekte olan ülkelerdeki insanlar çoğunlukla toplu taşıma veya diğer türleri (bisiklet, elektrikli bisiklet veya motosiklet) kullanmaktadır (Kahn Ribeiro ve diğ., 2012).

3.2.5 Sosyal statü

Ulaşım türü seçimindeki son parametre ise sosyal statü'dür (ing. social acceptability). Bireyin bir ulaşım türünü tercih etmesi biraz da onun sosyal statüsüne bağlıdır (Litman, 2021). Erişilebilirlik sadece fiziksel çevreye ve dış faktörlere bağlı değildir. Bu parametre bireyin cinsiyetini, yaşını, mesleğini, eğitim durumunu, güvenliğini de kapsamaktadır. Bu faktörler bireyin ulaşım türü tercihlerini etkilediği kadar kent içi hareketliliği de etkilemektedir.

Brookfield ve Tilley (2016) yaptıkları çalışmada yürümenin yaşlı bireyler arasındaki en yaygın fiziksel aktivite olmanın yanı sıra en yaygın ulaşım şekli olduğunu da göstermektedir. Berrigan ve Troiano (2002) ise yaşlı bireylerin sayıca fazla olduğu bölgelerde daha çok yürüyüş faaliyetinin gerçekleştiğini ifade etmektedir. Böcker ve diğ., (2016) ise yaşlı bireylerin gençlere göre daha kısa seyahatler gerçekleştirirken gençlere göre daha fazla otomobil kullandıklarını söylemektedir. Azak ve Belir (2020) ise ileri yaştaki bireylerin merkezden uzak yaşadıkları takdirde hizmet ve donatılara erişimde güçlük çekebileceklerini ifade etmektedir. Liao (2020) çalışmasında mahalledeki yürünebilirlik ve gezi planı yapma konusunda tüm yaş gruplarının (çocuklar, yetişkinler, yaşlılar) aynı olmadığı sonucuna varmaktadır. Schmöcker ve diğ., (2008) engelli ve yaşlı bireylerin yaşadığı bölgedeki toplu taşıma sistemi ne kadar gelişmiş ve durak sayısı ne kadar fazla ise toplu taşıma ve yürümenin o kadar arttığını ifade etmektedir.

Cinsiyetin de erişilebilirlik üstünde etkisi vardır. Brookfield ve Tilley (2016) çalışmasında kadınların erkeklerden daha kısa rotaları seçme eğiliminde olduklarından ve kent merkezlerinden ziyade rekreasyon alanlarında daha çok yürüdüklerinden bahsetmektedir. Böcker ve diğ., (2016) iş sahibi olmayan ve yaşlı kadın bireylerin bir işte çalışan aynı yaştaki erkek bireylere göre daha kısa seyahatler yapma eğiliminde olduklarını belirtmektedir. Golan ve Handerson (2019) ise kadınların yürüme faaliyetinde bulunmasında evsizliğin, kaldırımların temizliğinin ve o bölgedeki suç oranlarının ilişkisi olduğunu söylemektedir.

Ulaşım türlerinin seçiminde eğitim düzeyi de etkilidir. Liu (2017) çalışmasında ebeveynlerin çocuklarının okula ve diğer sosyal aktivitelere erişimini sağlarken yaptıkları ulaşım türü tercihleri ve gösterdikleri seyahat davranışlarında ailelerin mesleği, eğitim ve gelir düzeyinin son derece etkili olduğunu ifade etmektedir.

Scheepers ve diğ., (2013) Hollanda’da yaptığı çalışmada lise veya üniversite eğitim düzeyine sahip bireylerin ulaşımı daha aktif kullandıklarından bahsetmektedir. Gasparovic (2014) ise lise öğrencilerinin ilkokul ve ortaokul öğrencilerine göre ulaşımında daha az hareketliliğe ihtiyaçlarının olmasından dolayı en dezavantajlı grup olduklarını söylemektedir.

Bir diğer alt parametre olan güvenlik de ulaşım türü seçimlerini etkilemektedir. Southworth (2005) yürünebilirlikle ilgili çalışmasında yapılı çevrenin yaya konforunu ve güvenliğini sağlama gerekliliğinden bahsetmektedir. Yani yaya güvenliğinin sağlanmasının yürünebilirlik üstünde önemli etkileri bulunmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri’ndeki şehirlerin çoğunun ulaşım ve arazi kullanım politikaları yürüme ve bisiklete binmeyi yayalar için tehlikeli hale getirmiştir. Hızlı ve kesintisiz seyahati destekleyen yollar, araçlar için uygun olsa da yayalar ve bisikletliler için güvenli ve ilgi çekici değildir. Bu tip yollarda yayaların veya bisiklet sürücülerinin yaralanma veya ölme olasılığı otomobil sürücülerinden 23 kat daha fazladır. Buna karşılık çoğu Avrupa ülkesinde yapılan iyileştirmelerden sonra yollar yayalar ve bisiklet sürücüleri için çok daha güvenli hale gelmiştir. Yürümek için güvenli yaya yollarının varlığından haberdar olan bireyler diğer bireylere göre %41,5 daha fazla yürümektedir.

Killingsworth ve Lamming (2001) ise okula gidiş ve dönüşteki günlük yolculuklarda güvenliğin önemli olduğunu ifade etmektedir. Danimarka’da son 20 yılda, okula yürüyerek veya bisikletle giden çocuk ve ergenlerin oranı %40 azalmıştır. Bunun ana nedenlerinden biri, özellikle trafikten kaynaklanan, çocukların güvenliğine yönelik ebeveyn endişeleridir. Bu tarz endişeleri gidermek için bazı şehirlerde çocuklar için mümkün olduğunca güvenli hale getirilmiş güvenli yaya yolları geliştirilmiştir. Bu tip yollardan biri de Danimarka Odense’dedir. Okula giden güvenli yollar programı sayesinde burada çocukların karıştığı trafik kazaları %85 oranında azalmıştır.

Lo (2009) halihazırdaki tasarım standartları ve yönetmeliklerdeki çelişkilerin, ulaşım politikaları, trafiğin yaya üzerinde olumsuz etkiler (yaya çıkarları, yaya güvenliği, geçiş mesafesi, insan ölçeği) oluşturmaya sebep olduğunu belirtmektedir. Doğru hesaplanmayan şerit genişlikleri, araçlar arası görüş mesafelerinin azlığı ve çevre düzenlemeleri araçların hız sınırını aşmasını kolaylaştırırken araç sürücülerinin daha yavaş araç kullanımına da engel teşkil etmektedir.

3.3 Bölüm Değerlendirmesi

Kentler için yapılan ulaşım plan ve projelerinin, daha geniş bir perspektiften bakmak gerekirse ulaşım politikalarının, birçok kentte uzun dönemli kar-zarar hesapları gözetilerek yapıldığı iddia edilse de maalesef birçok konuda yetersiz kaldığı görülmektedir. Yolculuk talepleri ve sistem kapasiteleri arasındaki dengenin kurulamayışı kentliyi birçok konuda olumsuz etkilemektedir. Bu sebepten ötürü bu dengeyi dikkatli kurma, ilgili bölgeye sunulacak çözüm önerileri için gerekli analizlerin doğru yapıldığı bir sürecin başlamasıyla mümkün olacaktır.

Bu tez kapsamında ele alınan konulardan biri olan kent meydanlarının erişilebilirlik ölçütü kadar meydanların sahip olduğu ulaşım sistemlerinin özellikleri de üzerinde durulması gereken öncelikli konular arasındadır. Kentsel kamusal alanlar için ulaşım sistemlerinin geliştirilme süreci, bu sistemlerin avantaj ve dezavantajlarının neler olduğunu anlamak ve bu sistemleri kullanan bireylerin seyahat davranışlarını etkileyen faktörleri tespit etmek ile mümkün olacaktır.

Bu bölümde, İstanbul'da farklı ulaşım türleri ele alınarak bireylerin ulaşım tercihlerinde dikkate aldıkları kriterlere odaklanılmıştır.

Ulaşım türleri arasında bağlantı kurulması ulaşım planlamasında dikkat edilen konulardan biridir. Çünkü kentli çeşitli hizmet ve faaliyetlere ulaşım sistemleri vasıtasıyla erişmektedir. Yürüme, toplu taşıma (kara yolu, raylı sistemler, deniz yolu), özel motorlu taşıtlar ve bisiklet arasındaki entegrasyonun artması aynı zamanda sürdürülebilir ulaşımın güçlenmesine de sebep olmaktadır.

2021 yılında sadece toplu taşıma kullanarak günde ortalama 8 milyon yolcunun seyahat ettiği İstanbul'da ulaşım türü seçiminde hangi kriterlerin etkili olduğunun tespit edilmesi yolcuların konfor taleplerini karşılayan ulaşım sistemlerinin geliştirilmesinde önem teşkil etmektedir.

Bu bölümde bireylerin kişisel durumuna ve tercihlerine göre yaptıkları ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörler literatürde ele alınan parametreler öncülüğünde incelenmiştir. Bir sonraki bölümde ise ele alınan bu parametreler alan çalışmasında uygulanarak değerlendirilecektir.

4. TARİHİ YARIMADA MEYDANLARININ ERİŞİLEBİLİRLİK VE KULLANICININ ULAŞIM TERCİHLERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ

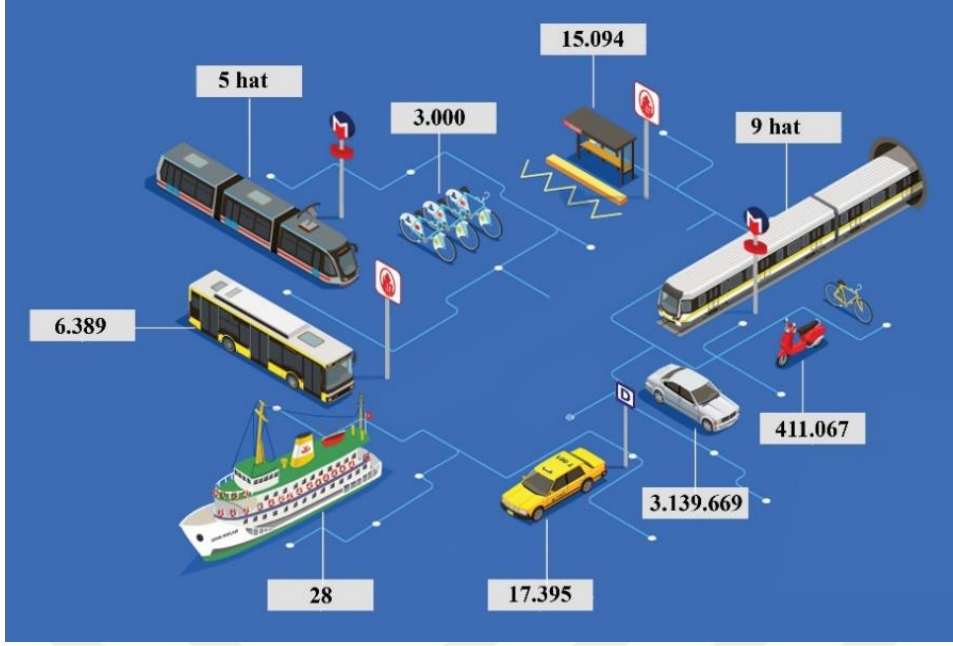
Bu bölüm erişilebilirlik ve ulaşım türü seçiminin etkilerinin değerlendirilmesine yönelik İstanbul'da ulaşım ve ulaşım türü tercihlerinden, Tarihi Yarımada'daki meydanları (Beyazıt, Çemberlitaş, Sultanahmet, Sirkeci, Eminönü) konumu ve tarihsel sürecinden ve yapılan alan çalışmasından meydana gelmektedir. Öncelikle İstanbul'daki ulaşım ile ilgili istatistiki bilgilere yer verilmiş hemen ardından Tarihi Yarımada meydanlarının konumuna, tarihine, genel özelliklerine değinilmiş ardından da erişilebilirlik ve kullanıcının ulaşım tercihleri kapsamındaki ilgili parametreleri ölçen anket çalışması değerlendirilmiştir.

4.1 İstanbul'da Ulaşım ve Ulaşım Türü Tercihleri

İstanbul, Türkiye'nin en büyük şehri ve ekonomik, kültürel ve tarihi merkezidir. Hem Avrupa hem de Asya kıtalarında yer alan tek şehir olma özelliği taşır ve Boğaziçi ile iki kıtayı birbirine bağlar. İstanbul'un tarihi, antik dönemlere kadar uzanır ve Bizans, Roma ve Osmanlı İmparatorluklarına başkentlik yapmıştır. Türkiye'nin en kalabalık şehri olmasının yanı sıra Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan İstanbul, tarihi ve stratejik konumuyla dikkat çeker. 15 milyon 840 bin 900 kişinin yaşadığı (TÜİK, 2021) ve 5461 kilometrekarelik bir alana yayılan şehirde, kent içi ulaşım deniz yolu, kara yolu ve raylı sistemler aracılığıyla sağlanmaktadır.

Otobüs ve metrobüs gibi lastik tekerlekli ulaşım araçlarıyla karayolu ulaşımı, teleferik, tramvay, metro, Marmaray gibi ulaşım araçlarıyla raylı sistemler, vapur ve feribot gibi ulaşım araçlarıyla da deniz yolu ulaşımı faaliyetlerine devam etmektedir. İstanbul'daki yürüme ve bisiklet yolları da çok sayıdaki noktada bu ulaşım araçlarıyla entegre olmuş bir durumdadır.

İstanbul'un ulaşım sistemi bileşenleri arasında 17.395 adet taksi, 411.067 motosiklet, 9 adet metro hattı, 5 adet tramvay hattı, 28 gemi, 3000 isbike bisiklet, 15.094 otobüs durağı, 6.389 otobüs vardır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 : Sayılarla İstanbul ulaşım sistemi bileşenleri (İBB, 2021).

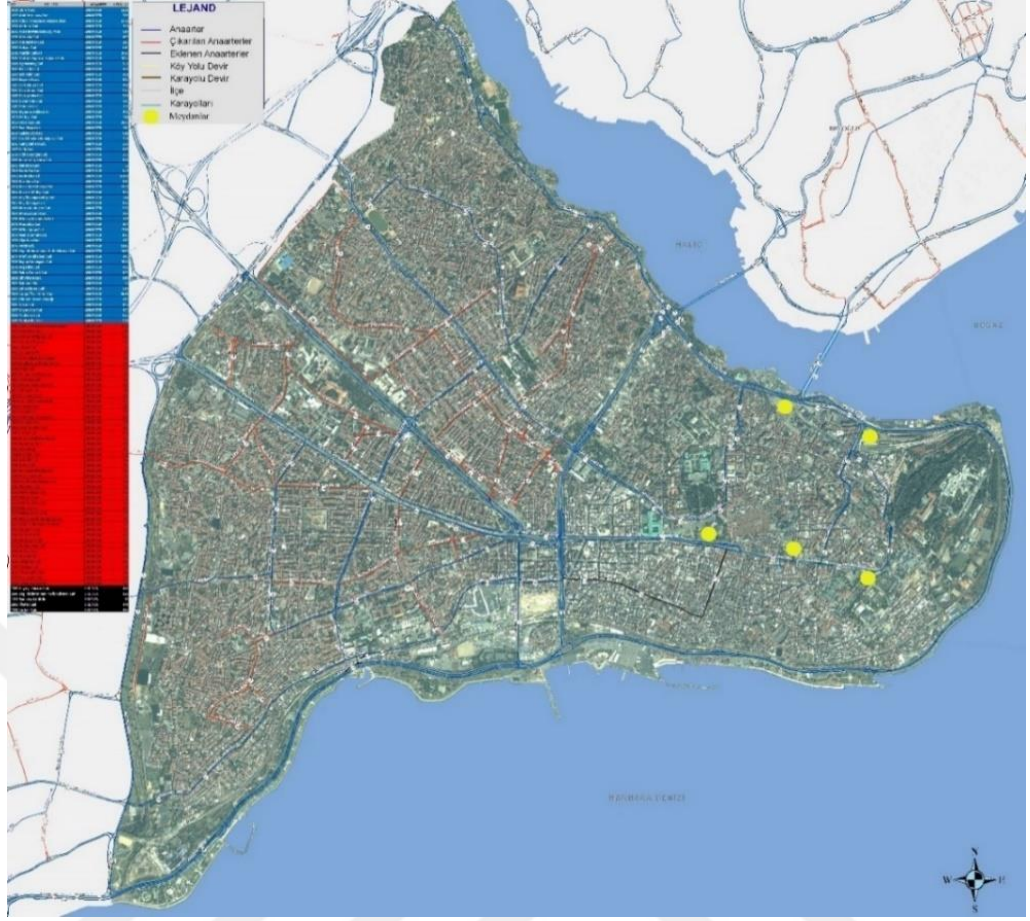
2021 yılında İstanbul'da toplam 4,587, 086 tane kara taşıtı mevcuttur. Bunların 3.139.669 tanesi otomobil, 95.906 tanesi minibüs, 38.038 tanesi otobüs, 728.459 tanesi kamyonet, 137.559 tanesi kamyon, 411.067 tanesi motosiklet, 10.279 tanesi özel amaçlı araç ve 26.859 tanesi de traktördür (Şekil 4.2).



Şekil 4.2 : İstanbul'daki motorlu kara taşıtlarının sayısı (TÜİK, 2021).

İstanbul'un Tarihi Yarımada olarak nitelendirilen Fatih ilçesi, ulaşım olanakları ve meydanları ile ön plandadır. Bu tez çalışmasının yapıldığı Tarihi Yarımada'daki beş adet meydana Fatih İlçesi'ndeki beş adet ana arterden direkt erişim sağlanmaktadır.

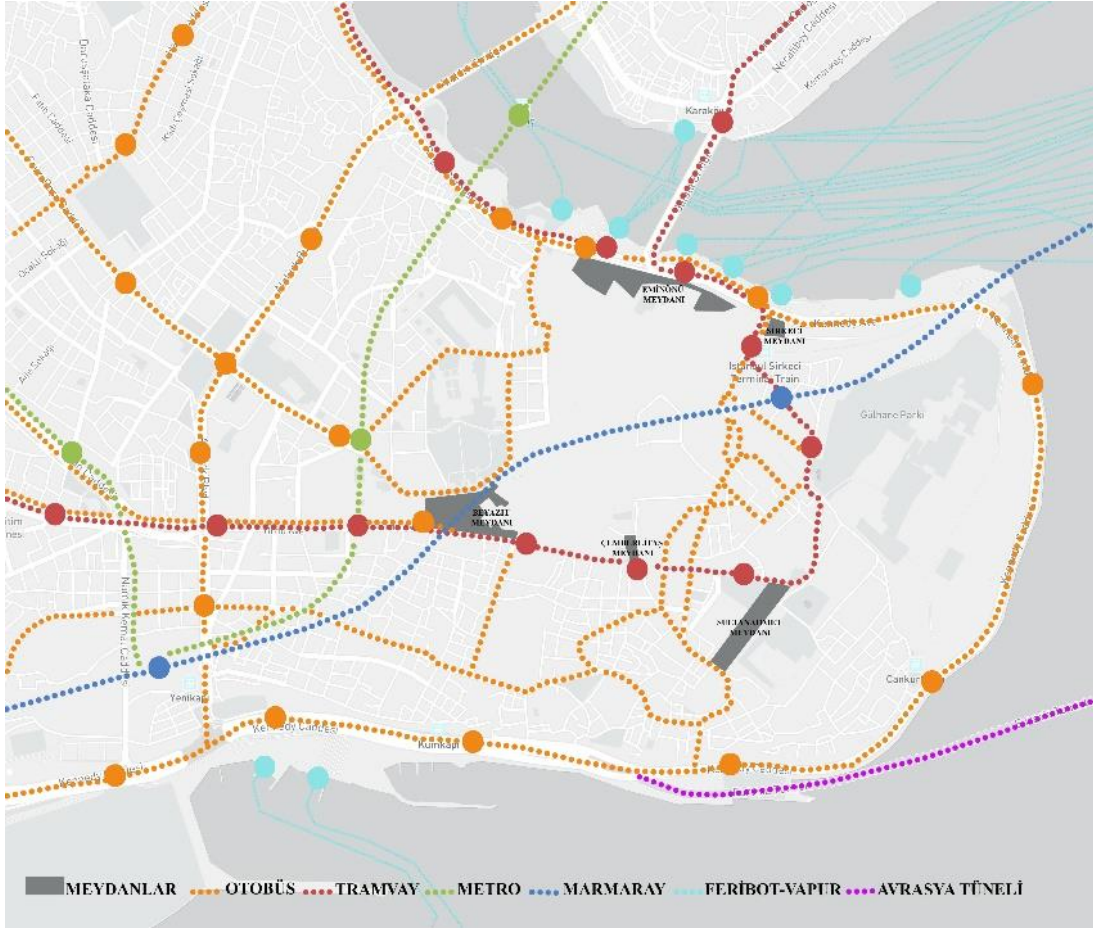
Beyazıt Meydanı'na Ordu Caddesi'yle, Çemberlitaş Meydanı'na Yeniçeriler Caddesi'yle, Sultanahmet Meydanı'na Divanyolu Caddesi'yle, Sirkeci Meydanı'na Ankara Caddesi'yle, Eminönü Meydanı'na Ragıp Gümüşpaşa Caddesi'yle ulaşmak mümkündür (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 : Fatih İlçesi Arter Haritası (İBB, 2009).

Fatih, sahip olduğu açık alanlar sayesinde insanların buluştuğu ve dinlendiği alanlara ev sahipliği yapan önemli ilçelerden biridir. Bu ilçenin meydanlarının İstanbul içindeki önemi hem tarihsel ve dini miraslarından hem de ticari merkez olarak işlevlerinden kaynaklanmaktadır. Tarihi yarımada meydanlarının ortak özelliği, rekreasyon amacıyla kullanılmalarının yanı sıra, tarihsel ve kültürel yapılarından ötürü turizm odakları olarak işlev görmesinden de kaynaklanmaktadır. Çalışılan beş adet meydan, Tarihi Yarımada içerisinde pek çok farklı ulaşım türünün kesişiminde yer almakta ve yürüme mesafesiyle erişilebilmektedir. Her meydana erişim sağlayan Bağcılar-Kabataş tramvayı, Sirkeci ve Eminönü Meydanlarına erişim sağlayan vapur ve feribotlar, Beyazıt Meydanı'na kadar erişimi sağlayan otobüs hatları da temel ulaşım araçlarıdır (Şekil 4.4).

Tüm meydanlara ulaşım için yaygın olarak kullanılan toplu taşıma aracı tramvaydır. Yaklaşık 4.500 m²'lik meydan kullanımı olan Sirkeci, 1890 yılında tamamlanıp, ardından geliştirilen tramvay sistemi ile birlikte bu meydanlara erişimi de artırmıştır (Özdemir ve diğ., 2014).



Şekil 4.4 : Tarihi Yarımada'nın toplu ulaşım sistemi (Turan ve diğ., 2022).

İstanbul bütününde önemli rolü olan bu meydanların yayalara yönelik olmak ve çevresiyle olan ilişkisini güçlendirmek için çeşitli ulaşım projeleri geliştirilmiştir çünkü tüm meydanların yakın çevresi ile olan ilişkisi, bu alanlara olan erişimi de doğrudan etkilemektedir.

4.1.1 Yürüme

Trafiğin oluşturduğu sorunların birçoğuna karşı en etkili çözümün sürdürülebilir ulaşım türlerinden yürümenin kent içi ulaşımındaki ağırlığının artırılmasıyla olacağı 20. yüzyılın sonlarından itibaren iyice anlaşılmıştır. Bu bağlamda kentlerin yürüme altyapısının geliştirilmesi gerekliliği de ortaya çıkmıştır. İstanbul, yürüme eyleminin yoğun olarak gerçekleştirildiği şehirlerden biridir. Çalışmanın bu bölümünde Tarihi Yarımada'da farklı dönemlerde yapılan yaya sayımlarına yer verilmiştir.

Sürdürülebilir ulaşım projelerine zemin hazırlamak ve bölgenin fiziksel koşullarını tespit etmek amacıyla EMBARQ Türkiye'nin 2010 yılında Tarihi Yarımada'nın kuzeyindeki Atatürk Bulvarı ve güneyindeki Mustafa Kemalpaşa Caddesi arasında

kalan doğu bölgesinde yaptığı çalışma, yayaların mekân kullanım analizleri için yapılan yaya sayımı üstünden gerçekleştirilmiştir. Tarihi Yarımada'daki 17 farklı lokasyonda yapılan yaya sayımına göre bu bölgede günde ortalama 400 binden fazla yaya hareketliliği söz konusudur (Şekil 4.5).



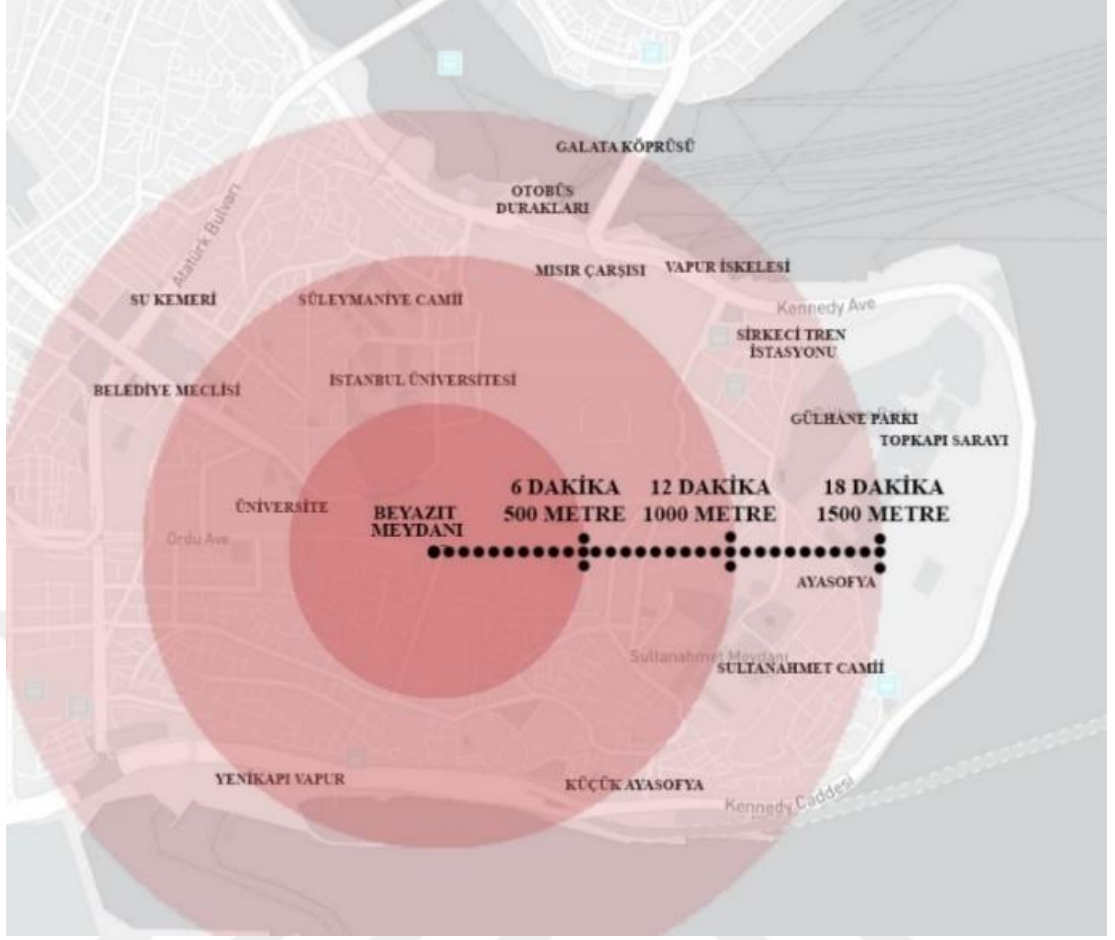
Şekil 4.5 : Yaya sayımı yapılan bölgeler (EMBARQ Türkiye, 2010).

Alandaki sayım, hafta içi bir gün, cumartesi günü, sezon dışı bir gündeki gündüz ve gece yaya trafiklerini belirlemek amacıyla ayrı ayrı gerçekleştirilmiştir (Çizelge 4.1). Sayımın yapıldığı tüm zamanlarda en fazla yaya trafiği Ragıp Gümüşpala Yaya Alt Geçidi'nde olurken en az yaya trafiği Kennedy Caddesi'nde olmuştur. Tarihi Yarımada'da saat 08.00–18.00 arasında her bağlantıdaki toplam yaya trafiği, saat 18.00–22.00 arasında her bağlantıdaki toplam yaya trafiğinin neredeyse üç katından fazladır. Sayım yapılan zamanların tümünde gündüz yaya trafikleri arasında ise ciddi bir fark yoktur. Bu da Tarihi Yarımada'nın yılın her döneminde yoğun bir yaya trafiğine sahip olduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.1 : Tarihi Yarımada’da saat 08.00–18.00 ve 18.00–22,00 arasında sayım yapılan lokasyonlardaki toplam yaya trafiği. (EMBARQ Türkiye, 2010).

Lokasyon	Hafta içi bir günde Yaya trafiği 15.07.2010	Cumartesi günü Yaya trafiği 17.07.2010		Sezon dışı hafta içi bir günde Yaya trafiği 02.11.2010	
	Gündüz	Gündüz	Gece	Gündüz	Gece
Ragıp Gümüşpala Yaya Altgeçidi	52.530	77.880	34.870	67.070	13.690
Galata Köprüsü	32.870	44.800	22.560	34.510	8.670
Reşadiye Caddesi	43.930	47.040	26.700	39.160	11.070
Büyük Postane Caddesi	19.960	16.230	2.840	18.780	1.310
Ankara Caddesi	24.310	16.340	3.670	26.270	5.230
Hüdavendigar Caddesi	25.310	26.680	13.760	19.540	6.090
Alemdar Caddesi	17.940	25.510	13.010	16.340	4.130
Dalbastı Sokağı	16.340	21.840	12.230	17.430	4.960
Akbıyık Caddesi	3.280	3.770	3.140	890	310
Deniz kenarındaki park	1.310	2.210	4.230	1400	240
Nuruosmaniye Caddesi	30.140	21.250	1.820	26.040	2.630
Yeniçeriler Caddesi	41.510	39.360	14.250	48.410	7.030
Kapalıçarşı Girişi	35.510	36.720	10.800	35.520	14.710
Ordu Caddesi	25.840	27.100	12.000	49.480	14.710
Vezneciler Caddesi	11.180	9.650	3.640	24.170	4.010
Kennedy Caddesi	1.060	1.630	1.810	610	290
Çaparız Sokağı	3.220	3.750	6.570	2.450	2.360
Genel Toplam	386.240	421.760	187.900	428.070	101.440

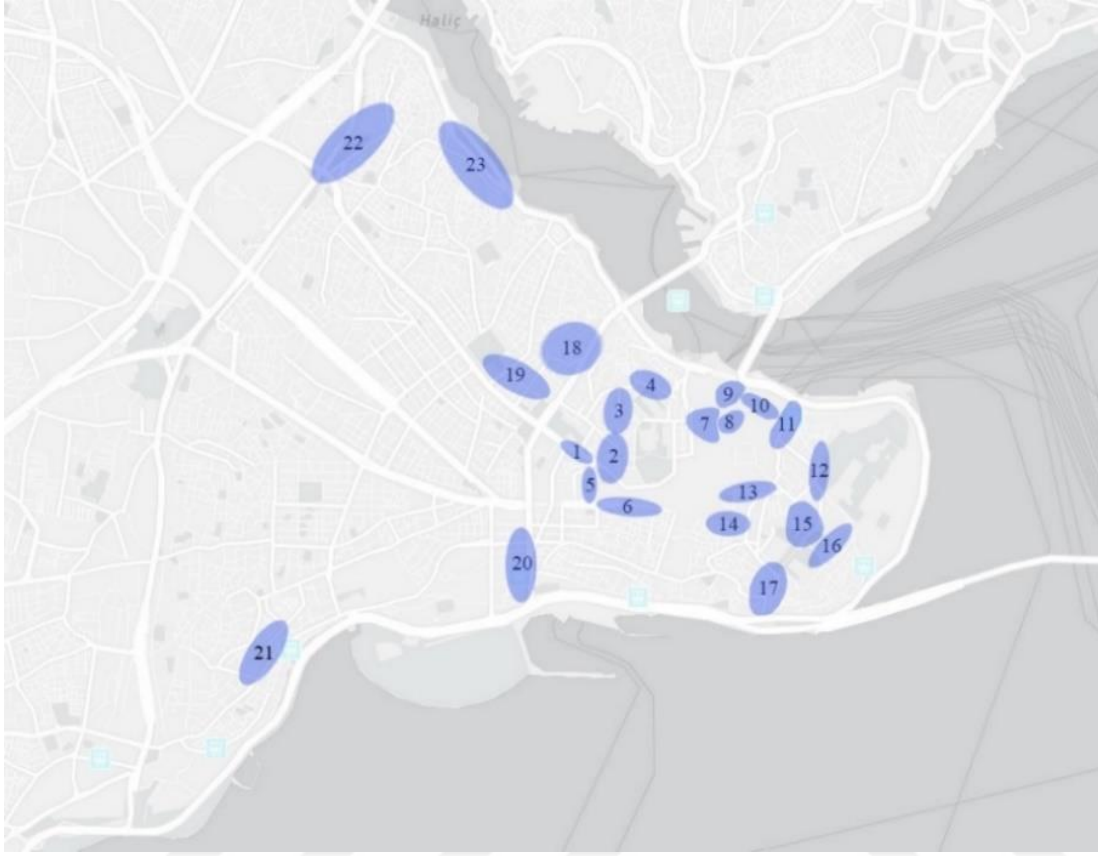
Tarihi Yarımada’da yürüyerek çok çeşitli fonksiyonlara sahip alanlara ve kent meydanlarına kolaylıkla ulaşılabilir. Canlı kamusal mekanlar sayesinde yayalar çekici yürüyüş imkanlarına da sahiptir. Örneğin, Beyazıt Meydanı’ndan yürümeye başlayan bir kişi yaklaşık 6 dakikada Çemberlitaş Meydanı’na, 12 dakika yürüyerek Sultanahmet Meydanı’na ve yaklaşık 18 dakika yürüyerek Eminönü ve Sirkeci Meydanlarına ulaşabilmektedir. (Şekil 4.6).



Şekil 4.6 : Çalışma alanındaki yürüme mesafeleri.

Son dönemde bölgedeki en güncel yaya sayım çalışmasını 2022 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi yapmıştır. Tarihi Yarımada özelinde gerçekleştirilen yaya sayım çalışmasında belirlenen 23 bölgede detaylı incelemeler yapılmıştır (Şekil 4.7). Toplam 1.871.850 yaya sayımı gerçekleştirilmiştir. Sayımlar, Şehzadebaşı Caddesi, 6 Mart Şehitler Caddesi, Süleymaniye Caddesi, Prof. Dr. Ümit Yaşar Doğanay Sokak, Bozdoğan Kemerli Caddesi, Kirazlı Mescit Sokak, Yoğurtcuoğlu Sokak, Süleymaniye İmaret Sokak, Mimar Sinan Caddesi, Fetva Yokuşu, Büyük Reşitpaşa Caddesi, Ordu Caddesi, Fincancılar Caddesi, Vasıf Çınar Caddesi, Saka Mehmet Sokak, Sultan Hamamı Caddesi, Sabuncuhamı Sokak, Tahmis Caddesi, Yeni Cami Meydanı Sokak, Bankacılar Sokak, Hamidiye Caddesi, Ankara Caddesi, Tayahatun Sokak, Alemdar Caddesi, Vezirhan Caddesi, Seferefendi Sokak, Yeniçeriler Caddesi, Ayasofya Meydanı, Yerebatan Caddesi, Divanyolu Caddesi, At Meydanı Caddesi, Bab-ı Hümayum Caddesi, Tevkifhane Sokak, Kabasakal Caddesi Nakilbent Sokak, Aksakal Sokak, Yeni Akil Sokak, İbadethane Sokak, Zeyrek Mehmet Paşa Sokak, Serdab Sokak, Fatih Türbesi Sokak, Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi, Org.

Abdurrahman Nafiz Gürman Caddesi, Eski Kullukçu Sokak, Tütünlük Sokak, Hoca Çakır Caddesi, Kariye Camii Sokak, Vodina Caddesi'nde yapılmıştır (Çizelge 4.2).



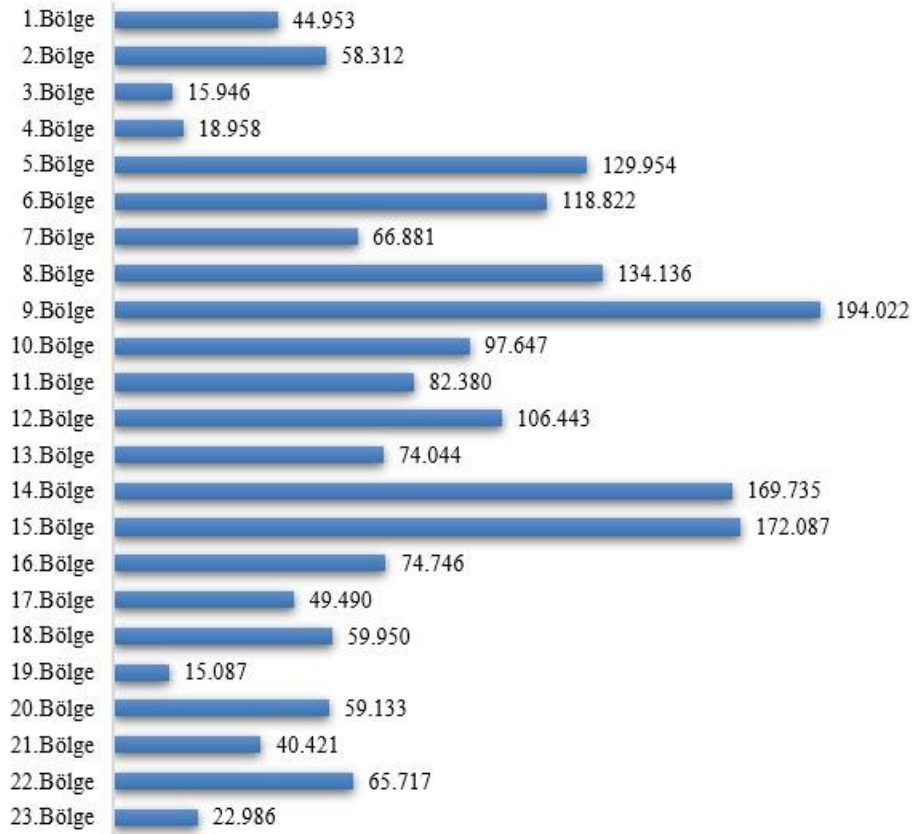
Şekil 4.7 : Yaya sayımı yapılan bölgeler (İBB, 2022).

Toplam 23 bölge ve buna bağlı 48 alt bölgede gerçekleştirilen yaya sayım çalışmasına göre 1.Bölge'de 44.953 kişi, 2.Bölge'de 58.312 kişi, 3.Bölge'de 15.946 kişi, 4.Bölge'de 18.958 kişi, 5.Bölge'de 129.954 kişi, 6.Bölge'de 118.822 kişi, 7.Bölge'de 66.881 kişi, 8.Bölge'de 134.136 kişi, 9.Bölge'de 194.022 kişi, 10.Bölge'de 97.647 kişi, 11.Bölge'de 82.380 kişi, 12.Bölge'de 106.443 kişi, 13.Bölge'de 74.044 kişi, 14.Bölge'de 169.735 kişi, 15.Bölge'de 172.087 kişi, 16.Bölge'de 74.746 kişi, 17.Bölge'de 49.490 kişi, 18.Bölge'de 59.950 kişi, 19.Bölge'de 15.087 kişi, 20.Bölge'de 59.133 kişi, 21.Bölge'de 40.421 kişi, 22.Bölge'de 65.717 kişi ve 23.Bölge'de 22.986 kişilik bir yaya sayım çalışması gerçekleştirilmiştir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 : Tarihi Yarımada'daki yaya trafiği (İPA, 2022).

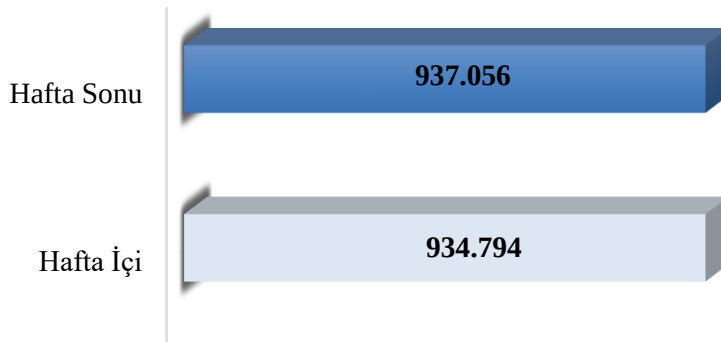
Bölge Numarası	Sayımın Yapıldığı Yer	Kişi Sayısı (Haftaiçi)	Kişi Sayısı (Haftasonu)
1. Bölge	Şehzadebaşı Caddesi	21.945	23.008
2. Bölge	16 Mart Şehitler Caddesi	11.522	10.589
	Süleymaniye Caddesi	9.766	8.235
	Prof. Dr. Ümit Yaşar Doğanay Sokak	6.154	3.992
	Bozdoğan Kemerli Caddesi	3.672	4.382
3. Bölge	Kirazlı Mescit Sokak	5.106	7.981
	Yoğurtcuoğlu Sokak	596	1.407
4. Bölge	Süleymaniye İmaretli Sokak	4.428	1.357
	Mimar Sinan Caddesi	3.152	1.122
	Fetva Yokuşu	3.318	6.437
5. Bölge	Büyük Reşitpaşa Caddesi	59.536	70.418
6. Bölge	Ordu Caddesi	44.456	74.366
7. Bölge	Fincancılar Caddesi	9.689	7.933
8. Bölge	Vasıf Çınar Caddesi	38.218	37.102
	Saka Mehmet Sokak	22.811	23.339
	Sultan Hamamı Caddesi	22.818	15.971
9. Bölge	Sabuncuhamı Sokak	45.192	45.942
	Tahmis Caddesi	33.724	39.927
	Yeni Cami Meydanı Sokak	47.403	38.089
	Bankacılar Sokak	14.400	17.729
	Hamidiye Caddesi	13.571	18.828
11. Bölge	Ankara Caddesi	28.914	53.466
12. Bölge	Tayahatun Sokak	15.772	30.130
	Alemdar Caddesi	16.590	43.951
13. Bölge	Vezirhan Caddesi	39.873	50.629
	Seferefindi Sokak	25.695	13.646
14. Bölge	Yeniçeriler Caddesi	34.240	79.696
15. Bölge	Ayasofya Meydanı	29.385	17.659
	Yerebatan Caddesi	20.195	13.242
	Divanyolu Caddesi	36.891	19.046
	At Meydanı Caddesi	39.548	10.507
16. Bölge	Bab-ı Hümayum Caddesi	28.261	21.431
	Tevkifhane Sokak	5.687	6.029
	Kabasakal Caddesi	8.480	4.858
17. Bölge	Nakilbent Sokak	16.415	8.451
	Aksakal Sokak	7.616	2.622
18. Bölge	Yeni Akil Sokak	12.567	1.203
	İbadethane Sokak	14.183	896
	Zeyrek Mehmet Paşa Sokak	27.432	3.669
19. Bölge	Serdab Sokak	3.892	2.572
	Fatih Türbesi Sokak	7.245	1.378
20. Bölge	Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi	22.730	36.403
21. Bölge	Org. Abdurrahman Nafiz Gürman Caddesi	5.092	23.123
	Eski Kullukçu Sokak	1.629	5.407
	Tütünlük Sokak	1.415	3.755
22. Bölge	Hoca Çakır Caddesi	38.008	2.435
	Kariye Camii Sokak	21.975	3.299
23. Bölge	Vodina Caddesi	3.587	19.399
	Genel Toplam	934.794	937.056

En fazla yaya yoğunluğunun 9. Bölgedeki Sabuncuhanı Sokak, Tahmis Caddesi, Yeni Cami Meydanı Sokak, Bankacılar Sokak, Hamidiye Caddesi'nde olduğu görülürken en az yaya yoğunluğunun 19.bölge yani Serdab Sokak ve Fatih Türbesi Sokak'ta olduğu anlaşılmıştır (Şekil 4.8).



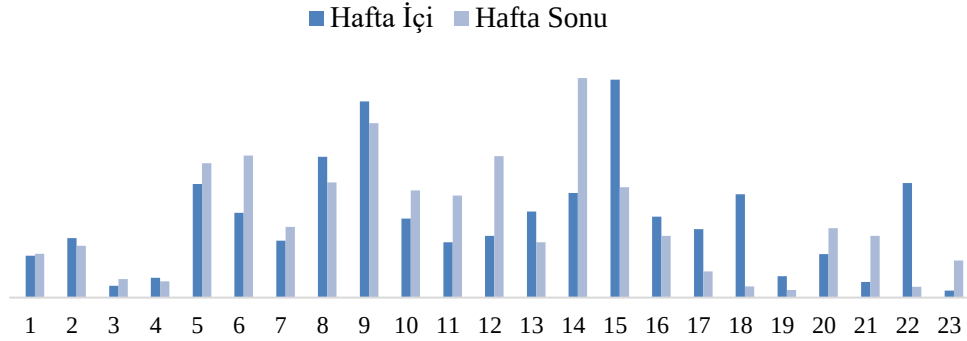
Şekil 4.8 : Tarihi Yarımada'da bölgelere göre yaya yoğunluğu.

Hafta içi 934.794, hafta sonu 937.056 yaya sayımı yapılmıştır. Bu durum Tarihi Yarımada'nın haftanın her gününde neredeyse aynı yoğunluğa sahip olduğunu göstermiştir (Şekil 4.9).



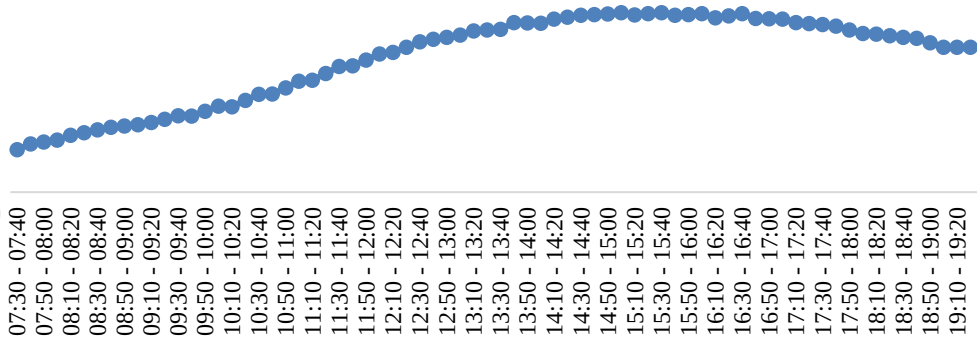
Şekil 4.9 : Hafta içi-hafta sonu durumuna göre yaya sayısı.

Yaya yoğunluğuna bölge bazlı bakıldığında ise bazı bölgelerin hafta içi hafta sonuna göre bazı bölgelerin ise hafta sonu hafta içine göre daha yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 4.10).



Şekil 4.10 : Bölgelerin haftaiçi-haftasonu yaya sayıları.

Saat 07: 30 ve 19: 30 arasında yapılan yaya sayımlarında zirve saat aralığının 15:30 – 15:40 olduğu görülmektedir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 : Yaya sayımındaki zirve saat aralığı.

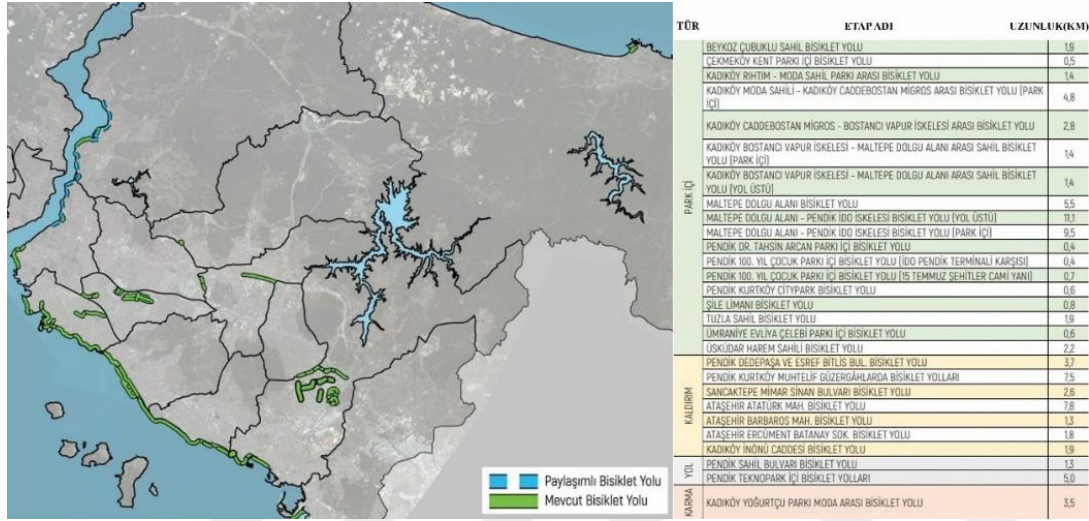
Sonuç olarak, Tarihi Yarımada'da 12 yıl arayla EMBARQ Türkiye ve İBB'nin gerçekleştirdiği yaya sayım çalışmaları karşılaştırıldığında bölgedeki yaya trafiğinin neredeyse 5 kat arttığı görülmektedir.

4.1.2 Bisiklet

Bir diğer motorsuz ulaşım türü olan bisiklet gelişmiş ülkeler tarafından sıklıkla kullanılıyor olsa da ülkemizde özellikle son yıllarda etkinliği artmaya başlamıştır. Gerek yerel yönetimlerin gerekse merkezi idarenin bisiklet kullanımını yaygınlaştırmayla ilgili alacağı kararlar şüphesiz bu ulaşım türünün güçlenmesine sebep olacaktır. Bu bölümde İstanbul'daki bisiklet yollarının durumuyla ilgili bilgiler verilecektir.

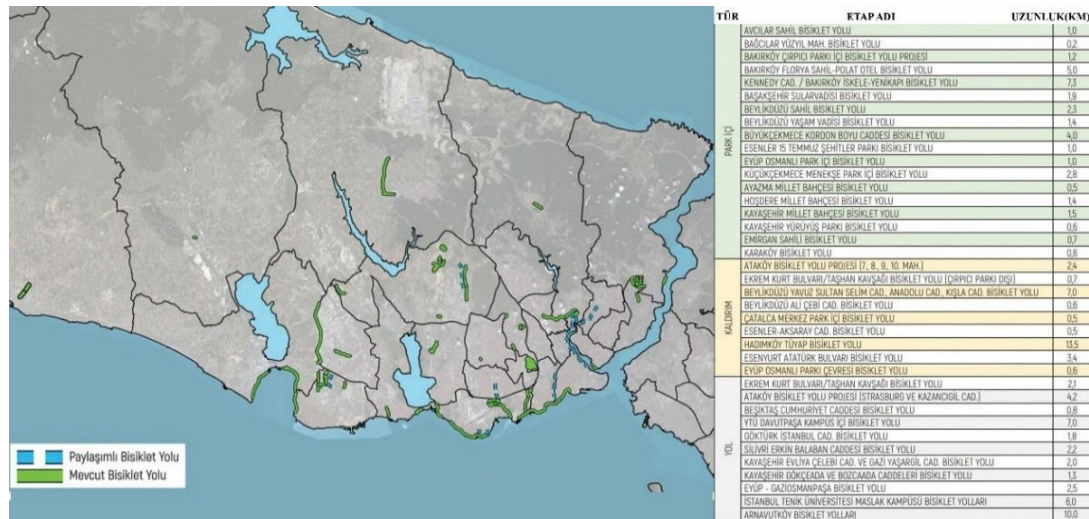
İstanbul'da 2020 yılı itibariyle 3 farklı türdeki bisiklet yolunun Anadolu Yakası'ndaki toplam uzunluğu 84,3 km (Şekil 4.12) iken Avrupa Yakası'ndaki toplam uzunluğu ise 103,5 km'dir (Şekil 4.13). İstanbul'da toplam 187,8 km bisiklet yolu vardır (İstanbul Bisiklet Ana Planı, 2020).

Anadolu Yakası'ndaki bisiklet yollarının 3,5 kilometresi araç yolu ve kaldırımlarda karma olarak, 6,3 kilometresi araç yolunda, 26,6 kilometresi kaldırımda, 47,9 kilometresi ise park ve rekreasyon alanlarında bulunmaktadır (Şekil 4.12).



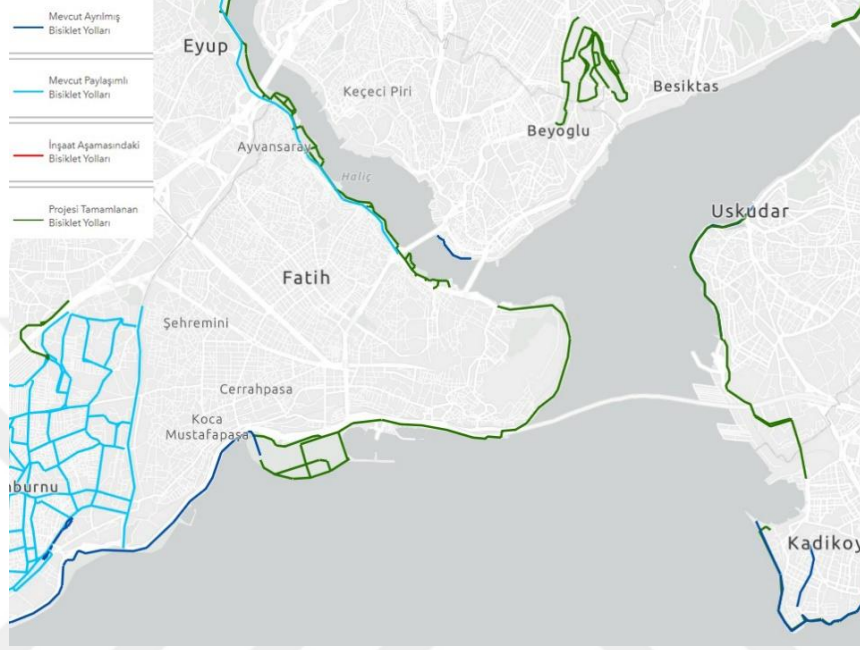
Şekil 4.12 : Anadolu yakası mevcut bisiklet yolları (İstanbul Bisiklet Ana Planı, 2020).

Avrupa Yakası'ndaki bisiklet yollarının 39,9 kilometresi araç yolunda, 29,2 kilometresi kaldırımda 34,4 kilometresi ise park ve rekreasyon alanlarında bulunmaktadır (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 : Avrupa yakası mevcut bisiklet yolları (İstanbul Bisiklet Ana Planı, 2020).

Kent içinde bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak, bisikletin ulaşımdaki payını artırmak için İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bisiklet haritası oluşturmuştur. Bu haritada mevcut, proje süreci devam eden ve planlanan bisiklet yolları ve istasyonları görülmektedir. Tarihi Yarımada'ya bakıldığında özellikle sahil kesiminde bisikletle neredeyse kesintisiz ulaşımın gerçekleştirilebildiği görülmektedir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14 : Fatih ilçesi bisiklet haritası (İBB, 2022).

Bisikletin şehir içinde kullanımı ise yol ağı kadar bisiklet park alanlarının (Şekil 4.15) sayısının artırılmasıyla mümkün olacaktır. İstanbul'da 2310 otobüs durağından, 20 raylı sistem istasyonundan ve 23 iskeleden bisiklet yollarına erişim sağlanmaktadır. Bisikletin toplu taşıma araçlarıyla entegrasyonu kapsamında ayrıca Avrupa Yakası'ndaki 50 otobüs ve Anadolu Yakası'ndaki 100 otobüste bisiklet park aparatı bulunmaktadır (İstanbul Bisiklet Ana Planı, 2020).



Şekil 4.15 : Bisiklet park alanları (2022).

4.1.3 Toplu Taşıma

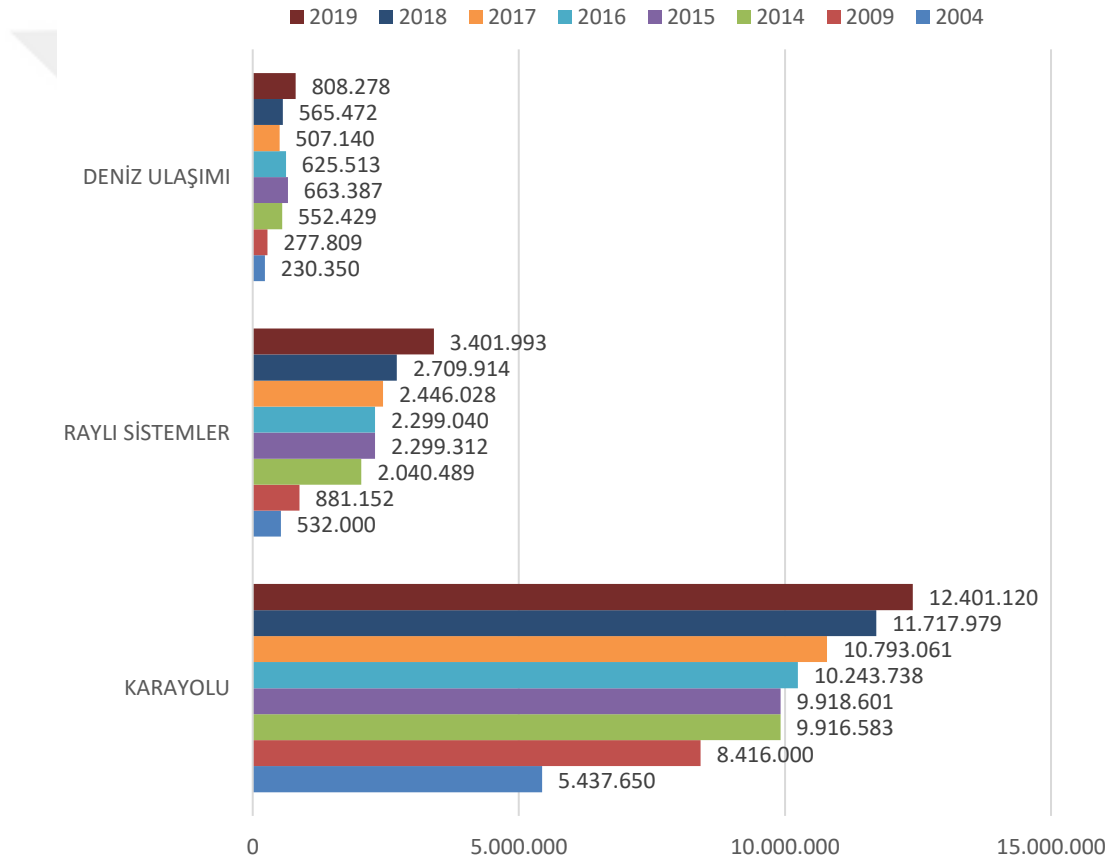
İstanbul'un toplu taşıma sistemine bakıldığında ise 2021 yılında günlük 8.053.830 yolcunun çeşitli toplu taşıma türlerini kullanarak seyahat ettiği görülmektedir. Bu sayının %78'i olan 6.314.718 kişi kara yolunu, %20'si olan 1.610.154 kişi raylı sistemleri, %2'si olan 128.958 kişi ise deniz yolunu tercih etmektedir. Toplu taşıma türü seçimindeki en büyük payı %14 ile otobüs ve metrobüs alırken en düşük payı %0,2 ile İDO almaktadır. Kara yolu ulaşımını tercih eden yolcuların %14'ü otobüs ve metrobüsü, %11'i özel halk otobüslerini, %5'i Otobüs AŞ'ye ait otobüsleri, %15'i minibüsleri, %21'i taksi ve taksi dolmuşu, %11'i ise servisi tercih etmektedir. Raylı sistemi tercih eden yolcuların %11'i metroyu, %5'i tramvayı, %0,8'i füniküleri, teleferik ve nostaljik tramvayı, %4'ü ise Marmaray'ı tercih etmektedir. Deniz yolunu tercih eden yolcuların %0,2'si ise İDO'yu, %1'i şehir hatlarını ve %1'i özel tekne ve motorları tercih etmektedir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16 : 2021 yılı İstanbul'da toplu ulaşım günlük yolcu sayıları (İETT, 2022).

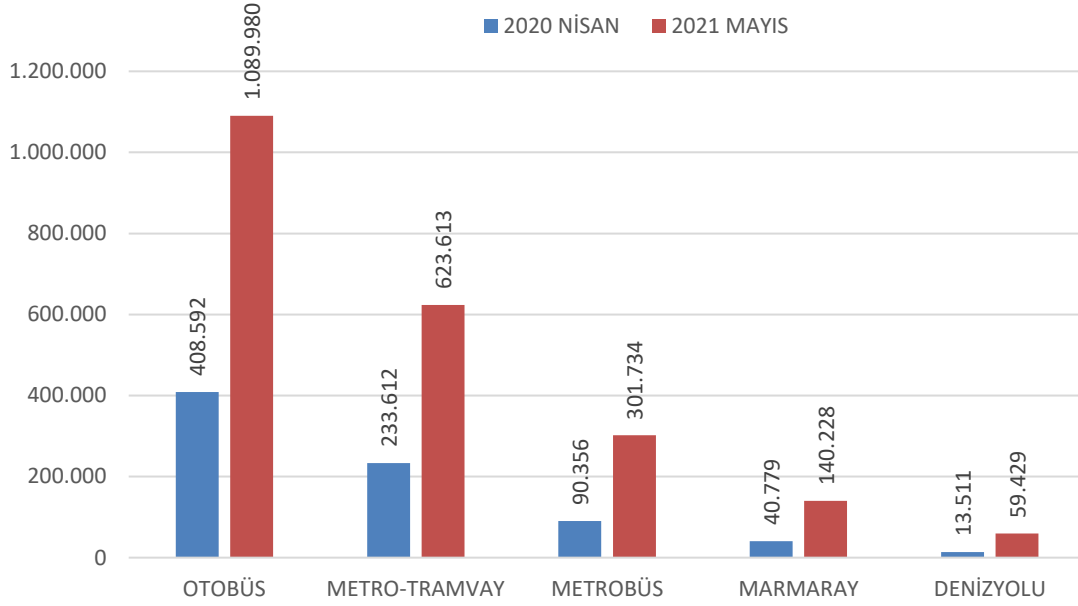
Ulaşım türüne göre günlük yolcu sayılarına bakıldığında ise konfor düzeyi en düşük olan, zaman zaman trafiğe maruz kalan fakat hızlı erişim sağlayan kara yolu ulaşım araçlarının daha fazla tercih edildiği görülmektedir. Raylı sistem hat sayısının artırılmasıyla karayolu ulaşımının ağırlığının azalması söz konusu olacaktır. Bu durum da öncelikle trafiğe ve yolculuk konforuna olumlu katkılar sunacaktır. Taksi ve taksi dolmuşun kullanım oranının diğerlerine göre nispeten fazla olmasının bir sebebi de toplu taşımadan beklenen konforunun ve erişilebilirlik düzeyinin bu türle daha iyi karşılanabilmesidir.

2004 ve 2019 yılları arasında İstanbul'daki yıllık toplu taşıma kullanan yolcu sayılarına bakıldığında ise bu sürecin sonunda, deniz ulaşımını tercih eden yolcuların neredeyse 3,5 kat, raylı sistemleri tercih edenlerin neredeyse 6 kat, karayolunu tercih edenlerin ise neredeyse 2,5 kat arttığı görülmektedir. 2019 yılında 12.401.120 yolcu kara yolunu, 3.401.993 yolcu raylı sistemleri, 808.278 yolcu ise deniz yolunu kent içi ulaşımında tercih etmiştir. 2004'te yılda 230.350 kişi deniz ulaşımını tercih etmişken bu sayı 2019'da 808.278 olmuştur. Raylı sistemi tercih eden ziyaretçilerin sayısı 2004 yılında 532.000 kişiyken 2019 yılında bu sayı 3.401.993 kişi olmuştur. Kara yolunu ise 2004 yılında 5.437.650 kişinin tercih ettiği görülürken bu sayı 2019 yılında 12.401.120 kişi olmuştur (Şekil 4.17).



Şekil 4.17 : İstanbul'da yolculuk türüne göre 2004-2019 yıllık yolcu sayıları (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, 2021).

Son iki yıla bakıldığında ise en fazla tercih edilen toplu ulaşım aracının yine otobüs olduğu görülmektedir. 2021 yılında tüm ulaşım türlerindeki yolcu sayıları bir önceki yıla göre neredeyse 3 kat artmıştır (Şekil 4.18). 2020 yılında pandemi sürecinin toplu taşıma kullanımına olan negatif etkisi, 2021 yılında kente iç ve dış göçün artması da yolcu sayılarını etkileyen faktörler arasındadır.



Şekil 4.18 : İstanbul’da ulaşım türüne göre bir aylık günlük ortalama yolculuk sayıları (İPA, 2022).

Toplu ulaşım ücretlerine bakıldığında ise 2.825 TL asgari ücretin olduğu 2021 yılında İstanbulkart tam basım ücretinin 2,88 TL olduğu görülürken asgari ücretin 4.250 TL olduğu 2022 yılında İstanbulkart tam basım ücreti 5,48 TL olmuştur. 2021 yılında aylık tam mavi kart 316 TL, öğrenci mavi kartı 57,50 TL ve sosyal mavi kart 196 TL iken 2022 yılında tam mavi kart 430 TL, öğrenci mavi kartı 78 TL, sosyal mavi kart 267 TL olmuştur (Şekil 4.19).

2022				2021			
İSTANBULKART				İSTANBULKART			
İSTANBULKART				İSTANBULKART			
	Tam Full-fare	Öğrenci Student Card	Sosyal (Öğrenci, 60 yaş Teacher Card or Social Card)				
İlk Biniş First Boarding	₺ 5,48	₺ 2,67	₺ 3,92	Durak Sayısı Number of Stops Travelled	Tam Full-fare	Öğrenci Student Card	Sosyal (Öğrenci, 60 yaş Teacher Card or Social Card)
1. Aktarma 1 st Transfer	₺ 3,92	₺ 1,17	₺ 2,35	1	₺ 3,92	₺ 1,73	₺ 2,42
2. Aktarma 2 nd Transfer	₺ 2,98	₺ 1,10	₺ 1,80	2	₺ 4,09	₺ 1,88	₺ 2,90
3. Aktarma 3 rd Transfer	₺ 1,88	₺ 0,94	₺ 1,17	3	₺ 5,48	₺ 2,19	₺ 3,36
4. Aktarma 4 th Transfer	₺ 1,88	₺ 0,94	₺ 1,17	4-9	₺ 6,26	₺ 2,50	₺ 3,92
5. Aktarma 5 th Transfer	₺ 1,88	₺ 0,94	₺ 1,17	10-15	₺ 6,88	₺ 2,67	₺ 3,98
				16-21	₺ 7,19	₺ 2,67	₺ 4,23
				22-27	₺ 7,43	₺ 2,67	₺ 4,23
				28-33	₺ 7,59	₺ 2,67	₺ 4,46
				34-43+	₺ 8,13	₺ 2,67	₺ 4,46
MAVİ KART (aylık) BLUE CARD (monthly)				ELEKTRONİK BİLET ELECTRONIC TICKET			
• Tam / Full-fare	₺ 430,00			• Tek geçişlik bilet / Single Ticket	₺ 11,00		
• Öğrenci / Student Card	₺ 78,00			• İki geçişlik bilet / Two-pass Ticket	₺ 18,00		
• Sosyal / Teacher Card or Social Card	₺ 267,00			• Üç geçişlik bilet / Three-pass Ticket	₺ 23,00		
				• Beş geçişlik bilet / Five-pass Ticket	₺ 35,00		
				• On geçişlik bilet / Ten-pass Ticket	₺ 63,00		
İSTANBULKART				İSTANBULKART			
	Tam / Full-fare	Öğrenci / Student Card	Sosyal / Teacher Card or Social Card				
• Tam / Full-fare	₺ 5,48			• Tam / Full-fare	₺ 4,03		
• Öğrenci / Student Card	₺ 2,67			• Öğrenci / Student Card	₺ 1,96		
• Sosyal / Teacher Card or Social Card	₺ 3,92			• Sosyal / Teacher Card or Social Card	₺ 2,88		

Şekil 4.19 : İstanbul toplu ulaşım fiyat listesi (İETT, 2022).

4.1.3.1 Karayolu

Dünya’da en çok kullanılan toplu taşıma araçlarından biri olan otobüse İstanbul’da sayısı gittikçe artan raylı sistem hatları ve metrobüse rağmen yine de oldukça fazla talep olmaktadır. Raylı sistem projelerinin sayısının artmasının zamanla bu talebi azaltacağı öngörülmektedir.

İETT’nin 2019 yılında yayınladığı verilere göre İstanbul’da diğer dünya metropollerine göre çok daha fazla kişi kara yolu ulaşımını ve özellikle de otobüsü tercih etmektedir. İstanbul’da otobüsle günlük 4,525,000 yolcu seyahat etmektedir. Bu sayı Londra’da 5,787,397 kişi, Paris’te 2,695,616 kişi, Moskova’da 3,047,552 kişi ve Brüksel’de ise 306,301 kişidir. İstanbul’da günlük ortalama hizmet veren toplam otobüs sayısı 6300 iken Londra’da 9102, Paris’te 4780, Moskova’da 8281 ve Brüksel’de 757’dir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3 : Dünya’da otobüsle günlük yapılan ortalama toplu ulaşım sayıları (İETT, 2019).

Şehir Adı	Toplam Araç Sayısı	Otobüsü Kullanan Günlük Ortalama Kişi Sayısı
İstanbul	6300	4,525,000
Londra	9102	5,787,397
Paris	4780	2,695,616
Moskova	8281	3,047,552
Brüksel	757	306,301

Otobüs hatları incelendiğinde ise İstanbul’da toplam 15,094 adet otobüs durağının olduğu görülmektedir. Bu duraklardan 8,723 adedi açık tip durakken 6,371 adedi kapalı tip duraklardan oluşmaktadır (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4 : İstanbul’daki otobüs durağı sayısı (İETT, 2022).

Durak Tipi	Adet
Açık	8,723
Kapalı	6,371
Toplam	15,094

Tarihi Yarımada'nın birçok noktasında da otobüs durakları mevcuttur (Şekil 4.20). Tez kapsamında çalışılan meydanlara yakın olan otobüs duraklarının ismi ise Beyazıt, Beyazıt Üniversite, Eminönü ve Eminönü İskele'dir.



Şekil 4.20 : Tarihi Yarımada'daki otobüs durakları.

2004 ve 2020 yılları arasında kara yolları bazında araç ve hat sayısına bakıldığında ise tüm araç ve hat sayısının zamanla arttığı görülmektedir. 2004 yılında 487 olan hat sayısı 2020 yılında 826'ya çıkmıştır (Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5 : İstanbul'da karayolları bazında araç ve hat sayısı (İBB, 2021).

Yıl	İETT Otobüs Araç Sayısı	İETT Metrobüs Araç Sayısı	Özel Halk Otobüsü Araç Sayısı	Otobüs A.Ş. Araç Sayısı	Hat Sayısı
2004	2.511		1.375		487
2009	2.875		2.082		525
2014	2.472	535	2.153	1.084	716
2015	2.156	610	2.153	987	726
2016	2.120	593	2.155	985	753
2017	2.537	593	2.154	985	752
2018	2.460	610	2.154	1.074	774
2019	2.463	603	2.154	1.055	818
2020	2.685	603	2.154	947	826

İstanbul'da 2004 yılında kara yolu bazında günlük toplam 5,437,650 kişi seyahat ederken bu sayı 2020 yılında 5,205,100 kişidir. 16 yıl içinde bu sonuçla karşılaşmanın bir sebebi de Covid-19 pandemisinin yarattığı sosyal mesafe kurallarından ötürü toplu taşımadan ziyade bireysel ulaşım ağırlık verilmesidir. 2004 yılında günlük 1.450.000 yolculuk yapılırken bu sayı 2020'de günlük 781.609'a düşmüştür. Bu sonuç işyerlerinin evden çalışma kültürüne geçtiğinin de bir göstergesi olmuş durumdadır (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6 : İstanbul’da karayolu taşıtlarıyla yapılan günlük yolculuk sayıları (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, 2021).

Yıl	İETT Yolculuk Sayısı (kişi/gün)	Özel Halk Otobüsü Yolculuk Sayısı (kişi/gün)	Otobüs A.Ş. Yolculuk Sayısı (kişi/gün)	Minibüs Yolculuk Sayısı (kişi/gün)	Taksi/Taksi Dolmuş Yolculuk Sayısı (kişi/gün)	Servis Yolculuk Sayısı (kişi/gün)
2004	1.250.000	800.000		1.537.650	400.000	1.450.000
2009	2.200.000	1.016.000		1.800.000	1.400.000	2.000.000
2014	1.516.185	1.367.861	813.765	1.910.000	1.210.000	2.400.000
2015	1.578.407	1.378.096	833.018	1.832.544	1.660.830	2.673.852
2016	1.779.902	1.455.486	841.124	1.832.544	1.660.830	2.673.852
2017	1.796.083	1.524.657	793.362	2.750.000	1.368.689	2.560.270
2018	1.940.750	1.571.393	835.422	3.098.963	1.403.949	2.867.502
2019	2.208.135	1.950.845	1.066.448	2.911.163	1.403.949	2.867.502
2020	964.979	831.646	403.447	1.100.260	1.123.159	781.609

4.1.3.2 Raylı sistemler

Raylı sistemin ulaşım araçları metro, tramvay, Marmaray, fönüküler ve banliyö trenleridir. 1863’te İngiltere’nin Londra şehrinde ilk kez uygulaması yapılan metro günümüzde dünya genelinde birçok büyük şehirde bulunmaktadır. Yüksek yolcu kapasitesi ve hızı, güvenilirliği, çevre dostu olması, elektrikle çalışması gibi birçok olumlu sebepten dolayı da sıklıkla tercih edilmektedir.

Bir diğer raylı sistem elemanı olan tramvay ise transit bir ulaşım aracı değildir. Kent içi trafiğe göre hızı değişkenlik gösterdiği için trafik esnekliği az olan tramvayların altyapısı ve bakımına oldukça fazla para harcanmaktadır.

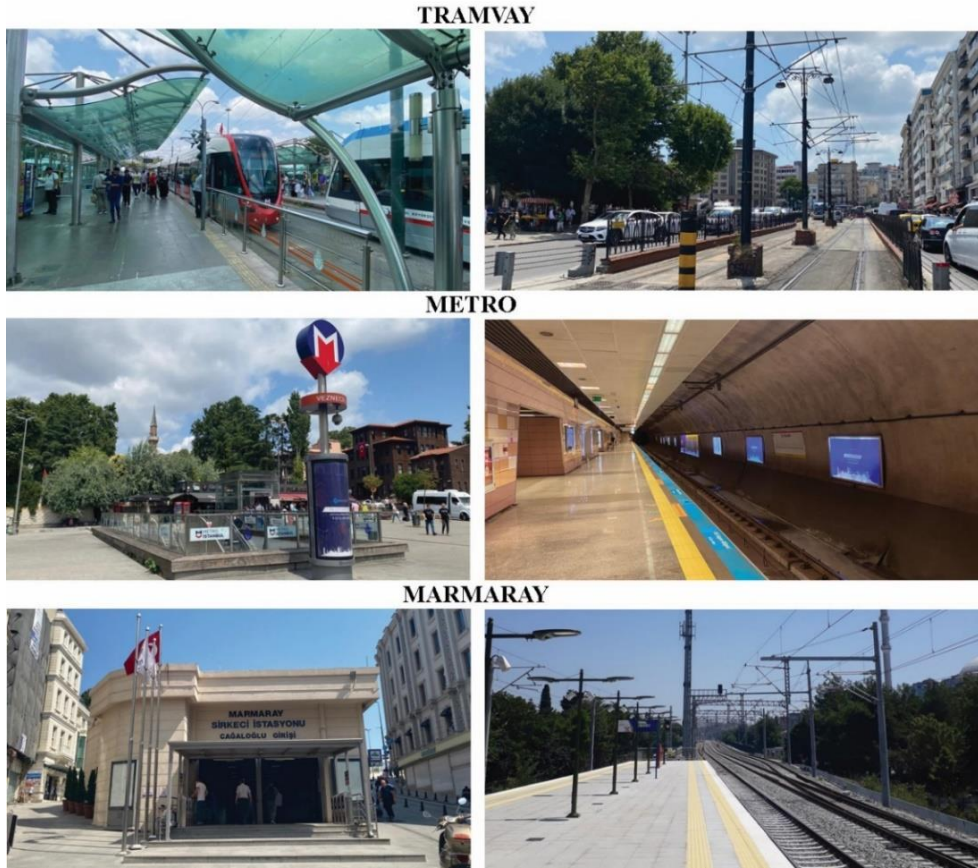
Marmaray ise İstanbul’u bir uçtan diğer uca ve Kocaeli’ne bağlayan, yüksek hızlı, banliyö trenlerinin modernleşmiş halidir. Banliyö trenleri, şehir içinde ve şehirlerarası yolcu taşıyan raylı sistem elemanlarından biridir.

İstanbul’da M1, M2, M3, M4, M5, M6, T1, T3, T4, F1, TF1, TF2 raylı sistem hatlarını Metro İstanbul A.Ş., Tünel-Taksim Nostaljik Tramvay ve Tünel-Karaköy Hattı’nı İETT, Gebze-Halkalı Marmaray Banliyö Hattı’nı ise TCDD işletmektedir.

Çalışma alanı olan Tarihi Yarımada’daki meydanlara raylı sistemdeki M2, T1 ve Marmaray hatları ile doğrudan ulaşma imkânı vardır (Şekil 4.21). Bu hatların geçtiği lokasyonlardaki duraklar da Şekil 4.22’de görülebilir.



Şekil 4.21 : İstanbul raylı sistem haritası ve Tarihi Yarımada'nın konumu (Metro İstanbul, 2022).



Şekil 4.22 : Tez kapsamında çalışılan toplu taşıma durakları.

Tez kapsamında çalışılan meydanlara yakın olan metro duraklarının ismi ise Haliç ve Vezneciler'dir. İstanbul'da 2004 yılında raylı sistem hatları kullanılarak gerçekleştirilen günlük yolculuk sayısı 431.661'ken 2019 yılında bu sayı 3.401.993 kişi olmuştur (Çizelge 4.7).

Çizelge 4.7 : İstanbul'da senelere göre raylı sistem hatlarındaki günlük yolculuk sayısı (Metro İstanbul, 2022).

Hat Adı	2004	2009	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Yenikapı-Atatürk Havalimanı (M1)	175.595	161.341	330.301	472.377	491.118	458.657	477.234	545.062
Yenikapı-Hacıosman (M2)	119.205	231.163	381.162	542.366	510.531	544.321	591.510	629.754
Bağcılar-Başakşehir (M3)	-	-	31.799	104.269	78.289	73.075	71.083	74.720
Kadıköy-Tavşantepe (M4)	-	-	222.473	308.290	341.554	370.667	373.040	353.266
Levent-Hisarüstü (M6)	-	-	4.626	27.882	23.334	24.702	22.964	25.184
Bağcılar-Kabataş (T1)	134.757	271.407	432.185	410.431	397.409	425.009	457.535	648.085
Kadıköy-Moda (T3)	1.423	5.000	2.005	2.005	2.005	3.513	3.838	5.723
Topkapı-Mescidi Selam (T4)	-	84.760	118.413	158.437	167.499	176.329	182.816	249.790
Taksim-Kabataş (F1)	-	39.193	43.134	38.149	30.709	18.836	22.481	32.861
Maçka-Taşkışla Teleferiği (TF1)	681	2.000	2.467	1.546	1.784	2.619	2.007	4.365
Eyüpsultan-Piyerloti Teleferiği (TF2)	-	2.100	5.757	6.945	6.530	7.148	6.833	7.428
Üsküdar-Çekmeköy Metro Hattı	-	-	-	-	-	103.557	192.724	246.691
Tünel-Taksim Nostaljik Tramvay	-	5.000	1.676	1.957	1.957	-	1.526	1.873
Tünel-Karaköy	-	14.000	15.412	14.403	14.742	16.240	17.483	26.320
Gebze-Halkalı Marmaray Hattı	-	-	171.352	209.983	209.983	221.355	286.840	550.871
Genel Toplam	431.661	815964	1762762	2299040	2.277.444	2.446.028	2.709.914	3.401.993

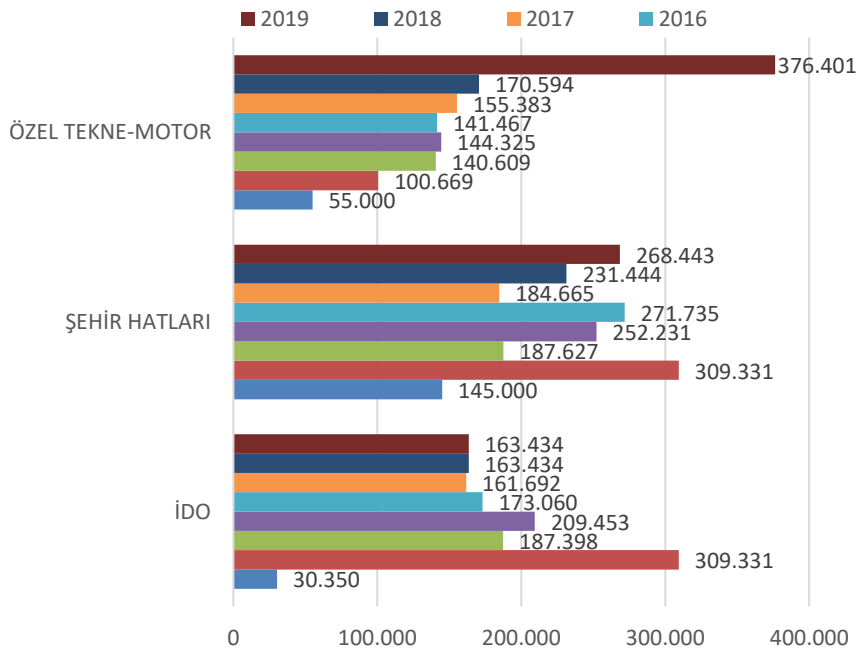
4.1.3.3 Deniz yolu

İstanbul'un toplu ulaşım sistemindeki günlük yolculukların toplamda %2'sinin yapıldığı deniz yolu ulaşımı ise özel deniz motorları, şehir hatları ve İDO deniz otobüsleri ile gerçekleştirilmektedir. Özel deniz motorları 14 hat ve 30 iskelede, şehir hatları 22 hat ve 80 iskelede, İDO deniz otobüsleri ise 4 hat ve 35 iskelede seferlerini gerçekleştirmektedir (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8 : İstanbul'da deniz ulaşımı bileşenleri (İBB, 2021).

Deniz İşletmeleri Bazında Araç, Hat ve İskele Sayıları						
İşletme Türü	2021			2020		
	Gemi/Motor Sayısı	Hat Sayısı	İskele Sayısı	Gemi/Motor Sayısı	Hat Sayısı	İskele Sayısı
İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri)	24	4	27	52	15	35
Şehir Hatları A.Ş.	26	22	48	58	21	80
Özel Tekne/Motor	133	14	42	394	17	30

2004 ve 2019 yılları arasında İstanbul'daki deniz yolu araçlarından yapılan yolculuk sayılarına bakıldığında ise özel deniz motorlarında sayının 55.000 yolcudan 376.401 yolcuya, şehir hatlarının 145.000 yolcudan 268.443 yolcuya, İDO deniz otobüslerinin ise 30.350 yolcudan 163.434 yolcuya kadar arttığı görülmektedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : İstanbul'da deniz yollarında yıllara göre gerçekleştirilen günlük yolculuk sayıları. (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, 2021).

Çalışma alanı olan Tarihi Yarımada'daki iskelelerin 2021 yılında toplam 9 aylık ortalama yolcu sayısı 579.029 kişidir (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9 : Tarihi Yarımada deniz iskelesi yolcu sayıları (İBB, 2021).

2021 Yılı Deniz İskeleleri Yolcu Sayıları					
Aylar	Eminönü-Boğaz Hattı (Kişi)	Eminönü-Kadıköy Hattı (Kişi)	Eminönü-Üsküdar Hattı (Kişi)	İDO Sirkeci-Harem Hattı (Kişi)	Turyol-Eminönü Hattı (Kişi)
Mart	12,450	37,896	44,343	7,881	33,342
Nisan	37,812	104,527	122,965	22,553	84,070
Mayıs	26,743	84,176	110,134	14,108	61,687
Haziran	66,889	175,345	224,192	35,548	160,227
Temmuz	94,352	262,031	341,121	46,102	242,453
Ağustos	94,265	242,999	302,158	46,428	212,691
Eylül	84,332	213,527	242,415	40,733	191,114
Ekim	88,895	249,283	272,355	44,615	205,574
Kasım	27,137	64,768	70,289	12,066	55,387
9 Aylık Ortalama	59,208	159,394	192,219	30,003	138,505

Bir diğer deniz ulaşım aracı ise Sirkeci-Harem arasındaki arabalı vapurlardır (Şekil 4.24). Ortalama yolculuk süresi 20 dakikadır. Sabah 05:00-21:30 saatleri arasında seferler gerçekleştirilmektedir. Arabalı vapur fiyatları ise motosiklet için 12 TL, N1 sınıfı araçlar için 65 TL, otobüs için 75 TL, otomobil için 29 TL, minibüs için 38 TL, arazi aracı içinse 29 TL'dir. Bisikletli yolculardan ise sadece yolcu bilet ücreti alınmaktadır.



Şekil 4.24 : Sirkeci Vapur İskelesi (2022).

4.1.4 Özel araç

Bu bölümde İstanbul'da özel araç kullanımı ile ilgili verilere yer verilecektir. İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayan köprüler ve Avrasya Tüneli'nde araç sayımı yapılmıştır (Şekil 4.25) 2020 yılında saatte ortalama 8.337 araç geçerken 2021'de bu sayı 5.558 olmuştur (Çizelge 4.10).



Şekil 4.25 : Araç sayımı yapılan lokasyonlar (İPA, 2021).

İstanbul'da yakalardan saatlik geçen ortalama araç sayılarına bakıldığında ise Avrasya Tüneli'nden 2020 yılında 650 araç, 2021 yılında 629 araç, 15 Temmuz Köprüsü'nden 2020 yılında 3.836 araç, 2021 yılında 2.368 araç, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden 2020 yılında 3.224 araç, 2021 yılında 2.105 araç, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden 2020 yılında 627 araç, 2021 yılında 456 araç geçiş yapmıştır (Çizelge 4.10).

Çizelge 4.10 : Yaka geçişi ortalama saatlik araç sayıları (İPA, 2021).

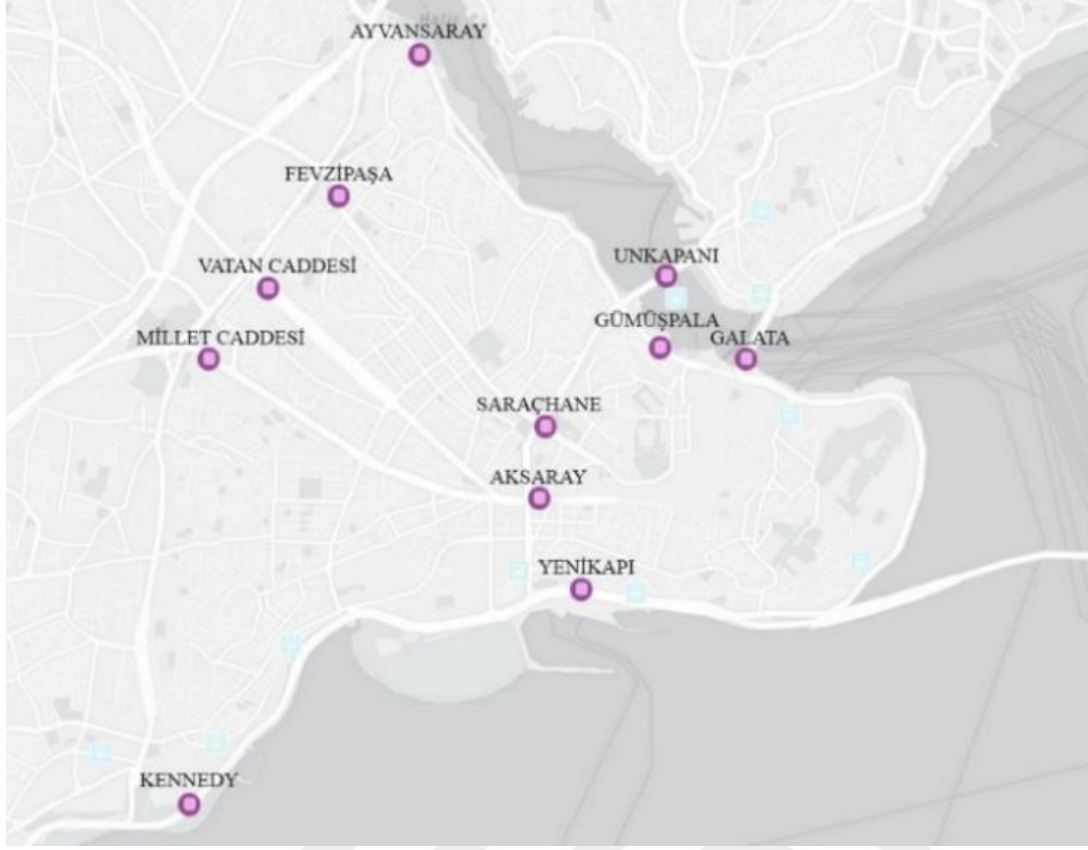
	Geçiş Yönü	1-11 Mart 2020 Ortalama Saatlik Araç Geçiş Sayısı	1-30 Nisan 2021 Ortalama Saatlik Araç Geçiş Sayısı
Avrasya Tüneli	Anadolu > Avrupa	918	620
	Avrupa > Anadolu	382	638
	Toplam	650	629
15 Temmuz Köprüsü	Anadolu > Avrupa	3.836	2.377
	Avrupa > Anadolu	3.835	2.359
	Toplam	3.836	2.368
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	Anadolu > Avrupa	3.305	2.138
	Avrupa > Anadolu	3.142	2.072
	Toplam	3.224	2.105
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	Anadolu > Avrupa	555	461
	Avrupa > Anadolu	699	452
	Toplam	627	456
	Genel Toplam	8.337	5.558

İstanbul’da Avrasya Tüneli, 15 Temmuz Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü olmak üzere yakalardan geçen günlük araç sayılarına bakıldığında ise 2020 yılında sayı 384.243 araçken 2021’de 230.018 olmuştur. Sayının azalmasını pandemi koşullarının yarattığı evden çalışma ve eğitim görme durumu, artan ekonomik krizin oluşturduğu şartlar, köprü ve tünel geçiş ücretlerindeki zamlar da etkilemiştir. Avrasya Tüneli’nden 2020 yılında günlük 21.642 araç, 2021 yılında 33.183 araç, 15 Temmuz Köprüsü’nden 2020 yılında 188.860 araç, 2021 yılında 97.819 araç, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nden 2020 yılında 148.293 araç, 2021 yılında 85.148 araç, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nden 2020 yılında 25.448 araç, 2021 yılında 13.868 araç geçiş yapmıştır (Çizelge 4.11).

Çizelge 4.11 : Yaka geçişi günlük araç sayıları (İPA, 2021).

	Geçiş Yönü	14 Mart 2020 Toplam Araç Geçiş Sayısı	14 Nisan 2021 Toplam Araç Geçiş Sayısı
Avrasya Tüneli	Anadolu > Avrupa	12.347	15.328
	Avrupa > Anadolu	9.295	17.855
	Toplam	21.642	33.183
15 Temmuz Köprüsü	Anadolu > Avrupa	95.461	49.800
	Avrupa > Anadolu	93.399	48.019
	Toplam	188.860	97.819
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	Anadolu > Avrupa	73.341	44.431
	Avrupa > Anadolu	74.952	40.717
	Toplam	148.293	85.148
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	Anadolu > Avrupa	10.935	7.209
	Avrupa > Anadolu	14.513	6.659
	Toplam	25.448	13.868
	Genel Toplam	384.243	230.018

Tarihi Yarımada için en güncel araç sayım çalışmasını İstanbul Büyükşehir Belediyesi gerçekleştirmiştir. Bu çalışmada Ayvansaray, Galata, Gümüşpala, Saraçhane, Yenikapı, Kennedy Caddesi, Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Fevzipaşa, Aksaray Caddesi, Unkapanı olmak üzere 11 bölgede incelenmiş ve toplamda 12.361 araç sayımı gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.26).



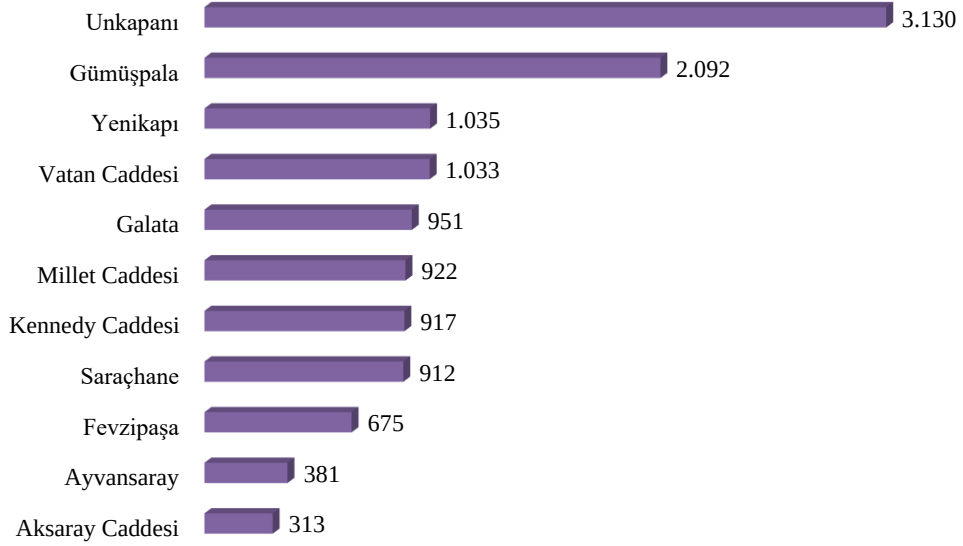
Şekil 4.26 : Tarihi Yarımada’da araç sayımı yapılan lokasyonlar (İPA, 2022).

Unkapanı Bölgesi’nde 3.130, Gümüşpala Bölgesi’nde 2.092, Yenikapı Bölgesi’nde 1.035, Vatan Caddesi’nde 1.033, Galata Bölgesi’nde 951, Millet Caddesi’nde 922, Kennedy Caddesi’nde 917, Saraçhane Bölgesi’nde 912, Fevzipaşa Bölgesi’nde 675, Ayvansaray Bölgesi’nde 381 ve Aksaray Caddesi’nde 313 araç sayımı yapılmıştır (Çizelge 4.12).

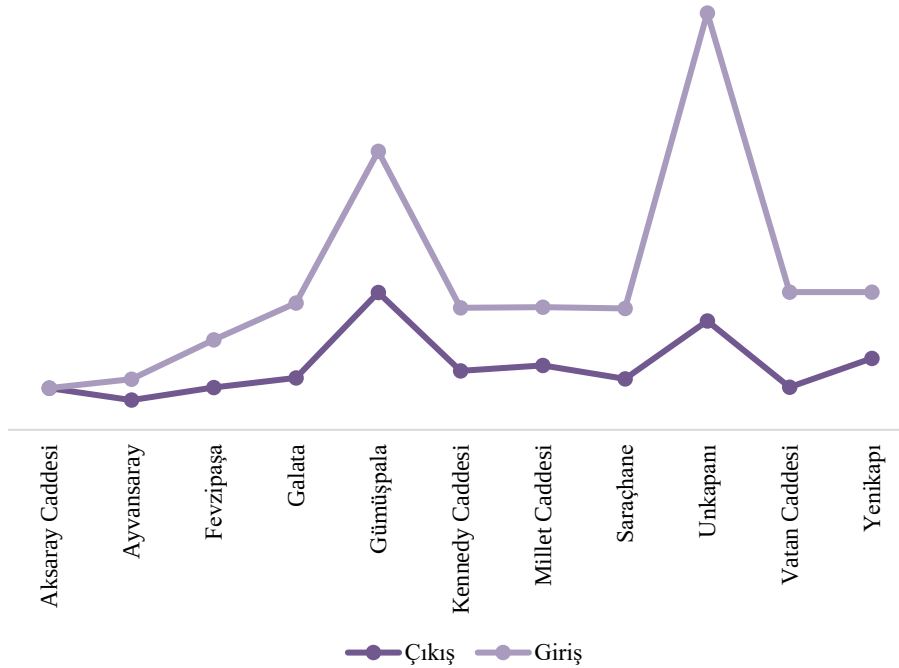
Çizelge 4.12 : Tarihi Yarımada’ya giriş ve çıkış yapan araç sayıları (İPA, 2022).

Bölgeler	Çıkış	Giriş	Toplam
Ayvansaray	223	158	381
Galata	390	561	951
Gümüşpala	1.031	1.061	2.092
Saraçhane	383	529	912
Yenikapı	537	498	1.035
Kennedy Caddesi	443	474	917
Millet Caddesi	484	438	922
Vatan Caddesi	321	712	1.033
Fevzipaşa	318	357	675
Aksaray Caddesi (tek yön)	313	-	313
Unkapanı	817	2.313	3.130
Genel Toplam	5.260	7.101	12.361

Yapılan araç sayım çalışmasına göre Tarihi Yarımada'da araç yoğunluğunun en fazla olduğu alanlar sayımın yapıldığı Unkapanı ve Gümüşpala bölgeleri iken araç yoğunluğun en az olduğu bölgeler ise Aksaray Caddesi ve Ayvansaray olmuştur (Şekil 4.27). Araçların giriş ve çıkış yapmasına göre de bu durum değişiklik göstermemiştir. Genel olarak bu bölgeye araç girişi araç çıkışından fazla olmaktadır. (Şekil 4.28).



Şekil 4.27 : Araç sayımı yapılan bölgeler ve sayılan araç sayıları (İPA, 2022).



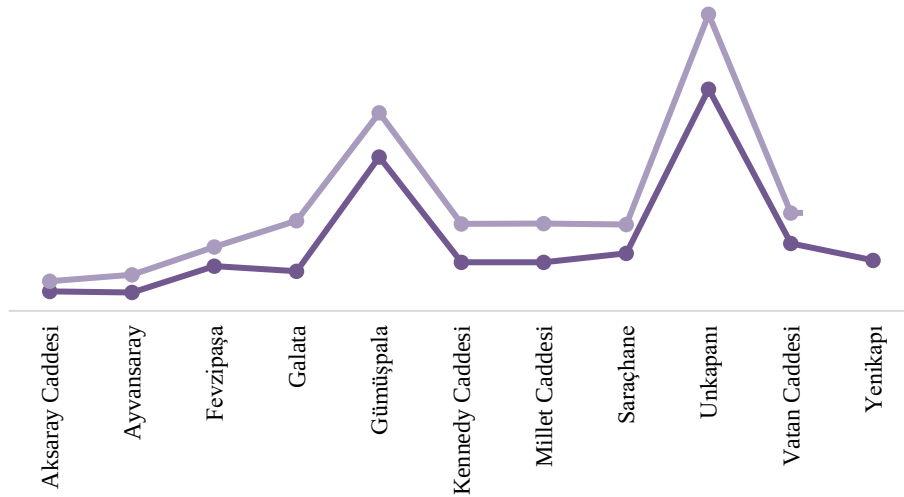
Şekil 4.28 : Bölgelerin yönlere ait giriş ve çıkış yapan araç sayıları (İPA, 2022).

Yapılan araç sayım çalışmasına göre bölgelerin hafta içi ve hafta sonu araç yoğunluğu birbirinden oldukça farklıdır. Tüm bölgelerde hafta içi toplam 8.135 araç sayımı gerçekleştirilmişken hafta sonu bu sayı 4.226 araç olmuştur. Bu sonuca göre Tarihi Yarımada’da hafta içinde hafta sonuna göre neredeyse iki kat fazla sayıda araç yoğunluğuyla karşılaşılmaktadır (Çizelge 4.13).

Çizelge 4.13 : Tarihi Yarımada’da hafta içi ve haftasonu yapılan araç sayımları (İPA, 2022).

Bölgeler	Hafta İçi	Hafta Sonu	Toplam
Aksaray Caddesi	204	109	313
Ayvansaray	194	187	381
Fevzipaşa	473	202	675
Galata	420	531	951
Gümüşpala	1.624	468	2.092
Kennedy Caddesi	514	403	917
Millet Caddesi	512	410	922
Saraçhane	606	306	912
Unkapanı	2.342	788	3.130
Vatan Caddesi	714	319	1.033
Yenikapı	532	503	1.035
Genel Toplam	8.135	4.226	12.361

Yapılan araç sayım çalışmasına göre hafta içinde de hafta sonunda da araç yoğunluğunun en fazla olduğu bölgeler Unkapanı ve Gümüşpala’dır (Şekil 4.29).



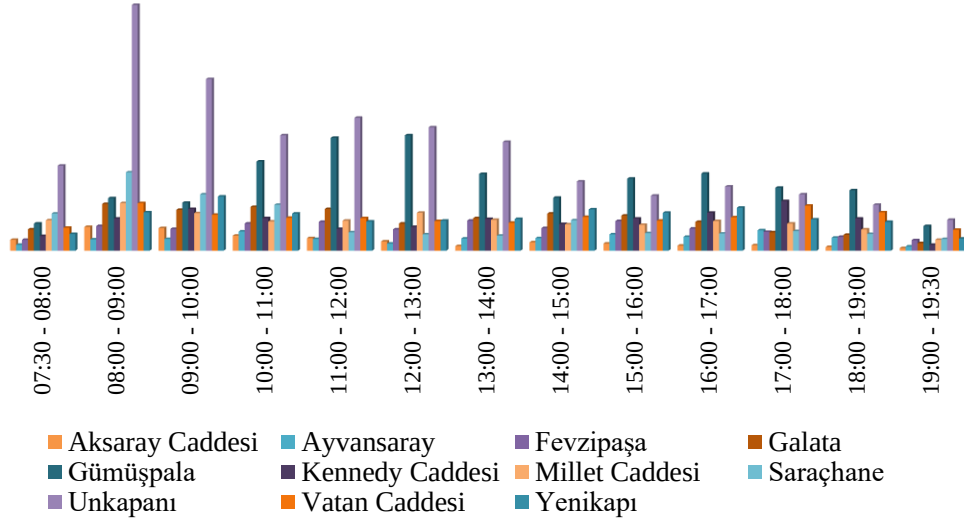
Şekil 4.29 : Tarihi Yarımada’da hafta içi ve hafta sonu yapılan araç sayımları (İPA, 2022).

Yapılan araç sayım çalışmasındaki bölgelerin saatlik araç yoğunluklarına bakıldığında ise 11 bölgeden 6'sının (Aksaray Caddesi, Galata, Millet Caddesi, Saraçhane, Unkapanı, Vatan Caddesi) en yoğun olduğu zaman diliminin 08:00-09:00 saatleri arasında olduğu görülmektedir. Araç yoğunluğunun en fazla olduğu saatler ise Yenikapı'da 09:00-10:00 arasında, Gümüşpala'da 12:00-13:00 arasında, Fevzipaşa'da 13:00- 14:00 arasında, Ayvansaray ve Kennedy Caddesi'nde ise 17:00-18:00 arasındadır (Çizelge 4.14).

Çizelge 4.14 : Bölgelerde saatlere göre yapılan araç sayımları (İPA, 2022).

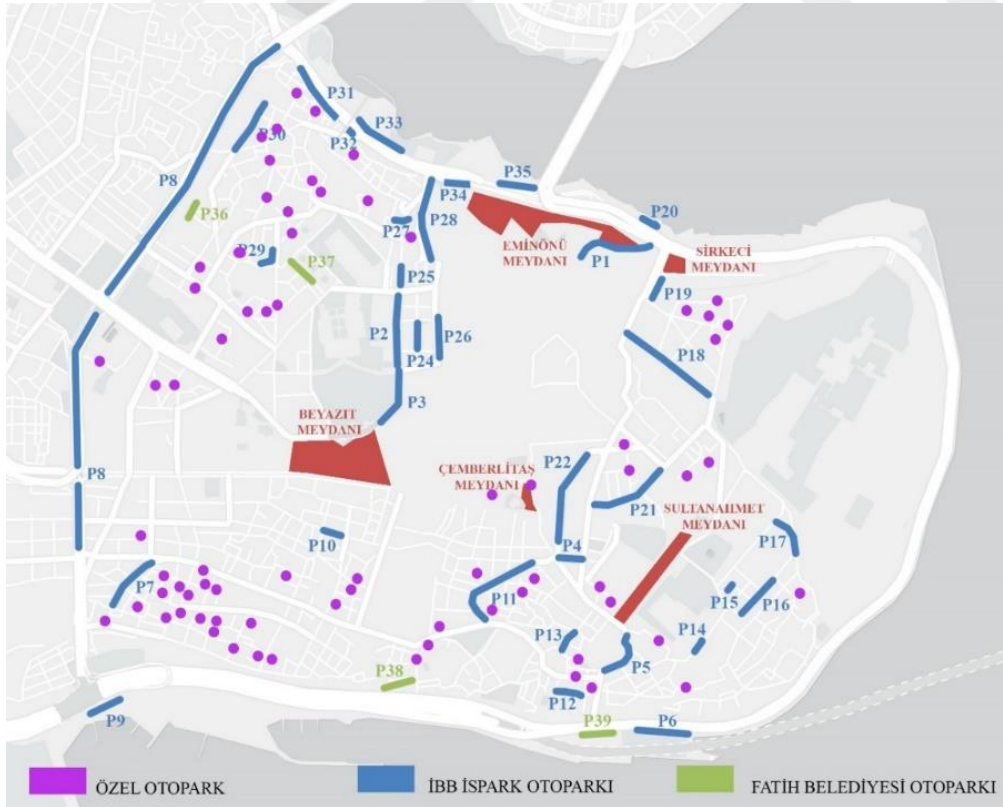
Saat	Aksaray Caddesi	Ayvansaray	Fevzipaşa	Galata	Gümüşpala	Kennedy Caddesi	Millet Caddesi	Saraçhane	Unkapanı	Vatan Caddesi	Yenikapı
07:30 – 08:00	26	14	26	51	65	35	73	89	204	55	40
08:00 – 09:00	57	27	59	112	126	77	114	188	590	114	92
09:00 – 10:00	54	28	52	98	115	100	90	135	412	86	130
10:00 – 11:00	36	46	65	105	214	78	70	110	277	79	89
11:00 – 12:00	30	28	69	100	271	52	72	44	319	78	70
12:00 – 13:00	22	17	51	65	277	57	91	39	296	71	72
13:00 – 14:00	11	29	72	78	184	76	74	36	261	67	76
14:00 – 15:00	20	30	54	89	127	64	63	73	166	81	99
15:00 – 16:00	17	39	71	84	173	77	62	42	132	72	91
16:00 – 17:00	12	33	53	69	185	91	71	41	154	80	103
17:00 – 18:00	13	49	45	44	151	119	65	47	135	108	75
18:00 – 19:00	9	31	33	38	145	77	51	40	110	92	69
19:00 – 19:30	6	10	25	18	59	14	26	28	74	50	29
Genel Toplam	313	381	675	951	2.092	917	922	912	3.130	1.033	1.035

Araç yoğunluğunun en yüksek olduğu bölge olan Unkapanı'ndaki yoğunluğun sabah 08:00-09:00 arasında en yüksek olduğu saat 14:00'ten sonra bu yoğunluğun yavaş yavaş azaldığı görülmektedir. Tüm bölgelerin en düşük araç yoğunluğuna sahip olduğu zaman dilimi ise 19:00-19:30 arasındadır. Bölgede günün her saati en yoğun olan alan Unkapanı ve Gümüşpala Caddesi'dir (Şekil 4.30).



Şekil 4.30 : Bölgelerde saatlere göre yapılan araç sayımları (İPA, 2022).

Özel araçlarla yapılan yolcuların hepsi aslında bir otoparktan çıkışla başlayıp bir otoparka girişle bitmektedir. Araçlar günün belli bir bölümünde hareket halindeyken çok daha büyük bir bölümünde ise park halindedir. Özel aracı olan her birey bir park yerine de ihtiyaç duymaktadır. Bu bölümde Tarihi Yarımada'nın otopark kapasitesiyle ilgili detaylı bilgilere yer verilmiştir (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 : Tarihi Yarımada Meydanlarının çevresindeki otoparklar.

Tarihi Yarımada'daki otoparklar işletme durumuna göre İSPARK, Fatih Belediyesi ve Özel otoparklar olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Açık otopark kapasitesi toplam 2,760 araç, yol üstü park kapasitesi 1,550 araçtır. Özel işletmelere ait otoparkların kapasitelerine ilişkin ise resmi bir veri bulunmamaktadır (Çizelge 4.15).

Çizelge 4.15 : Tarihi Yarımada Meydanlarının çevresindeki otoparklar.

OTOPARK NO	BULUNDUĞU YER	TİPİ	ARAÇ KAPASİTESİ	ÇALIŞMA SAATLERİ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ				
1	Yalı Köşkü Caddesi	Yol Üstü	100	07:00-22:00
2	Fuat Paşa 3 Caddesi	Yol Üstü	30	07:30-18:00
3	Fuat Paşa 2 Caddesi	Yol Üstü	40	07:30-18:00
4	Dostluk Yurdu Sokak	Yol Üstü	50	07:00 – 18:00
5	Nakilbent Sokak	Yol Üstü	80	08:00 – 02:00
6	Deniz Feneri Otoparkı	Açık	175	24 Saat
7	Güvenlik Caddesi	Yol Üstü	35	08:00-18:00
8	Atatürk Bulvarı	Yol Üstü	158	07:30- 18:30
9	Yenikapı Tünel Üstü	Açık	700	24 Saat
10	Gedikpaşa Otoparkı	Açık	175	08:00 – 08:00
11	Pierloti Caddesi	Yol Üstü	45	07:00 – 17:30
12	Küçük Ayasofya Caddesi	Yol Üstü	50	07:30-18:00
13	Su Terazisi Sokak	Yol Üstü	22	07:00 – 17:00
14	Sultanahmet Otoparkı	Açık	150	24 Saat
15	Kabasakal Caddesi	Açık	65	08:00 – 19:00
16	Kutlugün Sokak	Yol Üstü	200	08:00 – 18:30
17	İshakpaşa Caddesi	Yol Üstü	200	08:00 – 18:30
18	Ebu Suut Caddesi	Yol Üstü	40	08:00 – 18:00
19	Sirkeci Gar Önü	Açık	60	07:00 – 20:00
20	Eminönü Cep	Yol Üstü	25	08:00 – 19:00
21	Çatalçeşme Sokak	Yol Üstü	50	08:00 – 18:00
22	Türbedar Sokak	Yol Üstü	35	07:00 – 17:00
24	Mercan Otoparkı	Katlı	250	08:00 – 23:00
25	Siyavuşpaşa Sokak	Yol Üstü	18	07:00 – 18:00
26	Uzunçarşı Caddesi	Yol Üstü	30	07:00 – 17:00
27	Kepenekçi Sokak	Yol Üstü	30	07:00 – 18:00
28	Prof. Dr. Cemil Birsen Caddesi	Yol Üstü	160	07:00 – 18:00
29	Süleymaniye Camii	Açık	250	06:00 – 22:30 08:00 – 17:00
30	Hızır Külhani Sokak	Yol Üstü	32	

Çizelge 4.15 (devam) : Tarihi Yarımada Meydanlarının çevresindeki otoparklar.

OTOPARK NO	BULUNDUĞU YER	TİPİ	ARAÇ KAPASİTESİ	ÇALIŞMA SAATLERİ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ				
31	Ragıp Gümüşpala	Açık	300	24 Saat
32	Unkapanı Otoparkı	Açık	55	08:00 – 18:00
33	Otobüs Parkı	Yol Üstü	80	07:00 – 18:00
34	Sobacılar Önü	Yol Üstü	40	07:00 – 18:00
35	Eminönü Otoparkı	Açık	580	08:00 – 08:00
Toplam			4,310 Araç	
FATİH BELEDİYESİ				
36	İMÇ Otoparkı	Açık	85	07:00 – 21:00
37	Süleymaniye Otoparkı	Açık	90	07:00 – 20:00
38	Kumluk Otoparkı	Açık	150	24 Saat
39	Çatladıkapı Otoparkı	Açık	120	08:30- 23:00
Toplam			445	
ÖZEL OTOPARKLAR				
Otopark	Açık ve Kapalı		72 adet	

Bölgedeki araçların otopark ihtiyacı yol üstü otoparklarla, açık otoparklarla ve katlı otoparklarla karşılanmaktadır (Şekil 4.32).

YOL ÜSTÜ OTOPARK



AÇIK OTOPARK



KATLI OTOPARK



Şekil 4.32 : Otopark çeşitleri.

4.2 Tarihi Yarımada Meydanlarının Konumu ve Tarihi

İstanbul, güneyde Marmara Denizi, kuzeyde Karadeniz, batıda Tekirdağ, doğuda Kocaeli ile sınırı olan bir büyükşehirdir. Önceleri sadece surların içinde gelişim gösteren İstanbul (eski ismi Konstantinopolis), Osmanlı'dan sonra surların dışına doğru büyümeye başlamıştır.

Tarihi Yarımada, geçmişte bir dizi imparatorluğa ev sahipliği yapmış, benzersiz tarihi ve kültürel zenginlikleriyle bilinen bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Bu alandaki stratejik konumu ve gelişmiş ulaşım imkanları, zaman içinde sadece yönetim merkezi olmakla kalmayıp aynı zamanda sanat ve ticaretin de nabzını tutan bir merkez haline gelmesini sağlamıştır.

Tarihi Yarımada, hem Bizans İmparatorluğu hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olarak hizmet vermiştir. Bu dönemlerde, bölge sadece siyasi arenada değil, aynı zamanda kültürel ve ekonomik anlamda da büyük bir öneme sahipti. İmparatorlukların zirvesinde bulunan Tarihi Yarımada, zamanla sadece siyasi bir merkez olmanın ötesine geçerek, sanat ve ticarete de öncü bir rol üstlenmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte başkentlik özelliğini Ankara'ya devretmiş olmasına rağmen, Tarihi Yarımada'nın prestiji hala güçlü bir şekilde devam etmektedir. Bu bölge, geçmişteki görkemini modern bir perspektifle sürdürmekte ve metropoliten bir alan olarak varlığını sürdürmektedir. Hamamcıoğlu ve Yenen'in (2009) belirttiği gibi, Tarihi Yarımada, sadece tarihi bir mekân olmanın ötesinde, bir dizi ulaşım ve hizmet donatısı ile donatılmış, çağdaş bir metropoliten alan olarak önemini sürdürmektedir.

Bu bölge, geçmişin izlerini taşıyan tarihi yapıları, kültürel mirası ve modern yaşamın birleşim noktası olarak hem yerel halkın hem de ziyaretçilerin ilgisini çekmeye devam etmektedir. Tarihi Yarımada, bugün hala geçmişin büyük medeniyetlerine ev sahipliği yapmanın gururunu taşımakta ve bu özel coğrafyada tarih, kültür ve modernite bir araya gelmektedir.

Bu tez kapsamında çalışılan alan, İstanbul metropoliten alan sınırları içindeki nüfusun en yoğun olduğu bölgelerden biri olan Tarihi Yarımada'daki (Şekil 4.33) beş adet meydandır.



Şekil 4.33 : İstanbul, Fatih, Tarihî Yarımada.

Tarihî Yarımada (eski ismi Byzantion, Dersaadet) olarak adlandırılan İstanbul'un Fatih ilçesi, Eyüpsultan'la kuzeybatıda, Haliç'le kuzeyde, Marmara Denizi'yle güneyde, Zeytinburnu'yla batıda komşudur. Yüzölçümü yaklaşık olarak 15,62 km² olan Tarihî Yarımada denizden 60 metre yüksekliktedir. İlçe sınırları içinde tarım arazisi yoktur ve tarım faaliyeti yapılmamaktadır.

Tarihî Yarımada'da tez çalışması kapsamında seçilen Beyazıt Meydanı 49.200 m², Çemberlitaş Meydanı 3.750 m², Sultanahmet Meydanı 18,350 m², Sirkeci Meydanı 4,500m² ve Eminönü Meydanı 13,800 m² 'dir (Şekil 4.34). Bu meydanlar rekreasyonel olarak kentlilerin dinlenme ve buluşma ihtiyaçlarını karşılamının yanı sıra tarihi, kültür ve ticaret yapılarına olan yakınlıkları sebebiyle de turizm odakları oluşturmaktadır.



Şekil 4.34 : Tarihî Yarımada'da çalışmanın yapıldığı meydanlar.

Tarihi Yarımada aynı zamanda birçok şiire ve hikâyeye konu olan İstanbul'un 7 tepesinin üstüne kurulmuştur. 57 mahalleden oluşan Fatih ilçesi içinde yer alan Beyazıt Meydanı Balabanağa Mahallesi'nde, Çemberlitaş Meydanı Molla Fenari Mahallesi'nde, Sultanahmet Meydanı Sultanahmet Mahallesi'nde, Sirkeci Meydanı Hoca Paşa Mahallesi'nde ve Eminönü Meydanı Rüstempaşa Mahallesi'nde yer almaktadır (Şekil 4.35).



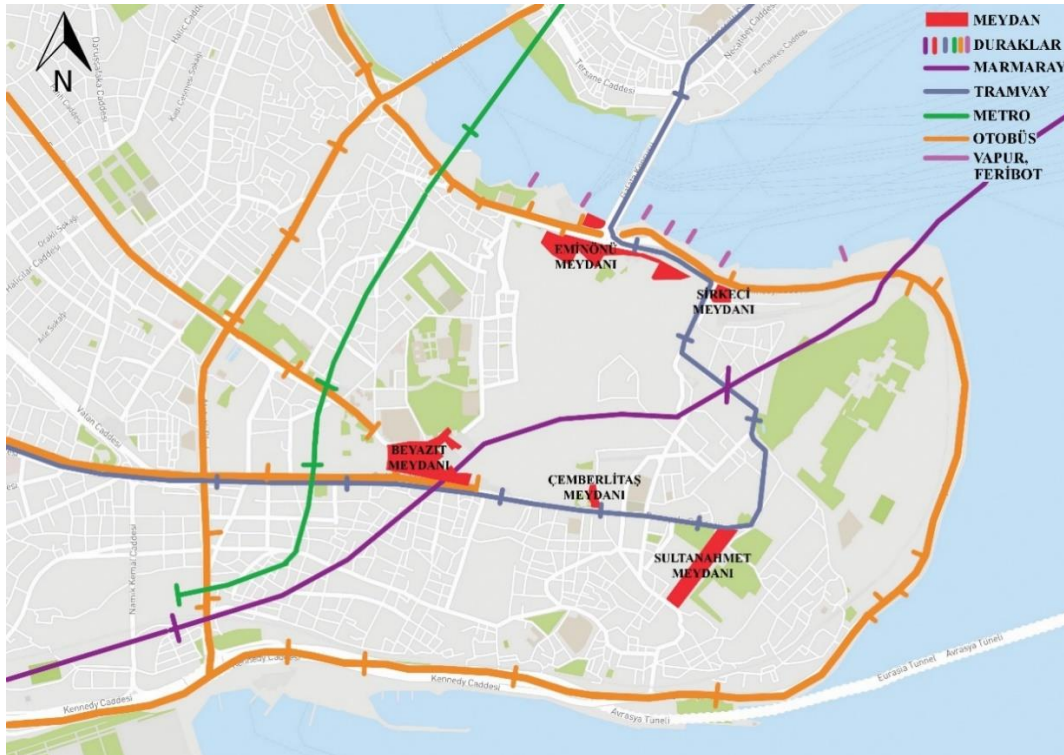
Şekil 4.35 : Tarihi Yarımada'da çalışmanın yapıldığı meydanların bulunduğu mahalleler.

Tarihi Yarımada, yoğun insan trafiğiyle konut, eğitim, ticaret ve turizm alanlarında birçok donanım ev sahipliği yapmaktadır; bu nedenle günün her saatinde farklı bölgeleri aktif olarak kullanılmaktadır. (Şekil 4.36). Fatih ilçesinde 2019 nüfus sayımına göre 443,090 kişi yaşamaktadır (TÜİK, 2019). Gece ve gündüz nüfusu arasında ise farklılıklar vardır. Özellikle ticaret bölgesi olarak görülen yerlerde gündüz nüfus çok yoğunken gece nüfusu gündüze göre nispeten daha azdır.



Şekil 4.36 : Tarihi Yarımada'da arazi kullanım dağılımı.

Tarihi Yarımada'daki meydanlara birçok toplu taşıma türü ile erişmek mümkündür. Her meydana en az 1 toplu taşıma türü ile ulaşılabilmektedir. Bağcılar-Kabataş tramvayını kullanarak çalışma için seçilmiş tüm meydanlara kesintisiz ulaşım sağlanabilmektedir (Şekil 4.37).



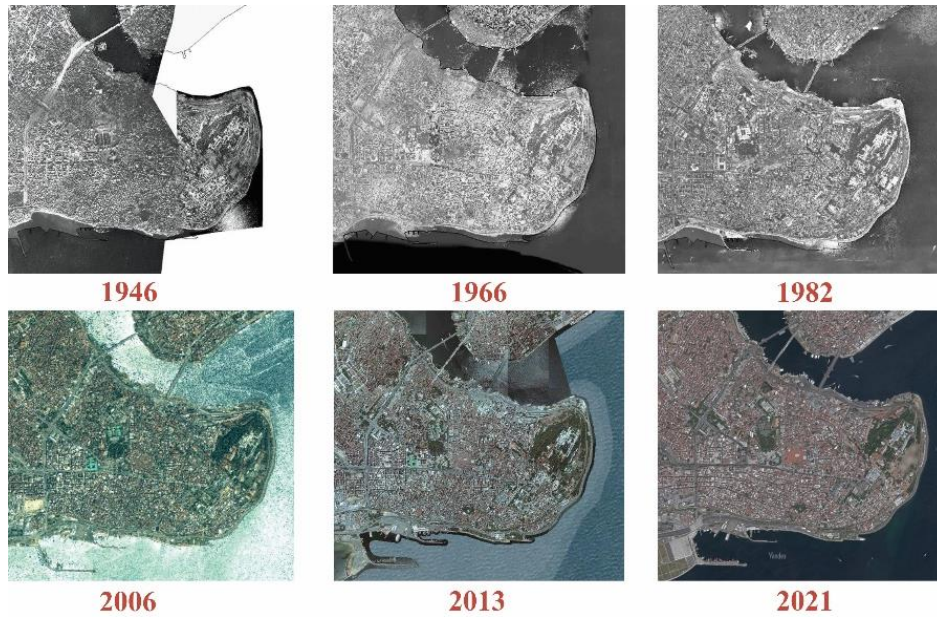
Şekil 4.37 : Tarihi Yarımada meydanları ulaşım ağ haritası (Turan ve diğ., 2022).

Metro, tramvay ve otobüs duraklarına sahip olan, dini, eğitim, kültür ve alışveriş yapılarına yakın, bir geçiş yolu olmanın yanı sıra otoparka sahip olan, bireylerin rekreasyon ihtiyacına cevap veren Beyazıt Meydanı'na metro, tramvay ve otobüs ile ulaşmak mümkündür. Tramvay durağı bulunan dini, kültür ve alışveriş yapılarına yakın, otoparka komşu olan Çemberlitaş ve Sultanahmet Meydanlarına ise toplu taşıma türlerinden sadece tramvay ile doğrudan erişilebilmektedir. Sirkeci Meydanı aynı zamanda bir park özelliği göstermektedir. Kara, deniz ve raylı sistem hatlarının her biriyle kolayca ulaşılabilen bu meydan diğer meydanlarla benzer fonksiyonlara sahiptir. Eminönü Meydanı ise sahip olduğu fonksiyonlar bakımından en çok Beyazıt Meydanı'yla birbirine benzer özellikler gösterirken ulaşım türü açısından bakıldığında ise Sirkeci Meydanı'yla benzemektedir (Şekil 4.38). Günümüzde Divan Yolu olarak adlandırılan Beyazıt Meydanı ve Sultanahmet Meydanı arasındaki yol (aynı zamanda tramvay güzergahı) Roma döneminde açılmış, Osmanlı Devleti'nde ise padişahın tören yolu olarak kullanılmıştır.

İSİM, YER MEYDANIN BÜYÜKLÜĞÜ (m2)	FONKSİYONLAR								ULAŞIM TÜRÜ					MEYDAN PLANI		
	DURAKLAR	DİNİ	REKREASYON	ALİŞVERİŞ	EĞİTİM	SERVİSKAFE)	KÜLTÜR	GEÇİŞ YOLU	OTOPARK	METRO	TRAMVAY	MARMARAY	OTOBÜS		VAPUR	FERİBOT
BEYAZIT MEYDANI (49.200)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
ÇEMBERLİTAŞ MEYDANI (3.750)	•	•		•		•	•	•	•		•					
SULTANAHMET MEYDANI (18.350)	•	•	•	•		•	•	•	•		•					
SİRKECİ MEYDANI (4.500)	•	•	•			•	•	•	•		•	•	•		•	
EMİNÖNÜ MEYDANI (13.800)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•		

Şekil 4.38 : Tarihi Yarımada meydanlarının özellikleri (Turan ve diğ., 2022).

Kubat (2018) Tarihi Yarımada'nın değişim süreciyle ilgili yaptığı çalışmada kent bileşenlerinin sadece %16'sının bugüne gelmiş olduğunu, kalan %68'ininse korunamadığını ifade etmektedir. 1946 ve 2021 arasındaki uydu fotoğraflarına bakıldığında ise Tarihi Yarımada'da biçimsel açıdan büyük değişikliğe uğramadığı görülmektedir (Şekil 4.39).



Şekil 4.39 : Tarihi Yarımada'nın 1946-2021 yılları arasındaki değişimine yönelik uydu fotoğrafları.

Tarihi Yarımada aynı zamanda Suriçi Bölgesi olarak da isimlendirilmektedir. UNESCO bu bölgedeki bazı alanları 1985'te Dünya Miras Listesi'ne eklemiştir (Şekil 4.40). Aynı zamanda bu bölge 1995 yılında sit alanı olarak da koruma altına alınmıştır (Günaçan ve Erdoğan, 2018).



Şekil 4.40 : İstanbul'un dünya miras listesi'ndeki tarihi alanları (UNESCO, 1985).

Roma İmparatorluğu'na, Bizans'a, Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olan, İstanbul'un en eski yerleşim yeri olarak da addedilen Tarihi Yarımada'da çok sayıda anıt eser vardır. Kara ve deniz surları, Ayasofya Cami, Topkapı Sarayı, Sultanahmet Cami, Mısır Çarşısı ve Kapalıçarşı, Bozdoğan Kemer, Sultan Valide Cami, Şehzadebaşı Cami, Laleli Cami, Süleymaniye Cami, İstanbul Üniversitesi, Beyazıt Cami, Çemberlitaş Sütunu, Yeni Cami, Sirkeci Postanesi, Nuruosmaniye Cami, Yerebatan Sarnıcı, Sirkeci Garı bu anıt eserlerden bazılarıdır (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 : Tarihi Yarımada'daki bazı tarihi anıt eserler.

Söz konusu çalışmanın yapıldığı kent meydanları daha detaylı incelendiğinde Beyazıt Meydanı'nın konum olarak Beyazıt Camii, İstanbul Üniversitesi, Kapalıçarşı ve Ordu Caddesi arasında kalan alanda bulunduğu görülmektedir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42 : Beyazıt Meydanı uydu fotoğrafı.

Roma döneminde Theodosius Forumu olarak adlandırılan bugünkü Beyazıt Meydanı, Roma döneminden sonra toplum için bir toplanma mekânı olan külliyelerin inşa edilmesiyle benzer bir işleve devam etmiştir. 15. yüzyıl yangın ve depremlerinden sonra ise bu alan saray meydanı olarak tekrar faaliyete geçmiştir (Hasol, 2014). 16. yüzyılda Beyazıt Külliyesi inşa edildikten sonra ise meydan, Beyazıt Meydanı olarak anılmaya başlanmıştır. 18.yüzyılda mimaride ve şehircilik çalışmalarında batıdan etkilenildiği için batıdaki biçimler yorumlanarak meydan tasarımında kullanılmıştır (Arel, 1975). 19.yüzyılda İstanbul genelinde meydanlarda genel bir düzenleme yapılmıştır. 20. Yüzyılda ise hem fiziksel hem de sosyal yapı değişime uğramış, kent meydanları yeniden düzenlenmiştir (Hasol, 2014).

Günümüzdeki halini 1961 yılında alan Beyazıt Meydanı bir yaya mekânı olarak kurgulanmanın aksine, meydan çevresindeki binaların yıkılması, alanın da kavşak olarak düzenlenmesi sonucu oluşmuştur (Çınar Altınçekiç, 1998). Çeşitli kentsel tasarım projelerinin sonrasında ise meydan bugünkü halini almıştır (Şekil 4.43).



Şekil 4.43 : Beyazıt Meydanı (2023).

Çemberlitaş Meydanı, Yeniçeriler Caddesi, Çemberlitaş Sütunu, Gazi Atik Ali Paşa Camii, Çemberlitaş Hamamı ve Nuruosmaniye Camii arasında kalan alandır (Şekil 4.44). Çalışmada ele alınan en küçük meydan (3.750 m²) olan Çemberlitaş ismini meydana yer alan dikilitaştan almaktadır.



Şekil 4.44 : Çemberlitaş Meydanı uydu fotoğrafı.

Şehrin ilgili dönemdeki ana yolu olan Mese Caddesi bir diğer adıyla Divanyolu üzerinde bulunan Çemberlitaş sütunu Roma döneminde Konstantinopolis'in başkent

olmasının şerefine Roma'dan taşınarak getirilmiştir. Bugünkü hali yaklaşık 35 metre olan sütun geçmişte 57 metre uzunluğundadır. 7 tepeli İstanbul'un Çemberlitaş Meydanı 2. Tepesinde yer almaktadır. Günümüzde Çemberlitaş Sütunu'nun hemen önünden tramvay yolu geçmektedir (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 : Çemberlitaş Meydanı (2023).

Tarihin her döneminde meydan olma özelliğini hiçbir zaman kaybetmemiş olan Sultanahmet Meydanı, Divanyolu Caddesi, Sultanahmet Cami, Ayasofya Cami, Marmara Üniversitesi Cumhuriyet Müzesi, Türk ve İslam Eserleri Müzesi arasında kalan alandır (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 : Sultanahmet Meydanı uydu fotoğrafı.

Sultanahmet Meydanı, Bizans'ta Hipodrom, Osmanlı'da At Meydanı olarak anılmış, yüzyıllar boyunca kentteki birçok etkinliğe ve ayaklanmaya ev sahipliği yapmıştır. Meydanın içinde Alman Çeşmesi, Mileon Taşı, Burmalı sütun, Örme Dikilitaş gibi eserler de bulunmaktadır (Yazıcı,2010). Yarımada'nın topografik yapısı nedeniyle Sultanahmet Meydanı'nın güneyindeki Kennedy Caddesi üzerinden erişimi oldukça kopuktur. Sultanahmet Meydanı (18.350 m²) ile sahil yolunun (Kennedy Caddesi) bu mekânsal kopukluğu, hattın ziyaretçiler tarafından daha az kullanılmasına ve bu akstaki önemli tarihi ve kültürel değerlerin gözden kaçmasına sebep olmaktadır (Özbil ve diğ., 2013). Son dönemde yapılan birçok yayalaştırma ve düzenleme çalışmaları sebebiyle Sultanahmet Meydanı önemini korumaya devam etmektedir (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 : Sultanahmet Meydanı (2023).

Sirkeci Tren Garı, Ankara ve Kennedy Caddeleri arasında kalan alanda yer alan Sirkeci Meydanı ise aslında kamusal bir parktır (Şekil 4.48).



Şekil 4.48 : Sirkeci Meydanı uydu fotoğrafı.

Yaklaşık 4.500 m²'lik meydan kullanımı olan meydan Sirkeci'de 1890 yılında tamamlanıp, ardından geliştirilen tramvay sistemi ile birlikte bu meydana olan erişimi de artırmıştır (Özdemir ve diğ., 2014). 1871 yılında Yedikule'deki tren hattının Sirkeci'ye kadar uzatılması, demiryolu ile de liman bağlantısının sağlanması amaçlanmıştır (Kuban, 2002). Sirkeci'nin tren garı olması ile başlayan bu kullanım, günümüzde Marmaray istasyonu olarak hizmet vermesi ile devam etmektedir. Ayrıca Marmaray durağının inşa çalışmaları sırasında bu bölgeden 17. ve 19. Yüzyıl Bizans'a ait çeşitli kalıntılar çıkarılmıştır (Kızıltan, 2014). Vapur, feribot, Marmaray, tramvay ve otobüs durakları arasında kalan bu meydan oldukça erişilebilir bir konumdadır (Şekil 4.49).



Şekil 4.49 : Sirkeci Meydanı (2023).

Eminönü Meydanı, Rüstempaşa Camii, Mısır Çarşısı, Yeni Camii ve Ragıp Gümüşpala Caddesi arasında yer almaktadır (Şekil 4.50). Osmanlı döneminde deniz gümrüğünün burada bulunması nedeniyle Eminönü adını almıştır. Roma döneminde ve öncesinde ağırlıklı olarak konut alanı olarak kullanılan bu bölgenin ilerleyen zamanlarda ticaret merkezi haline geldiği görülmüştür (Çin, 2006).



Şekil 4.50 : Eminönü Meydanı uydu fotoğrafı.

Eminönü Meydanı, geçmişten bu yana aktif olarak kullanılan bir meydan olmanın yanı sıra 19. Yüzyılın modernleşme sürecinde geliştirilen ulaşım projeleriyle de yeni bir imaj oluşturulmaya çalışılan bir mekân olmuştur (Özdemir ve diğ., 2014). 1845'te ilk olarak ahşap malzemeden yapılan Galata Köprüsü, Eminönü Meydanı ve çevresindeki fonksiyonların dağılımlarının değişmesine sebep olmuştur (Evren, 1994). Son dönemde geliştirilen birçok kentsel tasarım ve çevre düzenleme projesinden sonra da meydan bugünkü halini almıştır (Şekil 4.51).



Şekil 4.51 : Eminönü Meydanı (2023).

4.3 Alan Çalışması

Anket çalışması pandemi döneminde İstanbul ilinin Fatih ilçesi Tarihi Yarımada'da seçilen 5 adet tarihi meydanda gerçekleştirilmiştir. Katılımcılar on beş yaş ve üzerindeki bireyler arasından araştırmaya gönüllü olarak katılmayı kabul eden 375 kişiden oluşmaktadır. Her meydandan ankete katılmayı kabul eden 75 kişi, meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla gelen 25'er kişiden oluşmaktadır. Görüşmeler yüz yüze anket yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Anket formunda toplam 49 adet kapalı uçlu soru bulunmaktadır (EK-A). Araştırma soruları ilgili literatür incelendikten sonra ona uygun bir şekilde hazırlanmıştır.

4.3.1 Demografik veriler

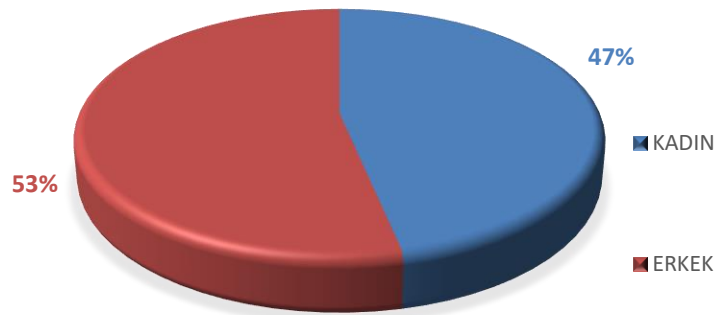
Araştırma örneklemini oluşturan katılımcıların demografik özelliklerini belirlemek amacıyla, Tarihi Yarımada'daki Beyazıt, Çemberlitaş, Sultanahmet, Sirkeci, Eminönü Meydanı'na yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan toplam 375 katılımcının cinsiyetini, yaşını, eğitim düzeyini, çalışma durumunu ve aylık gelir düzeyini tespit etmek amacıyla sorular sorulmuş ve gelen yanıtlara göre dağılımları incelenmiştir. Bu bölümde toplam 6 adet soru sorulmuştur (EK A1).

Meydanlara 3 farklı ulaşım türüyle erişim sağlayan katılımcıların cinsiyete göre dağılımları belirlenmiştir (Çizelge 4.16).

Çizelge 4.16 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların cinsiyete göre dağılımları.

	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
Cinsiyet	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Kadın	62	50	60	48	53	42	175	47
Erkek	63	50	65	52	72	58	200	53
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

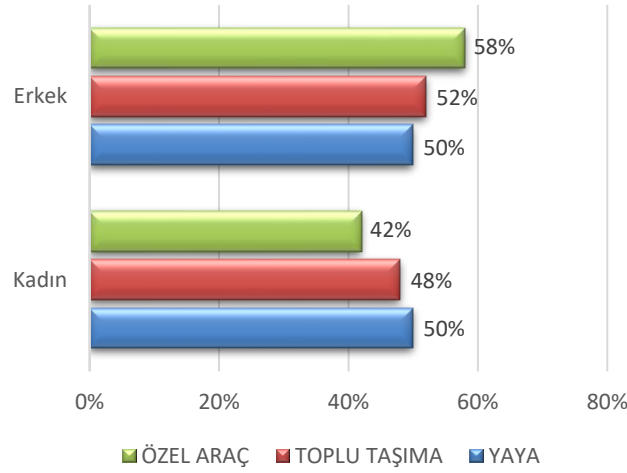
Ankete katılan 375 kişinin %53'ü (200 kişi) erkek, %47'si (175 kişi) kadındır (Şekil 4.52). Katılımcılar cinsiyetlere göre bakıldığında yaklaşık olarak eşit bir katılım sağlamıştır.



Şekil 4.52 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların cinsiyete göre dağılımları.

Söz konusu meydanlara yaya olarak erişim sağlayarak ankete katılan 125 kişinin %50'si kadın %50'si erkek, toplu taşıma kullanarak erişim sağlayıp ankete

katılan 125 kişinin %48'i kadın %52'si erkek, özel aracıyla erişim sağlayıp ankete katılan 125 kişinin ise %42'si kadın %58'i erkektir (Şekil 4.53).



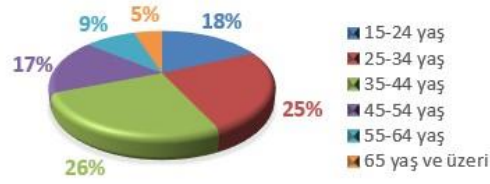
Şekil 4.53 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların cinsiyete göre dağılımları.

Meydanlara yaya olarak, toplu taşıma kullanarak veya özel aracıyla erişim sağlayarak ankete katılan katılımcıların %18'i (66 kişi) 15-24 yaş arasında, %25'i (95 kişi) 25-34 yaş arasında ve %26'sı (99 kişi) 35-44 yaş arasındadır. 45 ile 54 yaş arasındakiler örneklemin %17'sini (63 kişi) 55 ile 64 yaş arasındakiler örneklemin %9'unu (32 kişi) ve 65 yaş ve üzerindeki de örneklemin %5'ini (20 kişi) oluşturmaktadır (Çizelge 4.17).

Çizelge 4.17 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşa göre dağılımları.

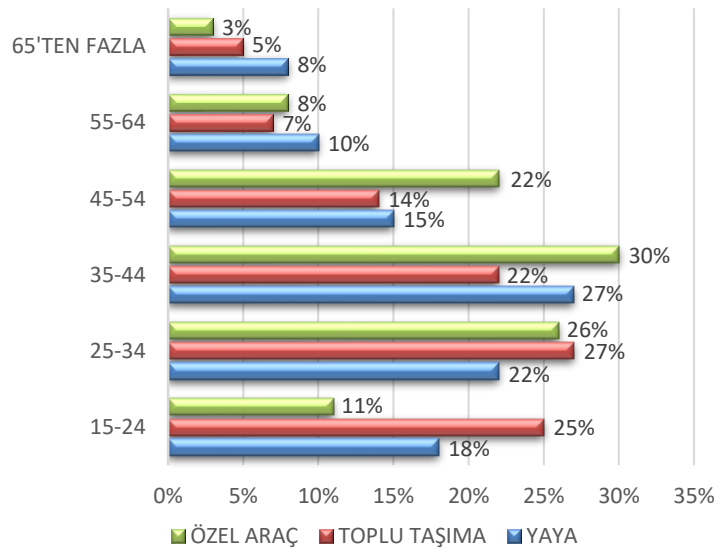
Yaş	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
15-24 yaş	22	18	31	25	13	11	66	18
25-34 yaş	28	22	34	27	33	26	95	25
35-44 yaş	34	27	28	22	37	30	99	26
45-54 yaş	18	15	17	14	28	22	63	17
55-64 yaş	13	10	9	7	10	8	32	9
65 yaş ve üzeri	10	8	6	5	4	3	20	5
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranının 35-44 yaş ve 25-34 yaş arasındaki katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.54).



Şekil 4.54 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların yaşa göre dağılımları.

Söz konusu meydanlara yaya olarak erişim sağlayarak ankete katılan katılımcıların %18'i (22 kişi) 15-24 yaş arasında, %22'si (28 kişi) 25-34 yaş arasında ve %27'si (34 kişi) 35-44 yaş arasındadır. 45 ile 54 yaş arasındakiler örneklemin %15'ini (18 kişi) 55 ile 64 yaş arasındakiler örneklemin %10'unu (13 kişi) ve 65 yaş ve üzerindeki de örneklemin %8'ini (10 kişi) oluşturmaktadır. Meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcıların %25'i (31 kişi) 15-24 yaş arasında, %27'si (34 kişi) 25-34 yaş arasında ve %22'si (28 kişi) 35-44 yaş arasındadır. 45 ile 54 yaş arasındakiler örneklemin %14'ünü (17 kişi) 55 ile 64 yaş arasındakiler örneklemin %7'sini (9 kişi) ve 65 yaş ve üzerindeki de örneklemin %3'ünü (4 kişi) oluşturmaktadır. Meydanlara özel aracıyla erişim sağlayarak ankete katılan katılımcıların %11'i (13 kişi) 15-24 yaş arasında, %26'sı (33 kişi) 25-34 yaş arasında ve %30'u (37 kişi) 35-44 yaş arasındadır. 45 ile 54 yaş arasındakiler örneklemin %22'sini (28 kişi) 55 ile 64 yaş arasındakiler örneklemin %8'ini (10 kişi) ve 65 yaş ve üzerindeki de örneklemin %3'ünü (4 kişi) oluşturmaktadır (Şekil 4.55).



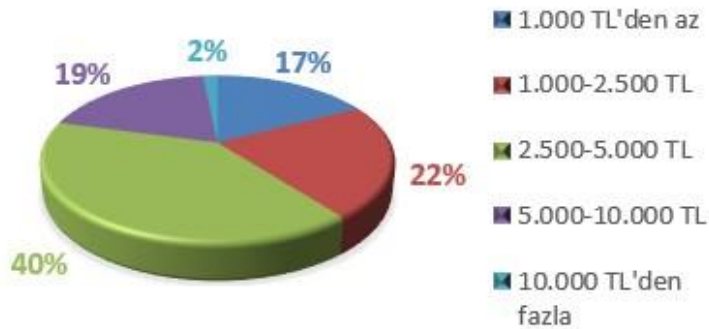
Şekil 4.55 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların yaşa göre dağılımları.

Katılımcıların %17'si (65 kişi) aylık gelirlerinin 1.000 TL'den az olduğunu ve %22'si (83 kişi) 1.000 TL ile 2.500 TL arasında olduğunu belirtmişlerdir. Aylık gelirlerinin 2.500 TL ile 5.000 TL arasında olduğunu belirtenlerin oranı %40 (149 kişi) 5.000 TL ile 10.000 TL arasında olduğunu belirtenlerin oranı (72 kişi) %19'dur. Katılımcıların %2'si (6 kişi) 10.000 TL'den daha fazla aylık gelire sahip olduğunu belirtmektedir (Çizelge 4.18).

Çizelge 4.18 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların aylık gelir durumu.

	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
Aylık Gelir	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
1.000 TL'den az	25	%20	31	%25	9	%7	65	%17
1.000-2.500 TL	39	%31	25	%20	19	%15	83	%22
2.500-5.000 TL	41	%33	49	%39	59	%47	149	%40
5.000-10.000 TL	19	%15	20	%16	33	%27	72	%19
10.000 TL'den fazla	1	%1	0	%0	5	%4	6	%2
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

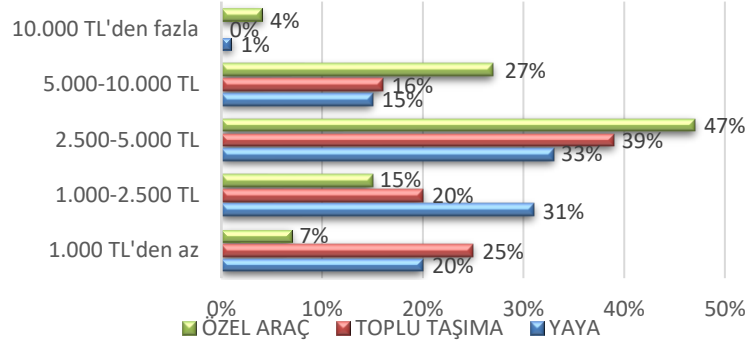
Ankete en yüksek katılım oranı aylık 2.500 TL ile 5.000 TL arasında gelire sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise aylık 10.000 TL gelire sahip katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.56).



Şekil 4.56 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların aylık gelir durumuna göre dağılımları.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan en yüksek katılım oranı %33 (41 kişi) ile aylık 2.500 TL ile 5.000 TL arasında gelire sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 (1 kişi) ile aylık 10.000 TL gelire sahip katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan

katılımcılardan en yüksek katılım oranı %39 (49 kişi) ile aylık 2.500 TL ile 5.000 TL arasında gelire sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %0 ile aylık 10.000 TL gelire sahip katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan en yüksek katılım oranı %47 (59 kişi) ile aylık 2.500 TL ile 5.000 TL arasında gelire sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %4 (5 kişi) ile aylık 10.000 TL gelire sahip katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.57).



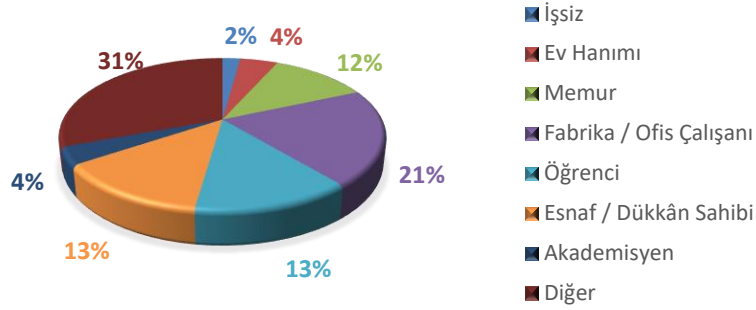
Şekil 4.57 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların aylık gelir gelir durumuna göre dağılımları.

Meydana erişim sağlayan katılımcılara iş-meslek durumları sorulduğunda %31'i diğer %21'i fabrika-ofis çalışanı, %13'ü esnaf-dükkân sahibi, %13'ü öğrenci, %12'si memur, %4'ü akademisyen, %4'ü ev hanımı olduğunu belirtirken %2'si işsiz olduğunu belirtmiştir (Çizelge 4.19).

Çizelge 4.19 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların iş-meslek durumu.

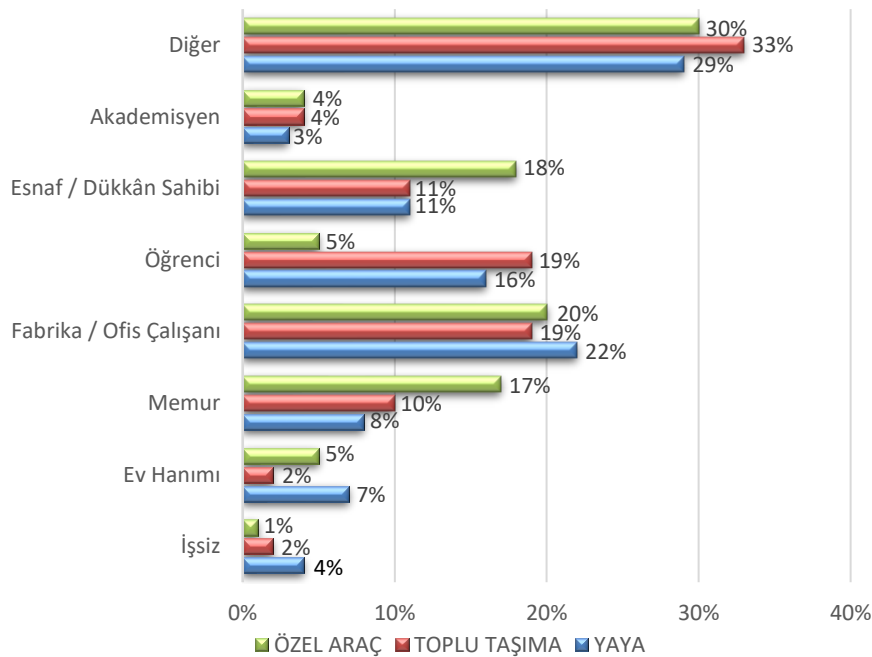
İş \ Meslek	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
İşsiz	5	%4	2	%2	1	%1	8	%2
Ev Hanımı	8	%7	3	%2	6	%5	17	%4
Memur	10	%8	12	%10	22	%17	44	%12
Fabrika / Ofis Çalışanı	28	%22	24	%19	25	%20	77	%21
Öğrenci	20	%16	24	%19	6	%5	50	%13
Esnaf / Dükkân Sahibi	14	%11	14	%11	22	%18	50	%13
Akademisyen	4	%3	5	%4	5	%4	14	%4
Diğer	36	%29	41	%33	38	%30	115	%31
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %31 ile (115 kişi) diğer yanıtını veren katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %4 ile (17 kişi) ev hanımı ve akademisyen katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.58).



Şekil 4.58 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların iş-meslek durumuna göre dağılımları.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan en yüksek katılım oranı %29 ile diğer mesleklere sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %3 ile akademisyen katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan en yüksek katılım oranı %33 ile diğer mesleklere sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %2 ile işsiz ve ev hanımı katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan en yüksek katılım oranı %30 ile diğer mesleklere sahip katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile işsiz katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.59).



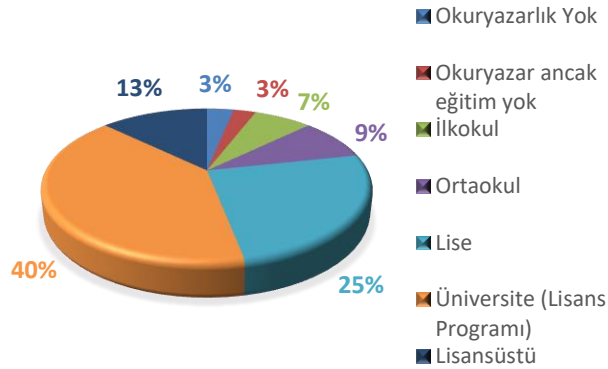
Şekil 4.59 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların iş-meslek durumuna göre dağılımları.

Ankete katılan 12 katılımcı okur-yazar olmadığını, 10 katılımcı ise okur- yazar olduğunu fakat herhangi bir okuldan mezun olmadığını belirtmiştir. İlkokul mezunlarının oranı %7 iken (26 kişi), ortaokul mezunlarının oranı %9 (33 kişi), genel lise veya mesleki lise mezunlarının oranı (95 kişi) %25'tir. Katılımcıların %40'ı (151 kişi) ön lisans ve lisans ve %13'ü (48 kişi) ise lisansüstü eğitim seviyesine sahiptir (Çizelge 4.20).

Çizelge 4.20 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların eğitim durumu.

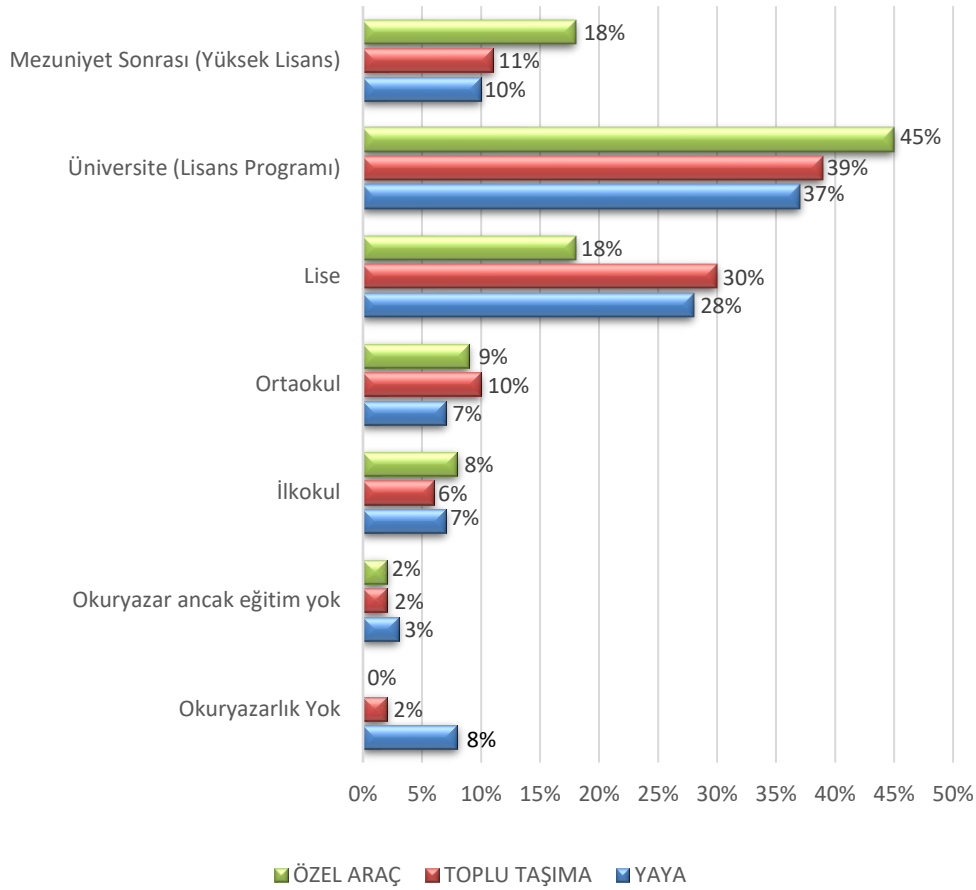
Eğitim Durumu	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Okuryazarlık yok	10	%8	2	%2	0	%0	12	%3
Okuryazar ancak eğitim yok	4	%3	3	%2	3	%2	10	%3
İlkokul	9	%7	7	%6	10	%8	26	%7
Ortaokul	9	%7	13	%10	11	%9	33	%9
Lise	35	%28	37	%30	23	%18	95	%25
Üniversite (Önlisans ve Lisans)	46	%37	49	%39	56	%45	151	%40
Lisansüstü	12	%10	14	%11	22	%18	48	%13
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %40 ile (151 kişi) üniversite mezunu katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %3 ile okur-yazar olmayan ve okur-yazar olan ama eğitimi olmayan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.60).



Şekil 4.60 : Meydana erişim sağlayan tüm katılımcıların eğitim durumuna göre dağılımları.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %37 ile üniversite mezunu katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %3 ile okur-yazar olan ama eğitimi olmayan katılımcılar tarafından, meydana toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %39 ile üniversite mezunu katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %2 ile okur-yazar olmayan ve okur-yazar olup eğitimi olmayan katılımcılar tarafından, meydana özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %45 ile üniversite mezunu katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %0 ile okur-yazar olmayan katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.61).



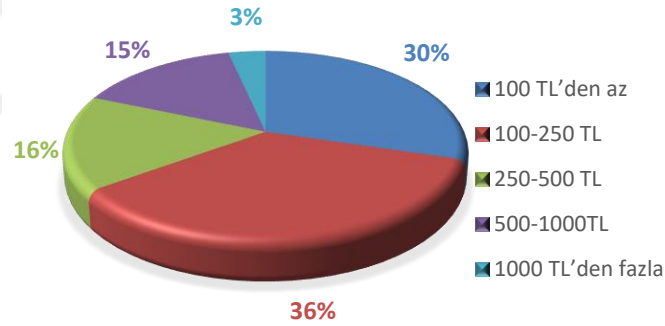
Şekil 4.61 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımları.

Meydana erişim sağlayan katılımcılara ulaşım için ayırdıkları aylık gelir miktarı sorulduğunda %36'sı (133 kişi) 100-250 TL, %30'u (111 kişi) 100 TL'den az, %16'sı (61 kişi) 250-500 TL arasında, %15'i (57 kişi) 500-1000 TL arasında, %3'ü (13 kişi) 1000 TL'den fazla cevabını vermiştir (Çizelge 4.21).

Çizelge 4.21 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir durumu.

	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
Ulaşım için ayrılan aylık gelir	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
100 TL'den az	59	%47	43	%34	9	%7	111	%30
100-250 TL	41	%33	75	%60	17	%13	133	%36
250-500 TL	19	%15	6	%5	36	%29	61	%16
500-1000TL	5	%4	1	%1	51	%41	57	%15
1000 TL'den fazla	1	%1	0	%0	12	%10	13	%3
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

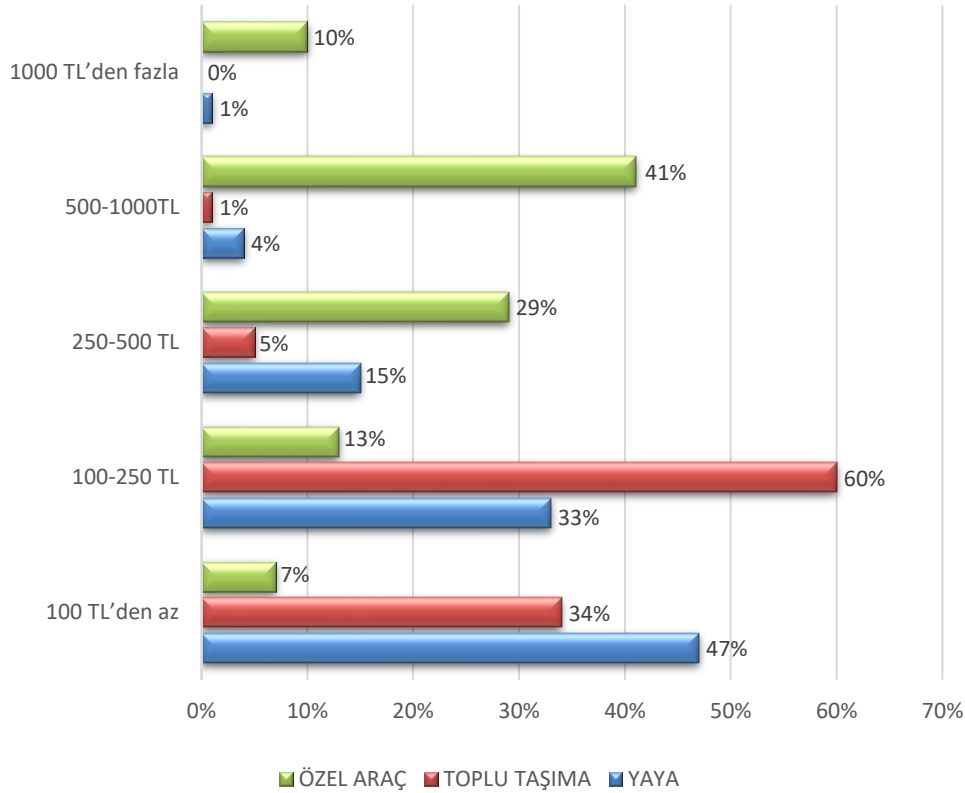
Ankete en yüksek katılım oranı %36 ile (133 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık geliri 100-250 TL arasında olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %3 ile (13 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık gelir 1000 TL olan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.62).



Şekil 4.62 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %47 ile (59 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık geliri 100 TL'den az olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile (1 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık gelir 1000 TL'den fazla olan katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %60 ile (75 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık geliri 100-250 TL arasında olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile (1 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık gelir 500-1000 TL arasında olan katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla

erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %41 ile (51 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık geliri 500-1000 TL arasında olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %7 ile (9 kişi) ulaşım için ayırdığı aylık gelir 100 TL'den az olan katılımcılar tarafından olmuştur. Meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ulaşım için aylık 1000 TL'den fazla ayıran yoktur (Şekil 4.63).



Şekil 4.63 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların ulaşım için ayırdıkları aylık gelir dağılımları.

4.3.2 Meydana erişim sağlayanlara yönelik temel tanımlayıcı istatistikî veriler

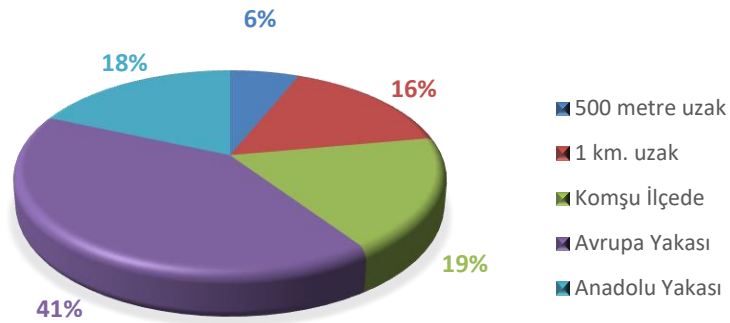
Araştırmanın ikinci kısmında meydana erişim sağlayan tüm katılımcılara (375 kişi) temel tanımlayıcı istatistikî verilerini tespit etmek için toplam 7 adet soru sorulmuştur (EK A2).

Katılımcılara ilk olarak yaşadıkları yer sorulmuştur. Meydana erişim sağlayan katılımcıların %41'i Avrupa yakasında ikamet ettiklerini belirtmiştir. Komşu ilçede ikamet edenlerin oranı %19, Anadolu yakasında ikamet edenlerin oranı ise %18'dir. Katılımcıların %16'sı ilgili meydana 1 km uzaklıkta, %6'sı ise 500 metre uzakta ikamet ettiklerini belirtmiştir (Çizelge 4.22).

Çizelge 4.22 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşadıkları yer.

Yaşadığınız yer	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
500 metre uzak	16	%13	1	%1	6	%5	23	%6
1 km. uzak	34	%27	15	%12	11	%9	60	%16
Komşu İlçede	21	%17	25	%20	23	%18	69	%19
Avrupa Yakası	35	%28	60	%48	59	%47	154	%41
Anadolu Yakası	19	%15	24	%19	26	%21	69	%18
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

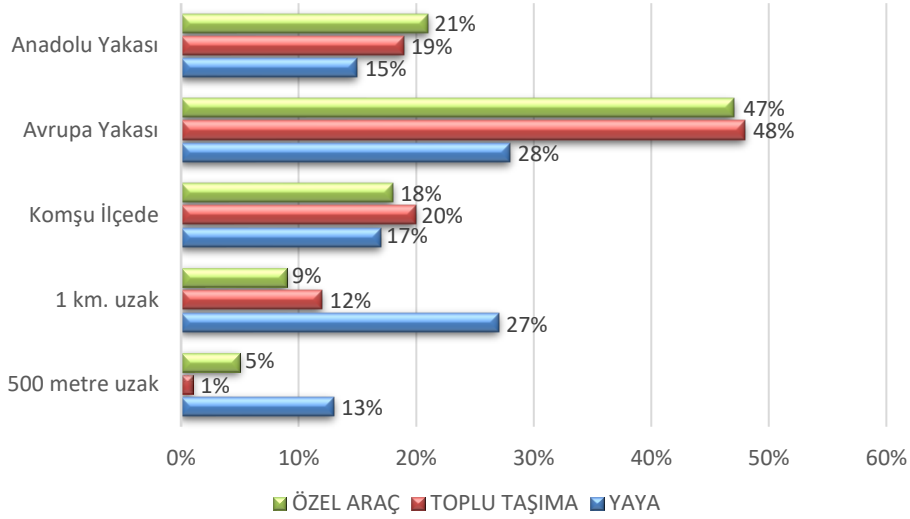
Ankete en yüksek katılım oranı %41 ile Avrupa yakasında ikamet eden katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranının ise %6 ile ilgili meydana 500 metre uzakta ikamet eden katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.64).



Şekil 4.64 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların yaşadıkları yer dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %28 ile Avrupa yakasında ikamet eden katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %13 ile ilgili meydana 500 metre uzakta ikamet eden katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %48 ile Avrupa yakasında ikamet eden katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile ilgili meydana 500 metre uzakta ikamet eden katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %47 ile Avrupa yakasında ikamet

eden katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %5 ile ilgili meydana 500 metre uzakta ikamet eden katılımcılar tarafından olmuştur. İlgili meydana Anadolu yakasından gelenler en çok özel araçla, Avrupa yakasından gelenler ve komşu ilçeden gelenler en çok toplu taşımayla meydana erişim sağlarken, 500 metre ve 1 km uzaklıktan gelenler en çok yaya olarak erişim sağlamıştır (Şekil 4.65).



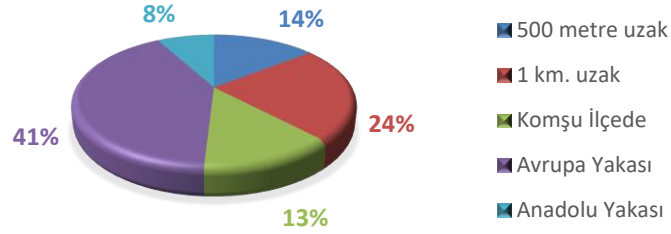
Şekil 4.65 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların yaşadıkları yer dağılımları.

Katılımcılara ikinci olarak çalıştıkları yer sorulmuştur. Meydana erişim sağlayan katılımcıların %41'i Avrupa yakasında çalıştığını belirtmiştir. Komşu ilçede çalışanların oranı %13, Anadolu yakasında çalışanların oranı ise %8'dir. Katılımcıların %24'ü ilgili meydana 1 km uzaklıkta, %14'ü ise 500 metre uzakta çalıştıklarını belirtmiştir (Çizelge 4.23).

Çizelge 4.23 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların çalıştıkları yer.

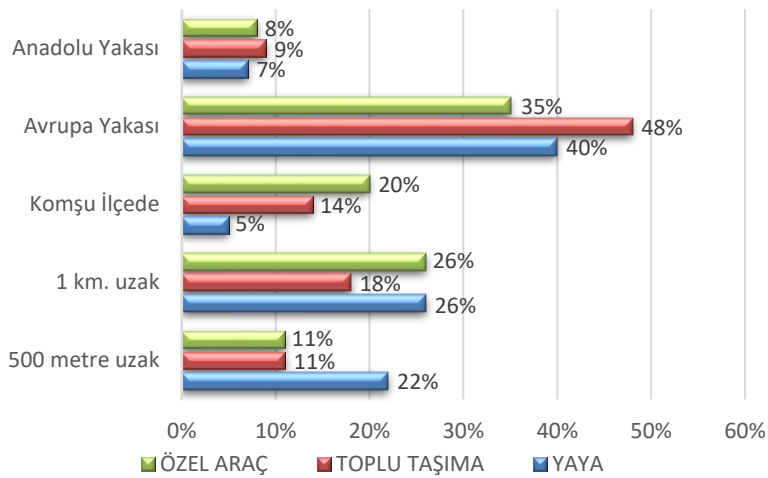
	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
Çalıştığınız yer	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
500 metre uzak	27	%22	14	%11	13	%11	54	%14
1 km. uzak	33	%26	22	%18	33	%26	88	%24
Komşu İlçede	6	%5	18	%14	25	%20	49	%13
Avrupa Yakası	50	%40	60	%48	44	%35	154	%41
Anadolu Yakası	9	%7	11	%9	10	%8	30	%8
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %41 ile Avrupa yakasında çalışan katılımcılar tarafından olurken en az katılım ise %8 ile Anadolu yakasında çalışan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.66).



Şekil 4.66 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların çalıştıkları yer dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %40 ile Avrupa yakasında çalışan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %5 ile Anadolu yakasında çalışan katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %48 ile Avrupa yakasında çalışan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %9 ile Anadolu yakasında çalışan katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %35 ile Avrupa yakasında çalışan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %26 ile ilgili meydana 1 km uzaklıkta çalışan katılımcılar tarafından olmuştur. İlgili meydana Anadolu yakasında çalışanlar en çok toplu taşımayla, Avrupa yakasında çalışanlar en çok toplu taşımayla, komşu ilçede çalışanlar en çok özel aracıyla, ilgili meydana 1 km uzaklıkta çalışanlar en çok özel aracıyla ve yaya olarak, ilgili meydana 500 metre mesafede çalışanlar en çok yaya olarak gelmiştir (Şekil 4.67).



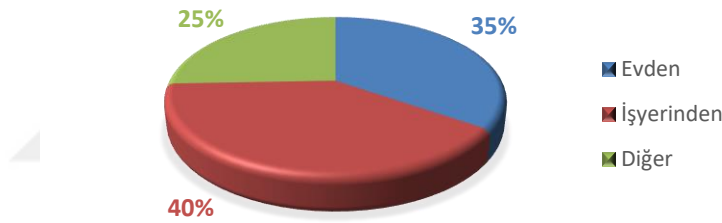
Şekil 4.67 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların çalıştıkları yer dağılımları.

Katılımcılara meydana nereden geldikleri sorulmuştur. Katılımcıların %40'ı meydana işyerinden, %35'i evden gelirken %25'i de diğer yerlerden cevabını vermiştir (Çizelge 4.24).

Çizelge 4.24 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana nereden geldikleri.

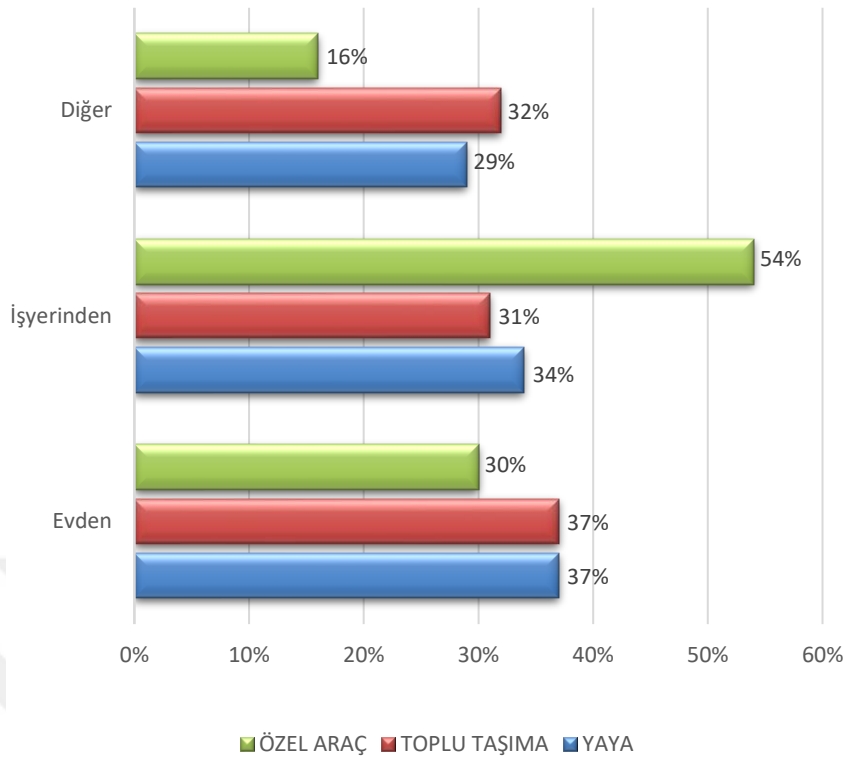
Meydana nereden gelindiği	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evden	46	%37	46	%37	38	%30	130	%35
İşyerinden	43	%34	39	%31	67	%54	149	%40
Diğer	36	%29	40	%32	20	%16	96	%25
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %40 ile meydana işyerinden gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %25 ile diğer yerlerden gelen katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.68).



Şekil 4.68 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana nereden geldiklerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %37 ile meydana evden gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %29 ile diğer yerlerden gelen katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %37 ile meydana evden gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %31 ile diğer yerlerden gelen katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %54 ile meydana işyerinden gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %16 ile diğer yerlerden gelen katılımcılar tarafından olmuştur. İlgili meydana diğer yerlerden gelen katılımcılar en çok toplu taşıma kullanarak, işyerinden gelen katılımcılar en çok özel aracıyla, evden gelen katılımcılar ise en çok yaya olarak ve toplu taşıma kullanarak erişim sağlamışlardır (Şekil 4.69).



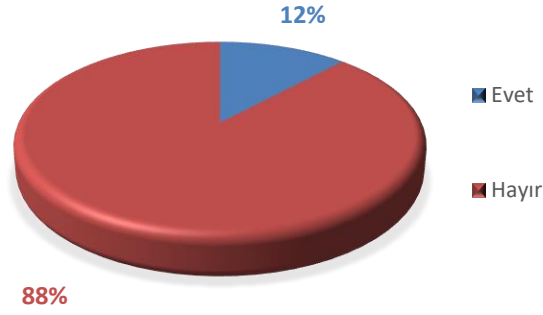
Şekil 4.69 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana nereden geldiklerinin dağılımları.

Meydana erişim sağlayan tüm katılımcılara bedensel engel durumları sorulmuştur. Katılımcıların %12'sinin bedensel engeli varken %88'inin herhangi bir bedensel engeli yoktur (Çizelge 4.25).

Çizelge 4.25 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların bedensel engel durumu.

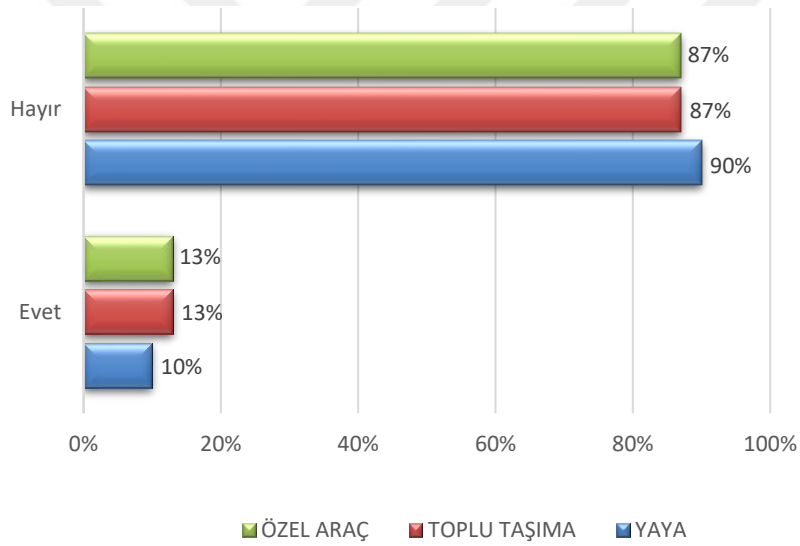
	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Bedensel Engel Durumu								
Evet	13	%10	16	%13	16	%13	45	%12
Hayır	112	%90	109	%87	109	%87	330	%88
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %88 ile bedensel engeli olmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %12 ile bedensel engele sahip katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.70).



Şekil 4.70 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların bedensel engel durumlarına göre dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların %90'ının, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan katılımcıların %87'sinin herhangi bir bedensel engeli yoktur (Şekil 4.71).



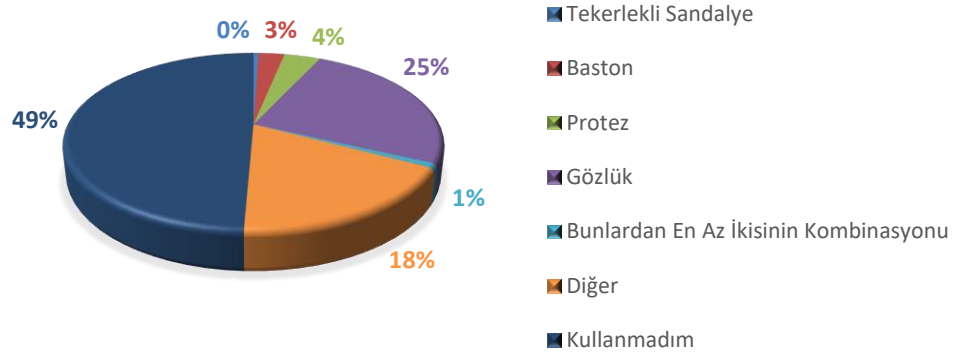
Şekil 4.71 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların bedensel engel durumlarına göre dağılımı.

Meydana erişim sağlayan tüm katılımcılara meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçların neler olduğu sorulmuştur. %49'u herhangi bir yardımcı araç kullanmazken %25'i gözlük kullanmış, %18'i diğer araçları, %4'ü protez, %3'ü baston ve %1'i bunlardan en az ikisinin kombinasyonunu kullanmıştır. Katılımcılardan 2'si ise tekerlekli sandalye kullanmıştır (Çizelge 4.26).

Çizelge 4.26 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçlar.

Meydana gelirken kullanılan yardımcı araçlar	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Tekerlekli Sandalye	1	%1	1	%1	0	%0	2	%0
Baston	6	%5	1	%1	3	%2	10	%3
Protez	5	%4	4	%3	5	%4	14	%4
Gözlük	34	%27	29	%23	31	%25	94	%25
Bunlardan En Az İkisinin Kombinasyonu	3	%2	0	%0	0	%0	3	%1
Diğer	19	%15	30	%24	18	%15	67	%18
Kullanmadım	57	%46	60	%48	68	%54	185	%49
Toplam	125	100	125	100	125	100	375	100

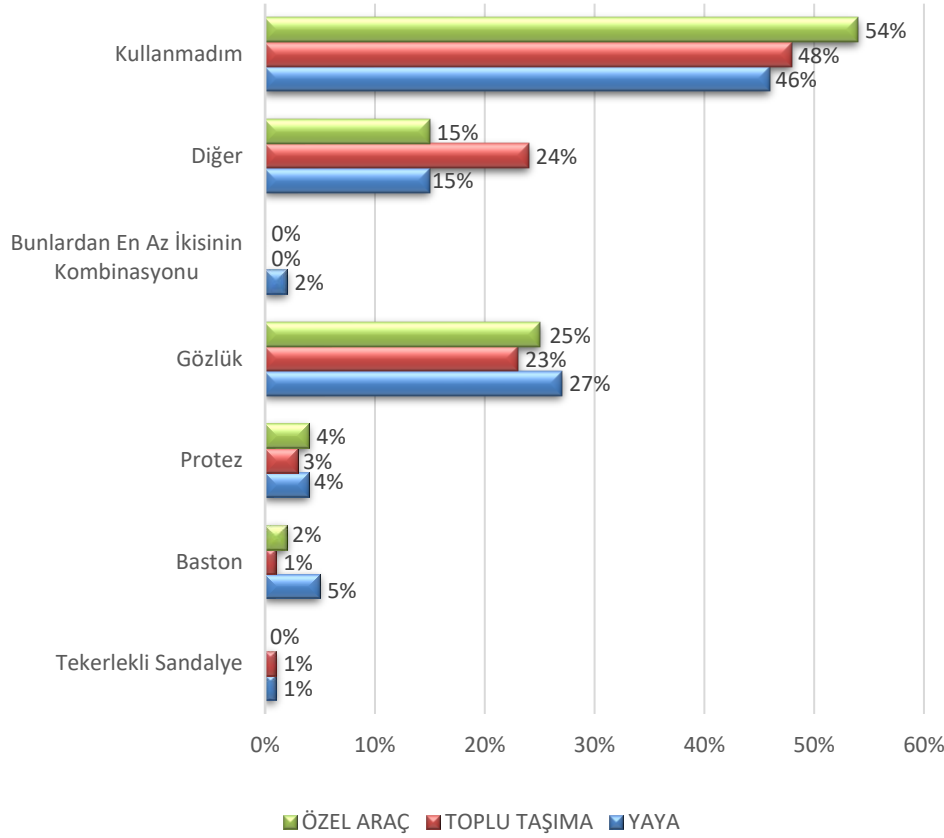
Ankete en yüksek katılım oranı %49 ile meydana gelirken herhangi bir yardımcı araç kullanmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise tekerlekli sandalye kullanan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.72).



Şekil 4.72 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçların dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %46 ile meydana gelirken herhangi bir yardımcı araç kullanmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile tekerlekli sandalye kullanan katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %48 ile meydana gelirken herhangi

bir yardımcı araç kullanmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %0 ile bunlardan en az ikisinin kombinasyonu diyen katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %54 ile meydana gelirken herhangi bir yardımcı araç kullanmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %0 ile tekerlekli sandalye kullanan ve bunlardan en az ikisinin kombinasyonu diyen katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.73).



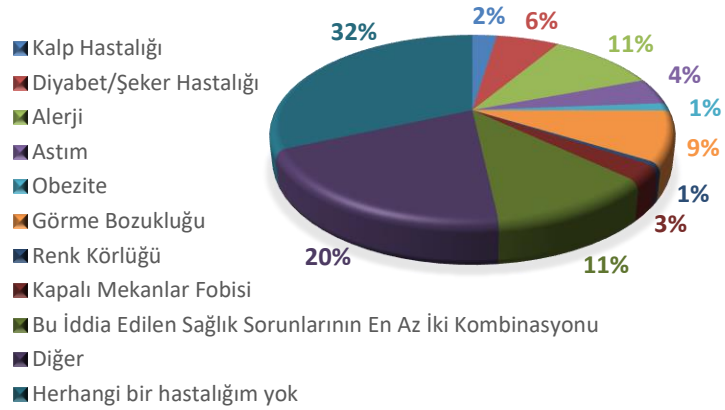
Şekil 4.73 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana gelirken kullandıkları yardımcı araçların dağılımı.

Meydana erişim sağlayan tüm katılımcılara sahip oldukları sağlık sorunlarının neler olduğu sorulmuştur. %32'sinin herhangi bir sağlık sorunu bulunmazken %20'si diğer hastalıklara sahip olduğunu belirtmiş, %11'i alerji, %11'i bu iddia edilen sağlık sorunlarının en az iki kombinasyonunu, %9'u görme sorunu, %6'sı diyabet, %4'ü astım, %3'ü kapalı mekanlar fobisi, %2'si kalp hastalığı, %1'i renk körlüğü ve %1'i obeziteye sahip olduğunu belirtmiştir (Çizelge 4.27).

Çizelge 4.27 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunları.

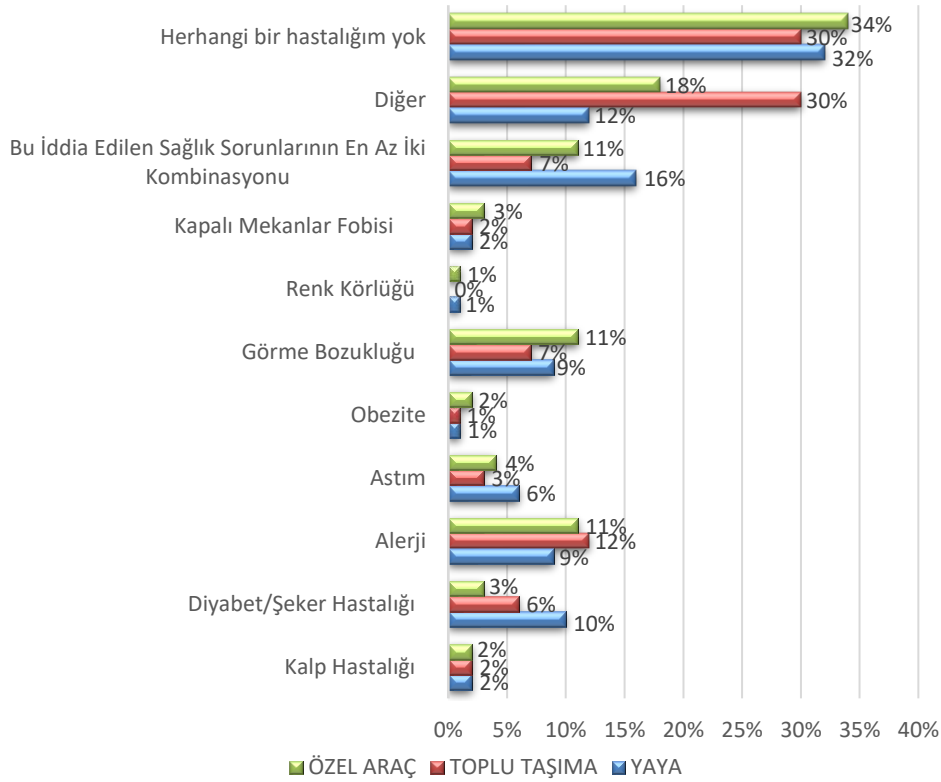
Sahip olunan sağlık sorunu	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Kalp Hastalığı	3	%2	3	%2	3	%2	9	%2
Diyabet/Şeker Hastalığı	12	%10	7	%6	4	%3	23	%6
Alerji	11	%9	15	%12	14	%11	40	%11
Astım	8	%6	4	%3	5	%4	17	%4
Obezite	1	%1	1	%1	3	%2	5	%1
Görme Bozukluğu	11	%9	9	%7	13	%11	33	%9
Renk Körlüğü	1	%1	0	%0	1	%1	2	%1
Kapalı Mekanlar Fobisi	3	%2	3	%2	4	%3	10	%3
Bu İddia Edilen Sağlık Sorunlarının En Az İki Kombinasyonu	20	%16	9	%7	13	%11	42	%11
Diğer	15	%12	37	%30	23	%18	75	%20
Herhangi bir hastalığım yok	40	%32	37	%30	42	%34	119	%32
TOPLAM	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı %32 ile herhangi bir hastalığı olmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile renk körlüğü ve obeziteye sahip olan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.74).



Şekil 4.74 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunlarının dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %32 ile herhangi bir hastalığı olmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile renk körlüğü ve obeziteye sahip olan katılımcılar tarafından, meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %30 ile herhangi bir hastalığı olmayan ve diğer hastalıklara sahip olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %0 ile renk körlüğüne sahip olan katılımcılar tarafından, meydanlara özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %34 ile herhangi bir hastalığı olmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile renk körlüğüne sahip olan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.75).



Şekil 4.75 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların sahip oldukları sağlık sorunlarının dağılımı.

Meydana erişim sağlayan tüm katılımcılara meydana gelme amaçlarının neler olduğu sorulduğunda %33'ü iki veya daha fazla aktivitenin kombinasyonu, %16'sı bir geçiş noktası olarak başka bir yere varmak, %12'si biriyle görüşmek ve diğer aktiviteler, %7'si rekreasyon ve zaman geçirmek, %6'sı alışverişten sonra zaman geçirmek, %5'i sadece yürümek, %4'ü en yakın ibadethaneye gitmek, %3'ü fotoğraf çekmek, %1'i Planlanmış bir etkinlik ve paten kaymak, bisiklete binmek cevabını vermiştir (Çizelge 4.28).

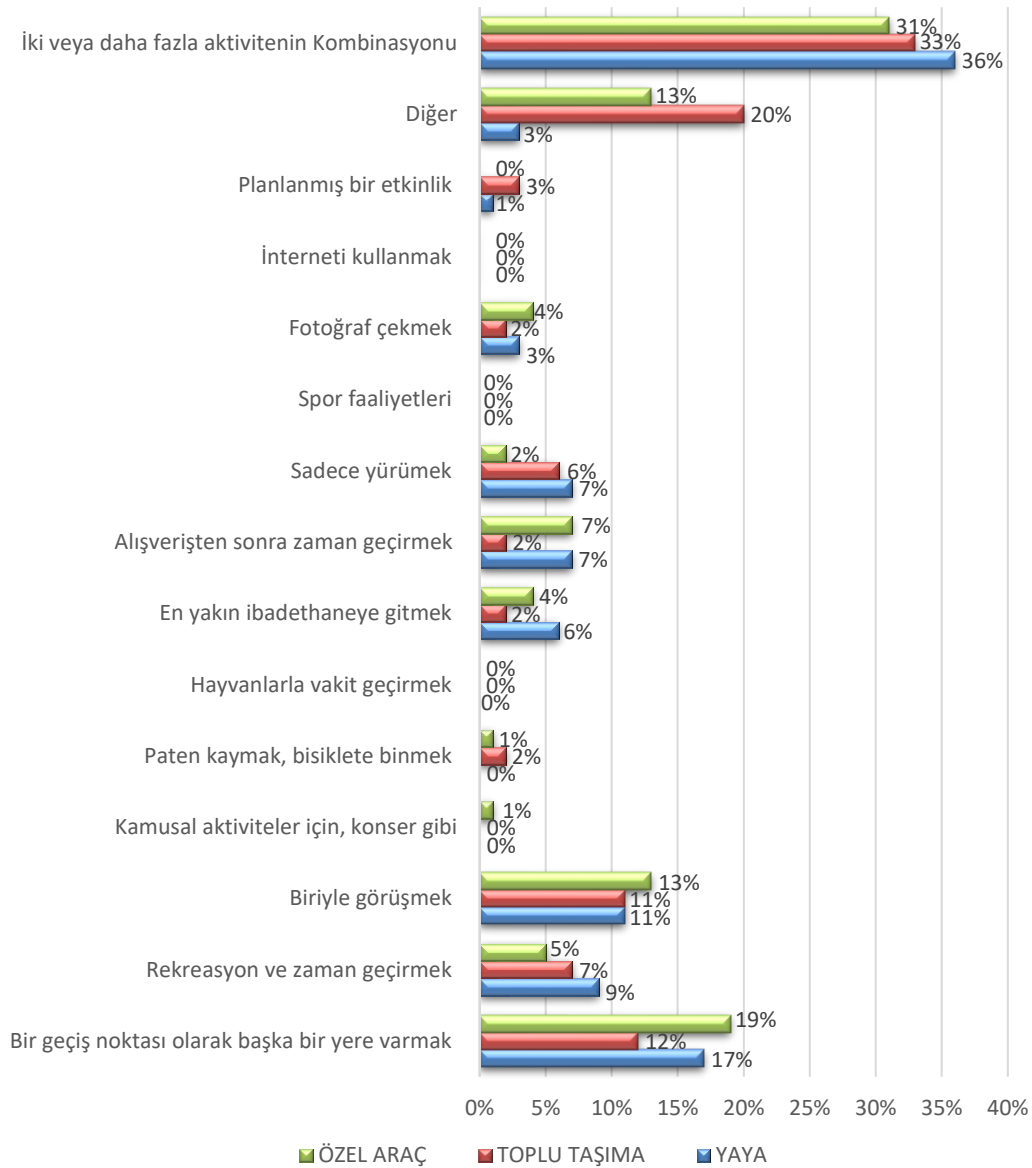
Çizelge 4.28 : Meydana erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme amaçları.

Meydana gelme amacı	YAYA		TOPLU TAŞIMA		ÖZEL ARAÇ		TOPLAM	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Bir geçiş noktası olarak başka bir yere varmak	21	%17	15	%12	24	%19	60	%16
Rekreasyon ve zaman geçirmek	11	%9	9	%7	6	%5	26	%7
Biriyle görüşmek	14	%11	14	%11	17	%13	45	%12
Kamusal aktiviteler için, konser gibi	0	%0	0	%0	1	%1	1	%0
Paten kaymak, bisiklete binmek	0	%0	2	%2	1	%1	3	%1
Hayvanlarla vakit geçirmek	0	%0	0	%0	0	%0	0	%0
En yakın ibadethaneye gitmek	7	%6	3	%2	5	%4	15	%4
Alışveriştikten sonra zaman geçirmek	9	%7	3	%2	9	%7	21	%6
Sadece yürümek	9	%7	7	%6	2	%2	18	%5
Spor faaliyetleri	0	%0	0	%0	0	%0	0	%0
Fotoğraf çekmek	4	%3	2	%2	5	%4	11	%3
İnterneti kullanmak	0	%0	0	%0	0	%0	0	%0
Planlanmış bir etkinlik	1	%1	4	%3	0	%0	5	%1
Diğer	4	%3	25	%20	16	%13	45	%12
İki veya daha fazla aktivitenin kombinasyonu	45	%36	41	%33	39	%31	125	%33
TOPLAM	125	100	125	100	125	100	375	100

Ankete en yüksek katılım oranı meydana gelme amacı %33 ile iki veya daha fazla aktivitenin kombinasyonu olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile planlanmış bir etkinlik, paten kaymak, bisiklete binmek olan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Çizelge 4.28).

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı meydana gelme amacı %36 ile iki veya daha fazla aktivitenin kombinasyonu olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile planlanmış bir etkinlik olan katılımcılar tarafından olmuştur. Meydana yaya olarak gelen katılımcılar arasında meydana gelme amacı interneti kullanmak, spor faaliyetleri, hayvanlarla vakit geçirmek, paten kaymak bisiklete binmek, konser gibi kamusal aktiviteler olan

yoktur. Meydanlara toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı meydana gelme amacı %33 ile iki veya daha fazla aktivitenin kombinasyonu olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %2 ile fotoğraf çekmek, alışverişten sonra zaman geçirmek, en yakın ibadethaneye gitmek, Paten kaymak, bisiklete binmek olan katılımcılar tarafından olmuştur. Meydana toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılar arasında meydana gelme amacı konser gibi kamusal aktiviteler, İnterneti kullanmak, spor faaliyetleri, hayvanlarla vakit geçirmek olan yoktur. Meydana özel aracıyla erişim sağlayan katılımcılar arasında ise meydana gelme amacı hayvanlarla vakit geçirmek, spor faaliyetinde bulunmak, interneti kullanmak, planlanmış bir etkinlik olan yoktur (Şekil 4.76).



Şekil 4.76 : Meydana yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel aracıyla erişim sağlayan tüm katılımcıların meydana gelme amaçları.

4.3.3 Meydana yaya olarak erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri

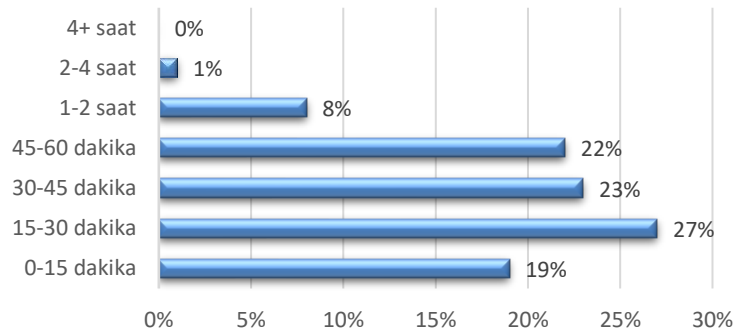
Araştırmanın bu bölümünde meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara (125 kişi) ilgili meydanların erişilebilirlik düzeylerini tespit edebilmek için sorular sorulmuştur (EK A3).

Katılımcılara ilk olarak meydana ne kadar sürede geldikleri sorulmuştur. Katılımcıların %27'si (34 kişi) meydana 15-30 dakikada, %23'ü (29 kişi) 30-45 dakikada, %22'si (27 kişi) 45-60 dakikada, %19'u (24 kişi) 0-15 dakikada, %8'i (10 kişi) 1 ve 2 saat arasında, %1'i (1 kişi) 2 ve 4 saat arasında ulaşmaktadır. Meydana 4 saatten fazla yürüyerek gelen katılımcı yoktur (Çizelge 4.29).

Çizelge 4.29 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme süreleri.

YAYA		
Meydana ulaşım süresi	Kişi sayısı	Yüzde (%)
0-15 dakika	24	%19
15-30 dakika	34	%27
30-45 dakika	29	%23
45-60 dakika	27	%22
1-2 saat	10	%8
2-4 saat	1	%1
4+ saat	0	%0
TOPLAM	125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %27 ile (34 kişi) meydana 15-30 dakikada yürüyerek gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile (1 kişi) 2-4 saat arasında yürüyerek gelen katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.77).



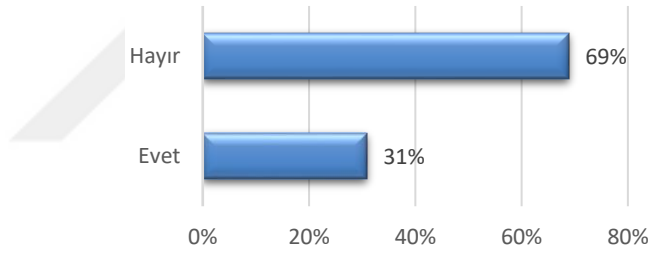
Şekil 4.77 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sürelerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara ilgili meydanın engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumu sorulmuştur. (Çizelge 4.30)

Çizelge 4.30 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumuna ilişkin görüşleri.

YAYA		
Meydanın engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	39	%31
Hayır	86	%69
TOPLAM	125	100

Katılımcıların %69'u (86 kişi) hayır cevabı vererek meydanları engellenmemiş yaya hareketine uygun bulmadığını belirtirken katılımcıların %31'i (39 kişi) ise evet yanıtını vererek ilgili meydanı engellenmemiş yaya hareketine uygun bulduğunu ifade etmiştir (Şekil 4.78).



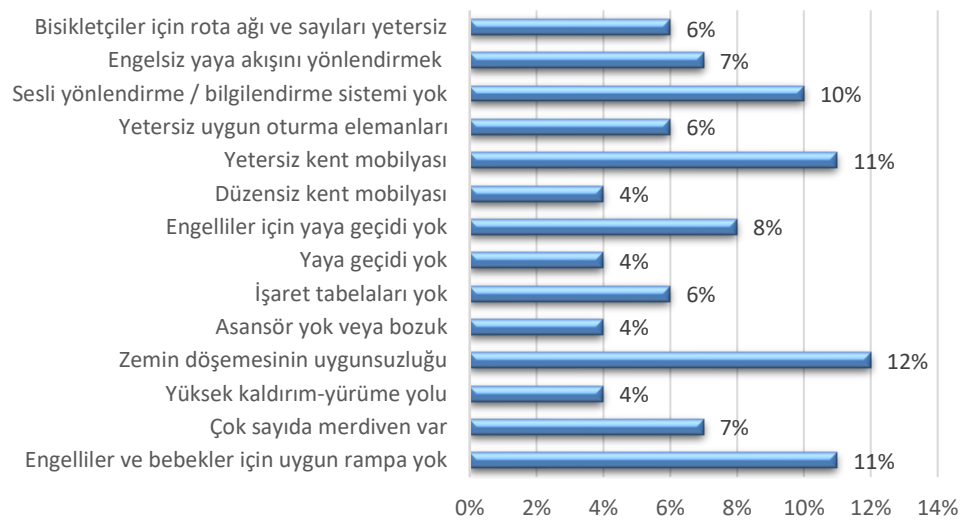
Şekil 4.78 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın engellenmemiş yaya hareketine uygunluk durumuna ilişkin görüşlerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara ilgili meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları fiziksel engellerin neler olduğu sorulmuştur. Katılımcıların %12'si (42 kişi) zemin döşemesinin uygunsuzluğu, %11'i yetersiz kent mobilyası (39 kişi) engelliler ve bebekler için uygun rampa yok (39 kişi), %10'u (35 kişi) sesli yönlendirme-bilgilendirme sistemi yok, %8'i (26 kişi) engelliler için yaya geçidi yok, %7'si (23 kişi) çok sayıda merdiven var ve engelsiz yaya akışını yönlendirmek-yönetmek için herhangi bir teknolojik altyapının yetersiz kullanımı 823 kişi), %6'sı (20 kişi) Bisikletçiler için rota ağı ve sayıları yetersiz, işaret tabelaları yok (19 kişi) ve yetersiz uygun oturma elemanları (19 kişi), %4'ü yüksek kaldırım-yürüme yolu (15 kişi), asansör yok veya bozuk (12 kişi), yaya geçidi yok (13 kişi) ve düzensiz kent mobilyası (15 kişi) cevabını vermiştir (Çizelge 4.31).

Çizelge 4.31 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları fiziksel engeller.

Meydanla Bağlantılı Yaya Yolunda Yürürken Karşılaştıkları Fiziksel Engeller	YAYA	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Engelliler ve bebekler için uygun rampa yok	39	%11
Çok sayıda merdiven var	23	%7
Yüksek kaldırım-yürüme yolu	15	%4
Zemin döşemesinin uygunsuzluğu	42	%12
Asansör yok veya bozuk	12	%4
İşaret tabelaları yok	19	%6
Yaya geçidi yok	13	%4
Engelliler için yaya geçidi yok	26	%8
Düzensiz kent mobilyası	15	%4
Yetersiz kent mobilyası	39	%11
Yetersiz uygun oturma elemanları	19	%6
Sesli yönlendirme / bilgilendirme sistemi yok	35	%10
Engelsiz yaya akışını yönlendirmek / yönetmek için herhangi bir teknolojik altyapının yetersiz kullanımı	23	%7
Bisikletçiler için rota ağı ve sayıları yetersiz	20	%6
TOPLAM	340	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara ilgili meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları en fazla fiziksel engel zemin döşemesinin uygunsuzluğudur (Şekil 4.79).



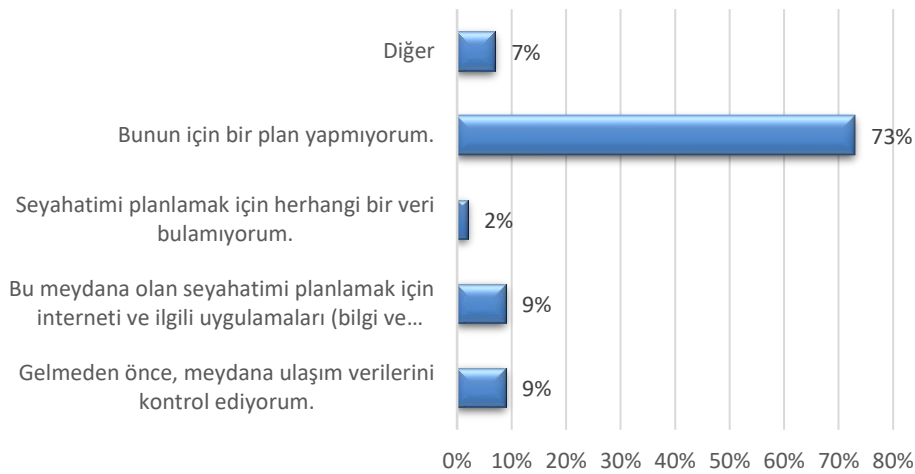
Şekil 4.79 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştıkları fiziksel engellerin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara ilgili meydana gelmeden önce seyahat planı yapma durumları sorulmuştur. Katılımcıların %73'ü (91 kişi) bunun için bir plan yapmadığını, %9'u (12 kişi) seyahatini planlamak için interneti ve ilgili uygulamaları ve (11 kişi) meydana ulaşım verilerini kontrol ettiğini, %7'si (9 kişi) diğer ve %2'si (2 kişi) seyahatimi planlamak için herhangi bir veri bulamıyorum cevabını vermiştir (Çizelge 4.32).

Çizelge 4.32 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelmeden önce seyahat planı yapma durumu.

YAYA		
Meydana gelmeden önce seyahat planı yapmak	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Gelmeden önce, meydana ulaşım verilerini kontrol ediyorum.	11	%9
Bu meydana olan seyahatimi planlamak için interneti ve ilgili uygulamaları (bilgi ve iletişim araçları) kontrol ediyorum.	12	%9
Seyahatimi planlamak için herhangi bir veri bulamıyorum.	2	%2
Bunun için bir plan yapmıyorum.	91	%73
Diğer	9	%7
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %73 ile (91 kişi) bunun için bir plan yapmayan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %2 ile (2 kişi) seyahatimi planlamak için herhangi bir veri bulamıyorum diye cevap veren katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.80).



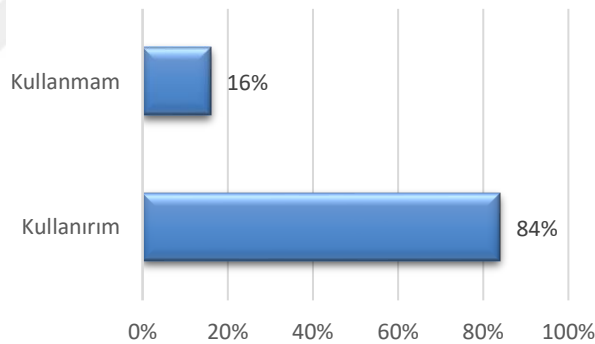
Şekil 4.80 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelmeden önce seyahat planı yapma durumlarının dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanlara (32 kişi) seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanım durumları sorulmuştur (Çizelge 4.33).

Çizelge 4.33 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanım durumu.

Seyahat planı yapanların seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanımı	YAYA	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Kullanırım	27	%84
Kullanmam	5	%16
TOPLAM	32	100

Katılımcıların %84'ü (27 kişi) destekleyici araç kullandığını söylerken %16'sı (5 kişi) seyahat planı yapmak için herhangi bir destekleyici araç kullanmadığını söylemiştir (Şekil 4.81).



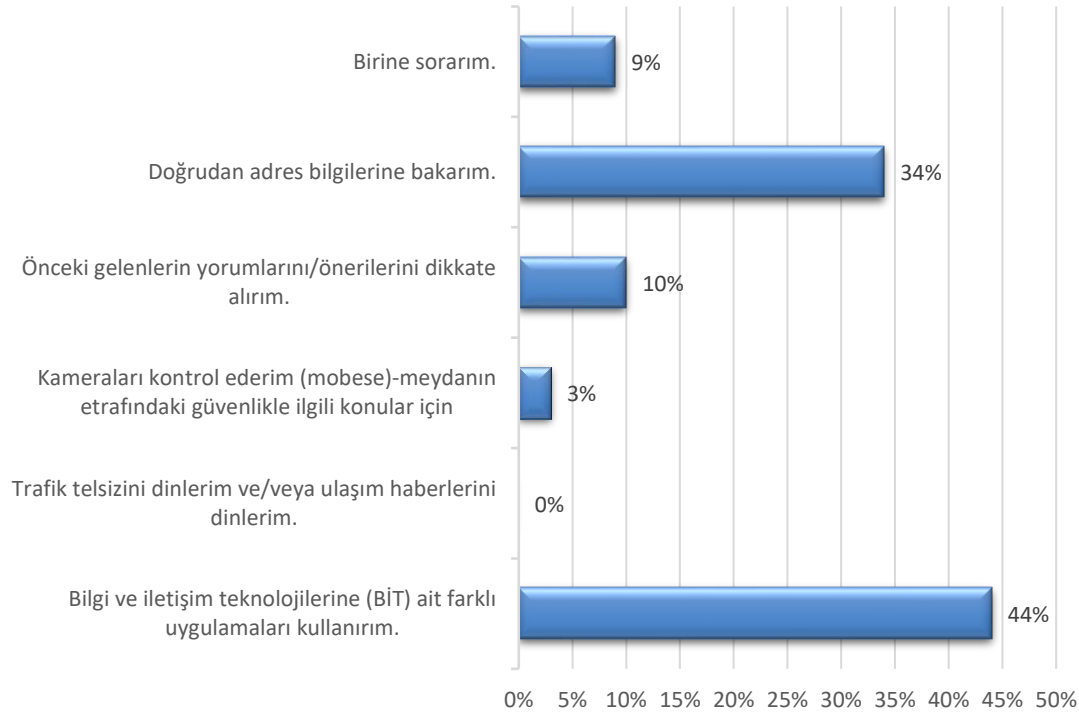
Şekil 4.81 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatini planlamak için destekleyici araç kullanım durumunun dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanlara seyahatleri için süre kararı verirken kullandıkları destekleyici araçların ne olduğu sorulmuştur. Katılımcıların %44'ü (14 kişi) bilgi ve iletişim teknolojilerine ait farklı uygulamaları kullandığını, %34'ü (11 kişi) doğrudan adres bilgilerine baktığını, %10'u (3 kişi) Önceki gelenlerin yorumlarını/önerilerini dikkate aldığını, %9'u (3 kişi) birine sorduğunu, %3'ü (1 kişi) mobese kameralarını kontrol ettiğini söylemiştir. Trafik telsizini ve/veya ulaşım haberlerini dinlerim diyen katılımcı olmamıştır (Çizelge 4.34).

Çizelge 4.34 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatleri için süre kararı verirken kullandıkları destekleyici araçlar.

Seyahat için süre kararı verirken kullanılan destekleyici araçlar	YAYA	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Bilgi ve iletişim teknolojilerine (BİT) ait farklı uygulamaları kullanırım.	14	%44
Trafik telsizini dinlerim ve/veya ulaşım haberlerini dinlerim.	0	%0
Kameraları kontrol ederim (mobese)-meydanın etrafındaki güvenlikle ilgili konular için	1	%3
Önceki gelenlerin yorumlarını/önerilerini dikkate alırım.	3	%10
Doğrudan adres bilgilerine bakarım.	11	%34
Birine sorarım.	3	%9
TOPLAM	32	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %44 ile (14 kişi) bilgi ve iletişim teknolojilerine ait farklı uygulamaları kullanırım diyen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %3 ile (1 kişi) mobese kameralarını kontrol ettiğini söyleyen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.82).



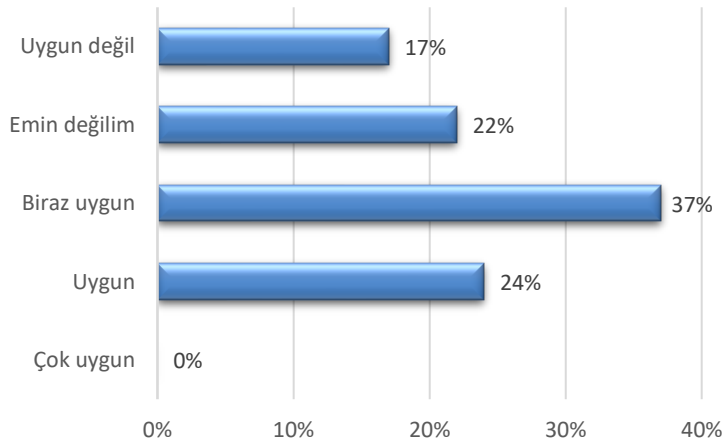
Şekil 4.82 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan seyahat planı yapanların seyahatleri için süre kararı verirken kullandıkları destekleyici araçların dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna dair düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %37'si (46 kişi) biraz uygun, %24'ü (30 kişi) uygun, %22'si (28 kişi) emin değilim, %17'si (21 kişi) uygun değil cevabını vermiştir. Meydanı her türlü engellenmemiş yaya hareketi için çok uygun bulan katılımcı ise olmamıştır (Çizelge 4.35).

Çizelge 4.35 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna dair düşünceleri.

YAYA		
Meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok uygun	0	%0
Uygun	30	%24
Biraz uygun	46	%37
Emin değilim	28	%22
Uygun değil	21	%17
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %37 ile (46 kişi) meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna biraz uygun cevabını veren katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %17 ile (21 kişi) uygun değil diyen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.83).



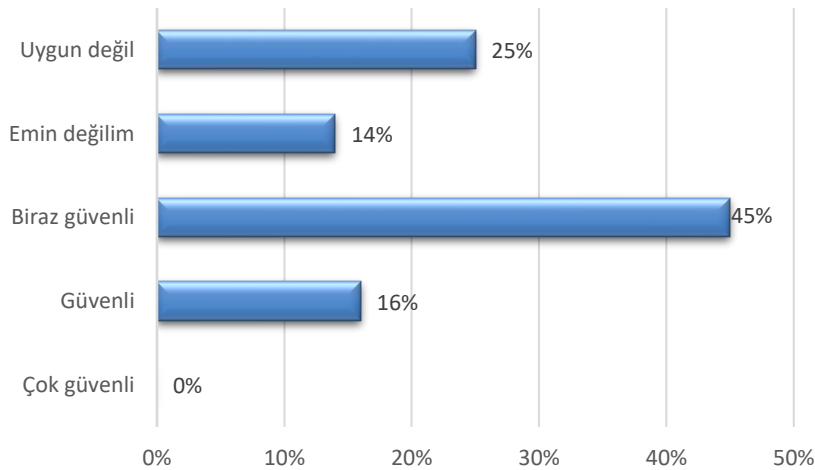
Şekil 4.83 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygunluk durumuna dair düşüncelerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydanın yayaların yürümesi için güvenli olmasına dair düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %45'i (56 kişi) biraz güvenli, %25'i (31 kişi) uygun değil, %16'sı (20 kişi) güvenli, %14'ü (18 kişi) emin değilim cevabını vermiştir. Meydanın yayaların yürümesi için çok güvenli olduğunu düşünen katılımcı olmamıştır (Çizelge 4.36).

Çizelge 4.36 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın yayaların yürümesi için güvenli olduğuna dair düşünceleri.

YAYA		
Meydanın yayaların yürümesi için güvenli olması	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok güvenli	0	%0
Güvenli	20	%16
Biraz güvenli	56	%45
Emin değilim	18	%14
Uygun değil	31	%25
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %45 ile (56 kişi) meydanın yayaların yürümesi için biraz güvenli bulan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %14 ile (18 kişi) emin değilim cevabını veren katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.84).



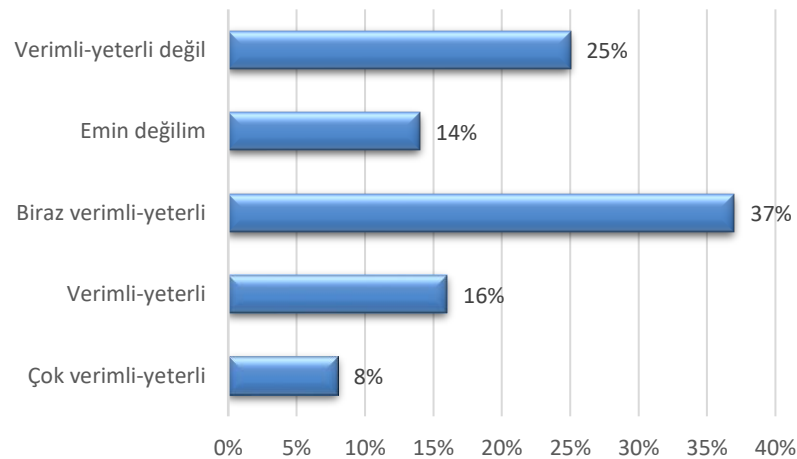
Şekil 4.84 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın yayaların yürümesi için güvenli olduğuna dair düşüncelerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydanın ısklandırma olanaklarına dair düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %37'si (46 kişi) biraz verimli-yeterli, %25'i (31 kişi) verimli-yeterli değil, %16'sı (20 kişi) verimli-yeterli, %14'ü (18 kişi) emin değilim, %8'i (10 kişi) çok verimli-yeterli cevabını vermiştir (Çizelge 4.37).

Çizelge 4.37 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın ısklandırma olanaklarına dair düşünceleri.

YAYA		
Meydanın yol boyunca olan ısklandırma olanakları	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok verimli-yeterli	10	%8
Verimli-yeterli	20	%16
Biraz verimli-yeterli	46	%37
Emin değilim	18	%14
Verimli-yeterli değil	31	%25
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %37 ile (46 kişi) meydanın ısklandırma olanaklarını biraz verimli-yeterli bulan katılımcılar olurken en az katılım oranı ise %8 ile (10 kişi) çok verimli-yeterli bulan katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.85).



Şekil 4.85 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın ısklandırma olanaklarına dair düşüncelerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olmasına dair düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %41'i (51 kişi) iyi planlanmamış ve yeterli değil, %35'i (44 kişi) emin değilim, %14'ü (18 kişi) iyi planlanmış ve yeterli, %10'u (12 kişi) Çok iyi planlanmış ve yeterli cevabını vermiştir (Çizelge 4.38).

Çizelge 4.38 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olmasına dair düşünceleri.

YAYA		
Meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olması	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok iyi planlanmış ve yeterli	12	%10
İyi planlanmış ve yeterli	18	%14
Emin değilim	44	%35
İyi planlanmamış ve yeterli değil	51	%41
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %41 ile (51 kişi) meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmamış ve yeterli olmadığını düşünen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %10 ile (12 kişi) meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için Çok iyi planlanmış ve yeterli olduğunu düşünen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.86).



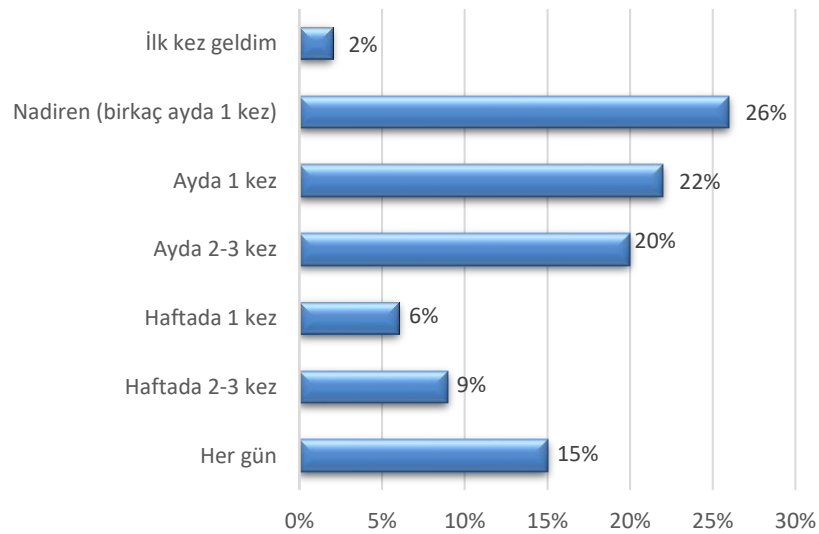
Şekil 4.86 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olmasına dair düşüncelerinin dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydana gelmek sıklıkları sorulmuştur. Katılımcıların %26'sı (33 kişi) nadiren, %22'si (28 kişi) ayda bir kez, %20'si (25 kişi) ayda iki üç kez, %15'i (18 kişi) her gün, %9'u (11 kişi) haftada iki üç kez, %6'sı (8 kişi) haftada bir kez, %2'si (2 kişi) ilk kez geldim cevabını vermiştir (Çizelge 4.39).

Çizelge 4.39 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.

YAYA		
Meydana gelme sıklığı	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Her gün	18	%15
Haftada 2-3 kez	11	%9
Haftada 1 kez	8	%6
Ayda 2-3 kez	25	%20
Ayda 1 kez	28	%22
Nadiren (birkaç ayda 1 kez)	33	%26
İlk kez geldim	2	%2
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %26 ile (33 kişi) meydana nadiren gelen katılımcılar olurken en az katılım oranı ise %2 ile (2 kişi) meydana ilk kez gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.87).



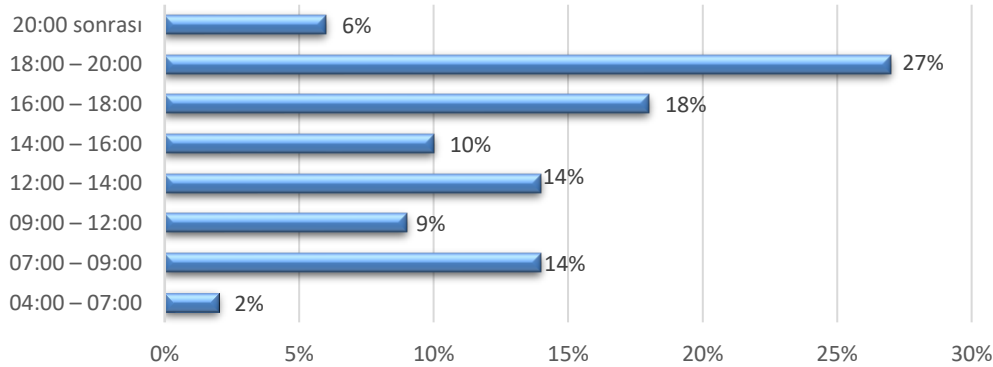
Şekil 4.87 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara meydana geldikleri zaman aralıkları sorulmuştur. Katılımcıların %27'si (34 kişi) 18:00 ve 20:00 arasında, %18'i (23 kişi) 16:00 ve 18:00 arasında, %14'ü (17 kişi) 12:00 ve 14:00 arasında, %14'ü (18 kişi) 07:00 ve 09:00 arasında, %10'u (13 kişi) 14:00 ve 16:00 arasında, %9'u (11 kişi) 09:00 ve 12:00 arasında, %6'sı (7 kişi) 20:00 sonrası, %2'si (2 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında cevabını vermiştir (Çizelge 4.40).

Çizelge 4.40 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.

YAYA			
Meydana geline zaman aralıkları	Kişi sayısı	Yüzde (%)	
04:00 – 07:00	2	%2	
07:00 – 09:00	18	%14	
09:00 – 12:00	11	%9	
12:00 – 14:00	17	%14	
14:00 – 16:00	13	%10	
16:00 – 18:00	23	%18	
18:00 – 20:00	34	%27	
20:00 sonrası	7	%6	
TOPLAM	125	100	

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %27 ile (34 kişi) meydana 18:00 ve 20:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %2 ile (2 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.88).



Şekil 4.88 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara haftasonu meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %88'i (107 kişi) haftasonu meydanlara gelirken %12'si (18 kişi) haftasonu meydanlara gelmemiştir (Çizelge 4.41).

Çizelge 4.41 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.

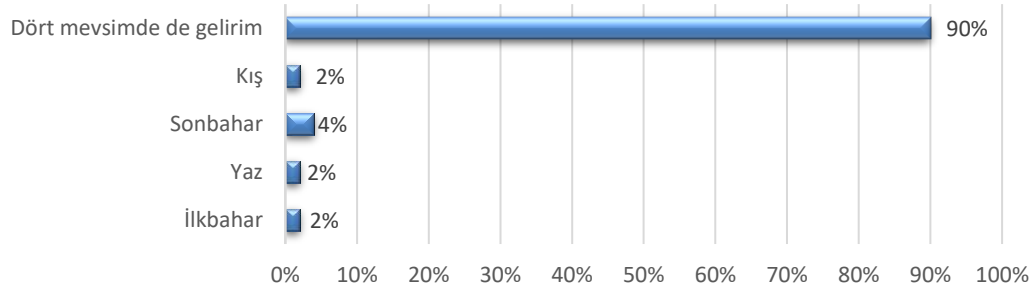
YAYA		
Haftasonu meydana gelme durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	107	%88
Hayır	18	%12
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılara mevsimlere göre meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %90'ı (112 kişi) dört mevsimde de geldiğini belirtirken %4'ü (5 kişi) sonbahar, %2'si kış, %2'siyaz, %2'si (2 kişi) ilkbahar cevabını vermiştir (Çizelge 4.42).

Çizelge 4.42 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.

YAYA		
Mevsimlere göre meydana gelme durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
İlkbahar	2	%2
Yaz	3	%2
Sonbahar	5	%4
Kış	3	%2
Dört mevsimde de gelirim	112	%90
TOPLAM	125	100

Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %90 ile (112 kişi) meydana dört mevsimde de geldiğini belirten katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.89).



Şekil 4.89 : Meydana yaya olarak erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.

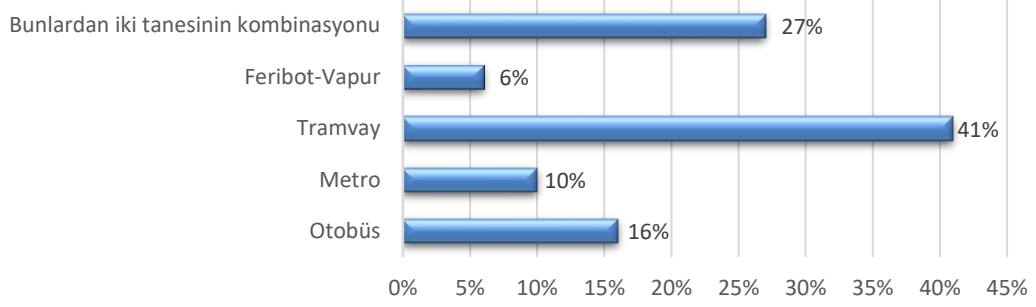
4.3.4 Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri

Araştırmanın bu bölümünde meydana toplu taşıma kullanarak erişim sağlayan katılımcılara (125 kişi) meydanların erişilebilirlik düzeylerini tespit edebilmek için sorular sorulmuştur (EK A4). Katılımcılara ilk olarak meydana ulaşmak için seçtikleri toplu taşıma türü sorulmuştur. Katılımcıların %41'i (51 kişi) tramvay, %27'si (34 kişi) bunlardan iki tanesinin kombinasyonu, %16'sı (20 kişi) otobüs, %10'u (13 kişi) metro, %6'sı (7 kişi) feribot-vapur kullanarak meydana ulaşmıştır (Çizelge 4.43).

Çizelge 4.43 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşmak için seçtikleri toplu taşıma türü.

TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR		
Meydana ulaşmak için seçilen toplu taşıma türü	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Otobüs	20	%16
Metro	13	%10
Tramvay	51	%41
Feribot-Vapur	7	%6
Bunlardan iki tanesinin kombinasyonu	34	%27
TOPLAM	125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %41 ile meydana tramvay kullanarak ulaşan katılımcılar olurken en az katılım ise %6 ile meydana feribot-vapur kullanarak ulaşım katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.90).



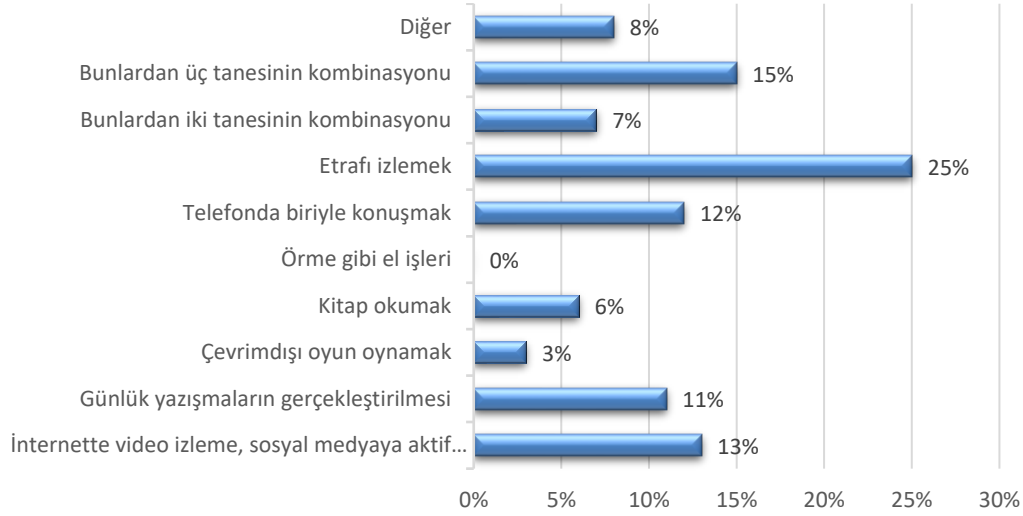
Şekil 4.90 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşmak için seçtikleri toplu taşıma türlerinin dağılımı.

Katılımcılara ikinci olarak seyahatleri sırasında gerçekleştirdikleri aktiviteler sorulmuştur. Katılımcıların %25'i (31 kişi) etrafı izlemek, %15'i (19 kişi) bunlardan üç tanesinin kombinasyonu, %13'ü (16 kişi) internette video izleme, sosyal medyaya aktif olarak katılma, %12'si (15 kişi) telefonda biriyle konuşmak, %11'i (14 kişi) %8'i (10 kişi) diğer, %7'si (9 kişi) bunlardan iki tanesinin kombinasyonu, %6'sı (7 kişi) kitap okumak, %3'ü (4 kişi) çevrimdışı oyun oynamak cevabını vermiştir. Örme gibi el işleri cevabını veren katılımcı olmamıştır (Çizelge 4.44).

Çizelge 4.44 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların seyahat sırasında gerçekleştirdikleri aktiviteler.

Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların seyahat sırasında gerçekleştirdikleri aktiviteler	TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
İnternette Video İzleme, Sosyal Medyaya Aktif Olarak Katılma	16	%13
Günlük yazışmaların gerçekleştirilmesi (e-posta, sohbet, vb.)	14	%11
Çevrimdışı oyun oynamak	4	%3
Kitap okumak	7	%6
Örme gibi el işleri	0	%0
Telefonda biriyle konuşmak	15	%12
Etrafı izlemek	31	%25
Bunlardan iki tanesinin kombinasyonu	9	%7
Bunlardan üç tanesinin kombinasyonu	19	%15
Diğer	10	%8
TOPLAM	125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %25 ile meydana seyahati sırasında etrafı izleyen katılımcılar tarafından olurken en az katılım ise %3 ile meydana seyahati sırasında çevrimdışı oyun oynayan katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.91).



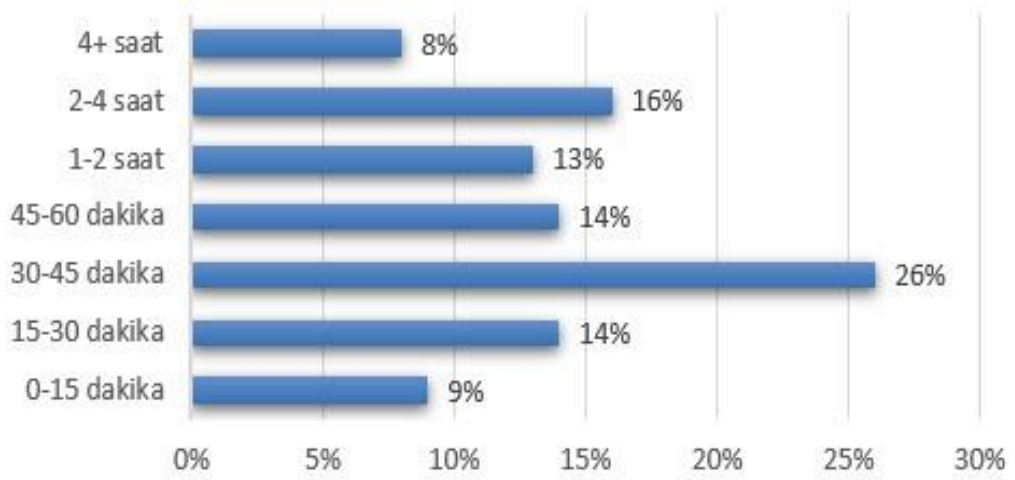
Şekil 4.91 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların seyahat sırasında gerçekleştirdikleri aktivitelerin dağılımı.

Katılımcılara meydana ne kadar sürede ulaştıkları sorulmuştur. Katılımcıların %14'ü (17 kişi) meydana 15-30 dakikada, %26'sı (32 kişi) 30-45 dakikada, %14'ü (18 kişi) 45-60 dakikada, %9'u (12 kişi) 0-15 dakikada, %13'ü (16 kişi) 1-2 saat arasında, %16'sı (20 kişi) 2-4 saat arasında ulaşmaktadır. Meydana 4 saatten fazla sürede ulaşan katılımcıların oranı ise %8'dir (Çizelge 4.45).

Çizelge 4.45 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma süreleri.

TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR		
Meydana ulaşım süresi	Kişi sayısı	Yüzde (%)
0-15 dakika	12	%9
15-30 dakika	17	%14
30-45 dakika	32	%26
45-60 dakika	18	%14
1-2 saat	16	%13
2-4 saat	20	%16
4+ saat	10	%8
TOPLAM	125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %26 ile (32 kişi) meydana 30-45 dakikada ulaşan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %8 ile (10 kişi) 4 saatten fazla sürede ulaşan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.92).



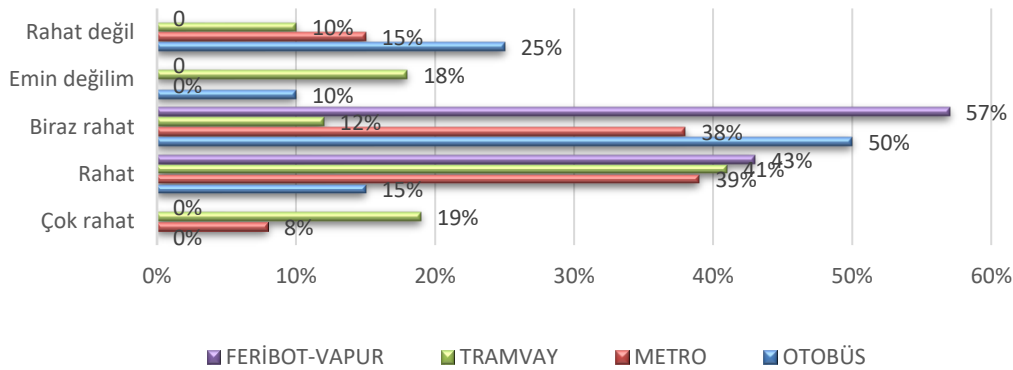
Şekil 4.92 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma sürelerinin dağılımı.

Meydana tek toplu taşıma türüyle erişim sağlayan katılımcılara ulaşım türü seçimlerinin rahatlığına dair düşünceleri sorulmuştur. Meydana sadece otobüsle gelen katılımcıların (20 kişi) %50'si (10 kişi) biraz rahat, %25'i (5 kişi) rahat değil, %15'i (3 kişi) rahat, %10'u (2 kişi) emin değilim cevabını verirken çok rahat cevabını veren katılımcı olmamıştır. Meydana sadece metro ile gelen katılımcıların (13 kişi) %39'u (5 kişi) rahat, %38'i (5 kişi), %15'i (2 kişi) rahat değil cevabını verirken emin değilim cevabını veren olmamıştır. Meydana sadece tramvay ile gelen katılımcıların (51 kişi) %41'i (21 kişi) rahat, %19'u (10 kişi) çok rahat, %18'i (9 kişi) emin değilim, %12'si (6 kişi) biraz rahat, %10'u (5 kişi) rahat değil cevabını vermiştir. Meydana sadece feribot-vapur ile gelen katılımcıların (7 kişi) %57'si (4 kişi) biraz rahat, %43'ü (3 kişi) rahat cevabını verirken emin değilim, rahat değil ve çok rahat cevabını veren katılımcı olmamıştır (Çizelge 4.46).

Çizelge 4.46 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların ulaşım türü seçiminin rahatlığı hakkındaki görüşleri.

MEYDANA TEK ÇEŞİT TOPLU TAŞIMA KULLANARAK ERİŞİM SAĞLAYANLAR								
Ulaşım türü seçiminin rahatlığı	OTOBÜS		METRO		TRAMVAY		FERİBOT-VAPUR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok rahat	0	%0	1	%8	10	%19	0	%0
Rahat	3	%15	5	%39	21	%41	3	%43
Biraz rahat	10	%50	5	%38	6	%12	4	%57
Emin değilim	2	%10	0	%0	9	%18	0	%0
Rahat değil	5	%25	2	%15	5	%10	0	%0
Toplam	20	%100	13	%100	51	%100	7	%100

Ulaşım türü seçimim çok rahat diyen en fazla katılımcı tramvayı tercih edenler olurken en az katılımcı otobüs ve feribot-vapurla seyahat eden katılımcılar olmuştur. Ulaşım türü seçimim rahat cevabını veren en fazla katılımcı feribot-vapurla seyahat eden katılımcılar olurken en az katılımcı otobüsle seyahat eden katılımcılar olmuştur. Ulaşım türü seçimim biraz rahat cevabını veren en fazla katılımcı feribot-vapurla seyahat eden katılımcılar olurken en az katılımcı tramvayı tercih eden katılımcılar olmuştur. Ulaşım türü seçimimden emin değilim cevabını veren en fazla katılımcı tramvayı tercih edenler olurken en az katılımcı feribot-vapurla ve metro ile seyahat eden katılımcılar olmuştur. Ulaşım türü seçimim rahat değil cevabını veren en fazla katılımcı otobüsle seyahat eden katılımcılar olurken en az katılımcı tramvayı tercih eden katılımcılar olmuştur (Şekil 4.93).



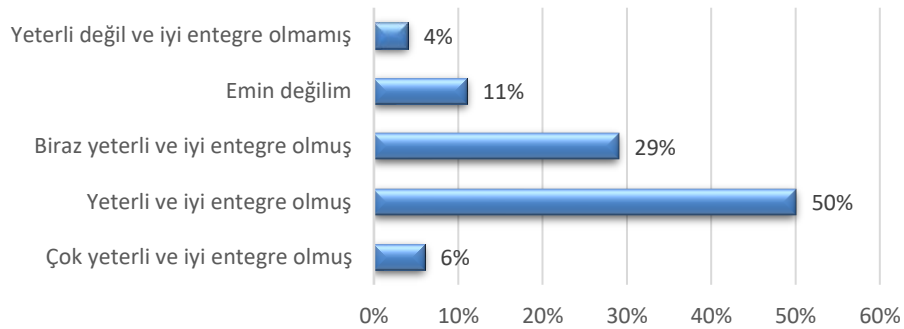
Şekil 4.93 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların ulaşım türü seçiminin rahatlığı hakkındaki görüşlerinin dağılımı.

Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olması hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Katılımcıların %50'si (62 kişi) yeterli ve iyi entegre olmuş, %29'u (36 kişi) biraz yeterli ve iyi entegre olmuş, %11'i (14 kişi) emin değilim, %6'sı (8 kişi) çok yeterli ve iyi entegre olmuş, %4'ü (5 kişi) yeterli değil ve iyi entegre olmamış cevabını vermiştir (Çizelge 4.47).

Çizelge 4.47 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olması hakkındaki görüşleri.

TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR		
Meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olma durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok yeterli ve iyi entegre olmuş	8	%6
Yeterli ve iyi entegre olmuş	62	%50
Biraz yeterli ve iyi entegre olmuş	36	%29
Emin değilim	14	%11
Yeterli değil ve iyi entegre olmamış	5	%4
TOPLAM	125	%100

Ankete en yüksek katılım oranı %50 ile (62 kişi) meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları yeterli ve iyi entegre olmuş diyen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %4 ile (5 kişi) meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları Yeterli değil ve iyi entegre olmamış diyen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.94).



Şekil 4.94 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olması hakkındaki görüşlerinin dağılımı.

Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara meydanın park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olmasının yeterli oluşuna dair düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %75'i (94 kişi) evet cevabını verirken %25'i (31 kişi) hayır cevabını vermiştir (Çizelge 4.48).

Çizelge 4.48 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olmasının yeterli oluşuna dair düşünceleri.

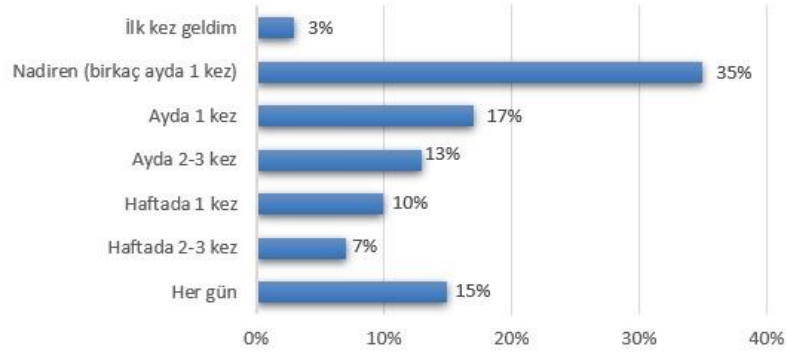
	TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR	
Meydanın park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olduğunu düşünme	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	94	%75
Hayır	31	%25
TOPLAM	125	%100

Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara meydana gelme sıklıkları sorulmuştur. Katılımcıların %35'i (44 kişi) nadiren, %17'si (21 kişi) ayda bir kez, %13'ü (16 kişi) ayda iki üç kez, %15'i (19 kişi) her gün, %7'si (8 kişi) haftada iki üç kez, %10'u (13 kişi) haftada bir kez, %3'ü (4 kişi) ilk kez geldim cevabını vermiştir (Çizelge 4.49).

Çizelge 4.49 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.

	TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR	
Meydana gelme sıklığı	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Her gün	19	%15
Haftada 2-3 kez	8	%7
Haftada 1 kez	13	%10
Ayda 2-3 kez	16	%13
Ayda 1 kez	21	%17
Nadiren (birkaç ayda 1 kez)	44	%35
İlk kez geldim	4	%3
TOPLAM	125	100

Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %35 ile (44 kişi) meydana nadiren gelen katılımcılar olurken en az katılım oranı ise %3 ile (4 kişi) meydana ilk kez gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.95).



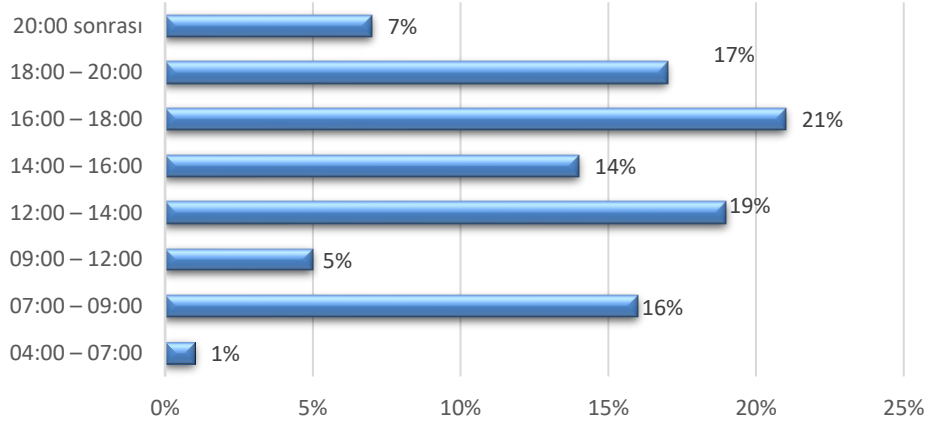
Şekil 4.95 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.

Meydana toplu taşımayla erişim sağlayan katılımcılara meydana geldikleri zaman aralıkları sorulmuştur. Katılımcıların %17'si (21 kişi) 18:00 ve 20:00 arasında, %21'i (26 kişi) 16:00 ve 18:00 arasında, %19'u (24 kişi) 12:00 ve 14:00 arasında, %16'sı (20 kişi) 07:00 ve 09:00 arasında, %14'ü (18 kişi) 14:00 ve 16:00 arasında, %5'i (6 kişi) 09:00 ve 12:00 arasında, %7'si (9 kişi) 20:00 sonrası, %1'i (1 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında cevabını vermiştir (Çizelge 4.50).

Çizelge 4.50 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.

TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR		
Meydana gelinen zaman aralıkları	Kişi sayısı	Yüzde (%)
04:00 – 07:00	1	%1
07:00 – 09:00	20	%16
09:00 – 12:00	6	%5
12:00 – 14:00	24	%19
14:00 – 16:00	18	%14
16:00 – 18:00	26	%21
18:00 – 20:00	21	%17
20:00 sonrası	9	%7
TOPLAM	125	100

Meydana toplu taşımayla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %21 ile (26 kişi) meydana 16:00 ve 18:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %1 ile (1 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.96).



Şekil 4.96 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.

Meydana toplu taşımayla erişim sağlayan katılımcılara haftasonu meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %90'ı (112 kişi) haftasonu meydanlara gelirken %10'u (13 kişi) haftasonu meydanlara gelmemiştir (Çizelge 4.51).

Çizelge 4.51 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.

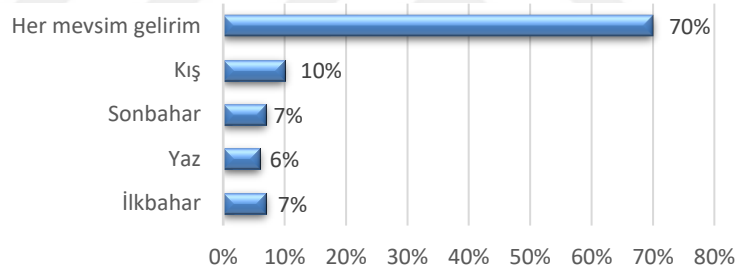
Haftasonu meydana gelme durumu	TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	112	%90
Hayır	13	%10
TOPLAM	125	100

Meydana toplu taşımayla erişim sağlayan katılımcılara mevsimlere göre meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %70'i (82 kişi) dört mevsimde de geldiğini belirtirken %7'si (8 kişi) sonbahar, %10'u (12 kişi) kış, %6'sı (7 kişi) yaz, %7'si (8 kişi) ilkbahar cevabını vermiştir (Çizelge 4.52).

Çizelge 4.52 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.

TOPLU TAŞIMA KULLANANLAR		
Mevsimlere göre meydana gelme durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
İlkbahar	8	%7
Yaz	7	%6
Sonbahar	8	%7
Kış	12	%10
Her mevsim gelirim	82	%70
TOPLAM	125	100

Meydana toplu taşımayla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %70 ile (82 kişi) meydana dört mevsimde de geldiğini belirten katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı %6 ile (7 kişi) meydana yaz mevsiminde geldiğini belirten katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.97).



Şekil 4.97 : Meydana toplu taşıma aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.

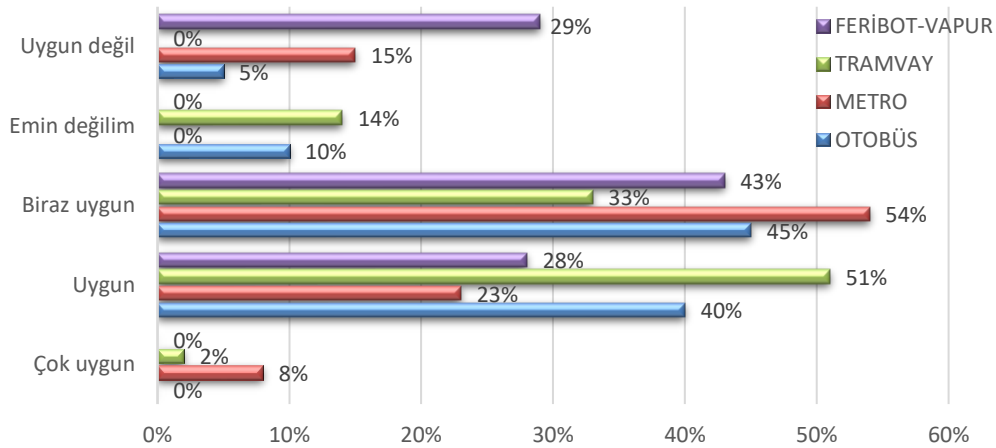
Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcılara istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olması hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Meydana sadece otobüsle gelen katılımcıların (20 kişi) %45'i (9 kişi) biraz uygun, %40'ı (8 kişi) uygun, %10'u (2 kişi) emin değilim, %5'i (1 kişi) uygun değil cevabını verirken çok uygun cevabını veren katılımcı olmamıştır. Meydana sadece metro ile gelen katılımcıların (13 kişi) %54'ü (7 kişi) biraz uygun, %23'ü (3 kişi) uygun, %15'i (2 kişi) uygun değil, %8'i (1 kişi) çok uygun cevabını verirken emin değilim cevabını veren katılımcı olmamıştır. Meydana sadece tramvay ile gelen katılımcıların (51 kişi) %51'i (26 kişi) uygun, %33'ü (17 kişi) biraz uygun, %14'ü (7 kişi) emin değilim, %2'si (1 kişi) çok uygun cevabını verirken uygun değil cevabını veren katılımcı olmamıştır. Meydana

sadece feribot-vapur ile gelen katılımcıların (7 kişi) %43'ü (3 kişi) biraz uygun, %29'u (2 kişi) uygun değil, %28'i (2 kişi) uygun cevabını verirken çok uygun ve emin değilim cevabını verem katılımcı olmamıştır (Çizelge 4.53).

Çizelge 4.53 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olması hakkındaki görüşleri.

MEYDANA TEK ÇEŞİT TOPLU TAŞIMA KULLANARAK ERİŞİM SAĞLAYANLAR								
Yolun mevsim koşullarına uygunluğu	OTOBÜS		METRO		TRAMVAY		FERİBOT-VAPUR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Çok uygun	0	%0	1	%8	1	%2	0	%0
Uygun	8	%40	3	%23	26	%51	2	%28
Biraz uygun	9	%45	7	%54	17	%33	3	%43
Emin değilim	2	%10	0	%0	7	%14	0	%0
Uygun değil	1	%5	2	%15	0	%0	2	%29
Toplam	20	%100	13	%100	51	%100	7	%100

İstasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olmasına çok uygun diyen en fazla sayıda katılımcı metroyu tercih edenlerden, uygun diyen en fazla sayıda katılımcı tramvayı tercih edenlerden, biraz uygun diyen en fazla sayıda katılımcı metroyu tercih edenlerden, emin değilim cevabını veren en fazla sayıda katılımcı tramvayı tercih edenlerden olurken uygun değil cevabını veren en fazla sayıda katılımcı ise feribot-vapuru tercih edenlerden olmuştur (Şekil 4.98).



Şekil 4.98 : Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcıların istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olması hakkındaki görüşlerinin dağılımı.

4.3.5 Meydana özel motorlu taşıtlar aracılığıyla erişim sağlayanlara yönelik ilgili meydanların erişilebilirlik düzeyleri verileri

Araştırmanın bu bölümünde Meydana özel motorlu taşıtlar aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara (125 kişi) ilgili meydanların erişilebilirlik düzeylerini tespit edebilmek amacıyla sorular sorulmuştur (EK A5) Katılımcılara ilk olarak meydanın park etme olanaklarının yeterliliği hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %74'ü (92 kişi) meydanın park etme olanaklarını yeterli bulmazken %26'sı (33 kişi) meydanın park etme olanaklarını yeterli bulmuştur (Çizelge 4.54).

Çizelge 4.54 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park etme olanaklarının yeterliliği hakkındaki düşüncesi.

	ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Meydanın park etme olanaklarının yeterliliği		
Evet	33	%26
Hayır	92	%74
TOPLAM	125	100

Katılımcılara meydanın park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun olması hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %65'i (81 kişi) meydanın park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun bulmazken, %35'i (44 kişi) meydanın park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun bulmuştur (Çizelge 4.55).

Çizelge 4.55 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydanın park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun olması hakkındaki düşüncesi.

	ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Park etme olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun olması		
Evet	44	%35
Hayır	81	%65
TOPLAM	125	100

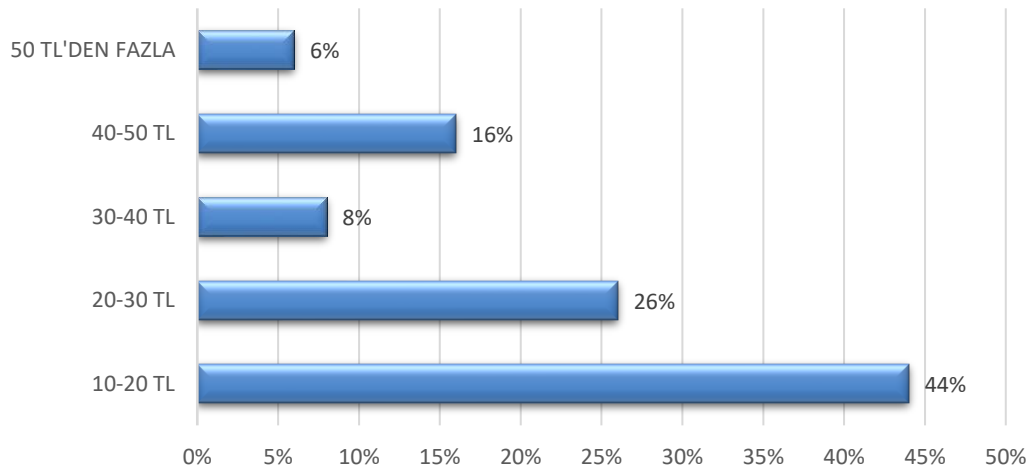
Katılımcılara gün içinde kullandıkları park etme hizmetine ödedikleri ücretin ne kadar olduğu sorulmuştur. Katılımcıların %44'ü (55 kişi) 10-20 TL, %26'sı (33 kişi)

20-30 TL, %16'sı (20 kişi) 40-50 TL, %8'i (10 kişi) 30-40 TL, %6'sı (7 kişi) 50 TL'den fazla cevabını vermiştir (Çizelge 4.56).

Çizelge 4.56 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücret.

ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Gün içinde kullanılan park etme hizmetinin ücreti	Kişi sayısı	Yüzde (%)
10-20 TL	55	%44
20-30 TL	33	%26
30-40 TL	10	%8
40-50 TL	20	%16
50 TL'den fazla	7	%6
TOPLAM	125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %44 ile gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücret 10-20 TL olan katılımcılar tarafından olurken en az katılım ise %6 ile gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücret 50 TL'den fazla olan katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.99).



Şekil 4.99 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların gün içinde kullandığı park etme hizmetine ödediği ücretin dağılımı.

Katılımcılara kendilerinin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %73'ü (91 kişi) meydana erişiminin kolay olduğunu düşünmezken katılımcıların %27'si (34 kişi) meydana erişiminin kolay olduğunu düşünmektedir (Çizelge 4.57).

Çizelge 4.57 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların kendilerinin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşüncesi.

ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR			
Katılımcının meydana erişiminin kolay olması	Kişi sayısı	Yüzde (%)	
Evet	34	%27	
Hayır	91	%73	
TOPLAM	125	100	

Katılımcılara tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Katılımcıların %74'ü (93 kişi) meydana erişiminin kolay olduğunu düşünmezken %26'sı (32 kişi) meydana erişiminin kolay olduğunu düşünmektedir (Çizelge 4.58).

Çizelge 4.58 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olma durumu hakkındaki düşüncesi.

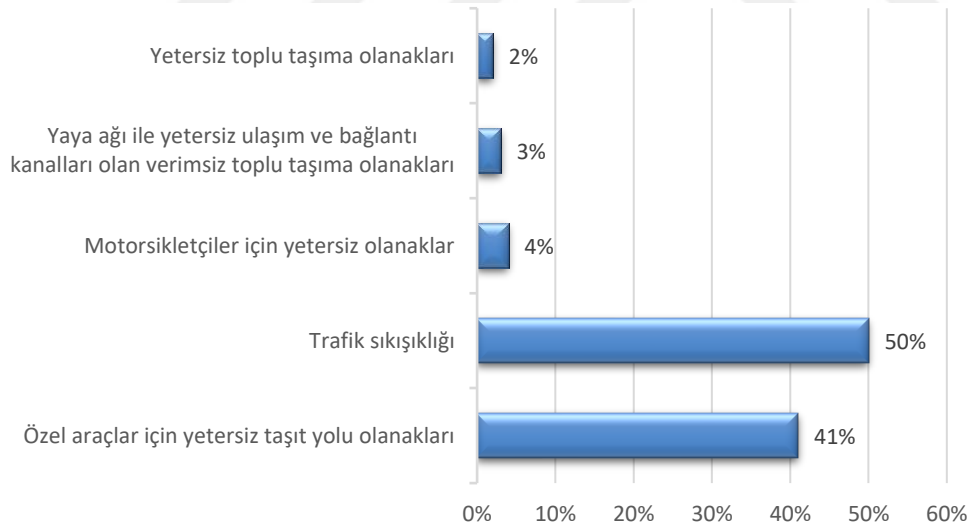
ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Katılımcının tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olması hakkındaki düşüncesi	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	32	%26
Hayır	93	%74
TOPLAM	125	100

Katılımcılara motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olmamasının sebebi sorulmuştur. Katılımcıların %50'si (62 kişi) trafik sıkışıklığı, %41'i (51 kişi) özel araçlar için yetersiz taşıt yolu olanakları, %4'ü (5 kişi) motosikletçiler için yetersiz olanaklar, %3'ü (4 kişi) yaya ağı ile yetersiz ulaşım ve bağlantı kanalları olan verimsiz toplu taşıma olanakları, %2'si (3 kişi) yetersiz toplu taşıma olanakları cevabını vermiştir (Çizelge 4.59).

Çizelge 4.59 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olmadığı hakkındaki düşüncesinin sebebi.

ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Katılımcının tüm motorlu araç kullanan ziyaretçilerin meydana erişiminin kolay olmadığı hakkındaki düşüncesinin sebebi	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Özel araçlar için yetersiz taşıt yolu olanakları	51	%41
Trafik sıkışıklığı	62	%50
Motosikletçiler için yetersiz olanaklar	5	%4
Yaya ağı ile yetersiz ulaşım ve bağlantı kanalları olan verimsiz toplu taşıma olanakları	4	%3
Yetersiz toplu taşıma olanakları	3	%2
TOPLAM	125	100

Ankete en fazla katılım oranı %50 ile trafik sıkışıklığı cevabını veren katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %2 ile yetersiz toplu taşıma olanakları cevabını veren katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.100).



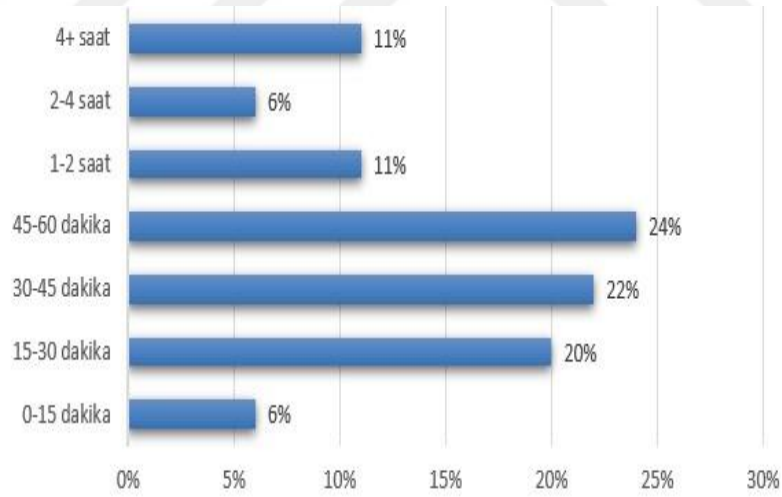
Şekil 4.100 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana erişiminin kolay olmadığı düşüncesinin sebebinin dağılımı.

Katılımcılara meydana ne kadar sürede ulaştıkları sorulmuştur. Katılımcıların %20'si (25 kişi) meydana 15-30 dakikada, %22'si (28 kişi) 30-45 dakikada, %24'ü (30 kişi) 45-60 dakikada, %6'sı (7 kişi) 0-15 dakikada, %11'i (14 kişi) 1-2 saat arasında, %6'sı (7 kişi) 2-4 saat arasında ulaşmaktadır. Meydana 4 saatten fazla sürede ulaşan katılımcıların oranı ise %11'dir (Çizelge 4.60).

Çizelge 4.60 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana ulaşma süreleri.

		ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR	
Meydana süresi	ulaşım	Kişi sayısı	Yüzde (%)
0-15 dakika		7	%6
15-30 dakika		25	%20
30-45 dakika		28	%22
45-60 dakika		30	%24
1-2 saat		14	%11
2-4 saat		7	%6
4+ saat		14	%11
TOPLAM		125	100

Ankete en yüksek katılım oranı %24 ile (30 kişi) meydana 30-45 dakikada ulaşan katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %6 ile (7 kişi) 2-4 saat ve (7 kişi) 0-15 dakika arasında ulaşan katılımcılar tarafından olduğu görülmektedir (Şekil 4.101).



Şekil 4.101 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sürelerinin dağılımı.

Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara meydana gelme sıklıkları sorulmuştur. Katılımcıların %29'u (36 kişi) nadiren, %13'ü (16 kişi) ayda bir kez, %19'u (24 kişi) ayda iki üç kez, %14'ü (18 kişi) her gün, %10'u (13 kişi) haftada iki üç kez, %10'u (12 kişi) haftada bir kez, %5'i (6 kişi) ilk kez geldim cevabını vermiştir (Çizelge 4.61).

Çizelge 4.61 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığı.

ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Meydana gelme sıklığı	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Her gün	18	%14
Haftada 2-3 kez	13	%10
Haftada 1 kez	12	%10
Ayda 2-3 kez	24	%19
Ayda 1 kez	16	%13
Nadiren (birkaç ayda 1 kez)	36	%29
İlk kez geldim	6	%5
TOPLAM	125	100

Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %29 ile (36 kişi) meydana nadiren gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %5 ile (6 kişi) meydana ilk kez gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.102).



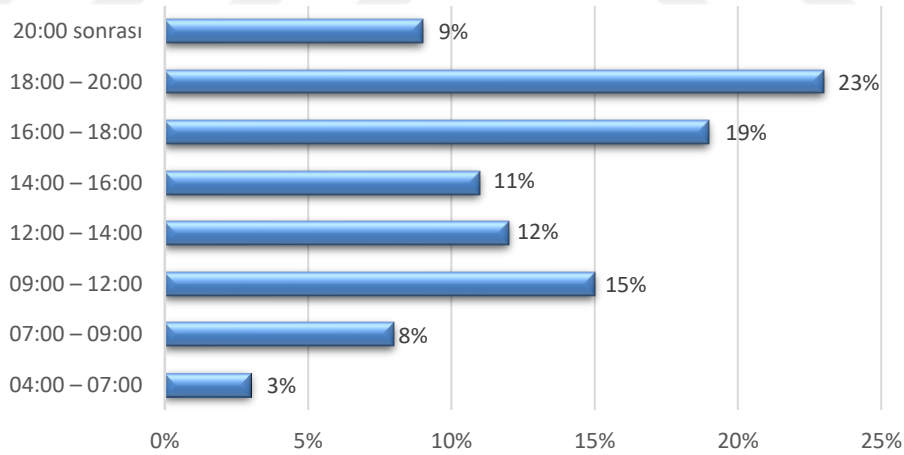
Şekil 4.102 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana gelme sıklığının dağılımı.

Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcılara meydana geldikleri zaman aralıkları sorulmuştur. Katılımcıların %23'ü (29 kişi) 18:00 ve 20:00 arasında, %19'u (24 kişi) 16:00 ve 18:00 arasında, %12'si (15 kişi) 12:00 ve 14:00 arasında, %8'i (10 kişi) 07:00 ve 09:00 arasında, %11'i (14 kişi) 14:00 ve 16:00 arasında, %15'i (19 kişi) 09:00 ve 12:00 arasında, %9'u (11 kişi) 20:00 sonrası, %3'ü (3 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında cevabını vermiştir (Çizelge 4.62).

Çizelge 4.62 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıkları.

Meydana geline zaman aralıkları	ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR	
	Kişi sayısı	Yüzde (%)
04:00 – 07:00	3	%3
07:00 – 09:00	10	%8
09:00 – 12:00	19	%15
12:00 – 14:00	15	%12
14:00 – 16:00	14	%11
16:00 – 18:00	24	%19
18:00 – 20:00	29	%23
20:00 sonrası	11	%9
TOPLAM	125	100

Meydana özel motorlu taşıtla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %23 ile (29 kişi) meydana 18:00 ve 20:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı ise %3 ile (3 kişi) 04:00 ve 07:00 saatleri arasında gelen katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.103).



Şekil 4.103 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların meydana geldikleri zaman aralıklarının dağılımı.

Meydana özel motorlu taşıtla erişim sağlayan katılımcılara haftasonu meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %81'i (101 kişi) haftasonu meydanlara gelirken %19'u (24 kişi) haftasonu meydanlara gelmemektedir (Çizelge 4.63).

Çizelge 4.63 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların haftasonu meydana gelme durumu.

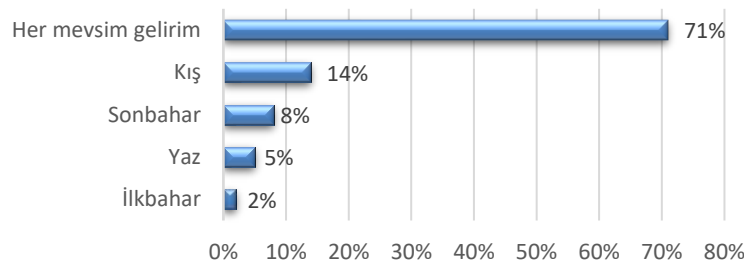
ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Haftasonu meydana gelme durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
Evet	101	%81
Hayır	24	%19
TOPLAM	125	100

Meydana özel motorlu taşıtla erişim sağlayan katılımcılara mevsimlere göre meydana gelme durumları sorulmuştur. Katılımcıların %71'i (89 kişi) dört mevsimde de geldiğini belirtirken %8'i (10 kişi) sonbahar, %14'ü (17 kişi) kış, %5'i (6 kişi) yaz, %2'si (3 kişi) ilkbahar cevabını vermiştir (Çizelge 4.64).

Çizelge 4.64 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumu.

ÖZEL MOTORLU TAŞIT KULLANANLAR		
Mevsimlere göre meydana gelme durumu	Kişi sayısı	Yüzde (%)
İlkbahar	3	%2
Yaz	6	%5
Sonbahar	10	%8
Kış	17	%14
Her mevsim gelirim	89	%71
TOPLAM	125	100

Meydana özel motorlu taşıtla erişim sağlayan katılımcılardan ankete en yüksek katılım oranı %71 ile (89 kişi) meydana dört mevsimde de geldiğini belirten katılımcılar tarafından olurken en az katılım oranı %2 ile (3 kişi) meydana ilkbahar mevsiminde geldiğini belirten katılımcılar tarafından olmuştur (Şekil 4.104).



Şekil 4.104 : Meydana özel motorlu taşıt aracılığıyla erişim sağlayan katılımcıların mevsimlere göre meydana gelme durumunun dağılımı.

4.4 Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi ve Sonuç

Tarihi Yarımada, İstanbul'un en önemli odak noktalarından biridir. Tarihsel süreçte birçok uygarlığa ev sahipliği yapan bu alanın günümüzde hala ticaret, turizm ve kültür merkezi olduğu görülmektedir. Birçok tarihi katmandan oluşan bu bölgedeki altyapı, sosyal donatı ve ulaşım sorunlarının kentlileri ne derece etkilediği de tespit edilmek istenen öncelikli konular arasındadır. Meydanların erişilebilirlik durumu ve bireylerin ulaşım türü tercihleri arasındaki ilişkiye odaklanan bu çalışmada elde edilen teorik bilgilerin yapılan anket çalışması ile test edilme imkânı da olmuştur.

Meydanlara yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel motorlu taşıtlarla gelen meydan ziyaretçilerinin sosyo ekonomik profillerini tespit etmek, temel tanımlayıcı istatistiki verilerini toplamak ve meydanların erişilebilirlik düzeylerini belirlemek için çeşitli sorular sorulup cevaplar alınmıştır.

Ankete katılan bireylerin cinsiyete göre dağılımları incelendiğinde eşit bir katılım gösterdikleri görülmektedir. Ankete en yüksek katılımın 25-44 yaş arasında olan, aylık 2.500-5.000 Türk Lirası arasında gelire sahip, ankette mesleğini diğer olarak belirten, lisans mezunu, ulaşım için aylık 100-250 TL arasında gelir ayıran, Avrupa yakasında ikamet eden ve çalışan, meydana işyerinden gelen, bedensel engeli bulunmayan, meydana gelirken herhangi bir yardımcı araç kullanmayan, herhangi bir hastalığı olmayan, meydana iki veya daha fazla aktiviteyi gerçekleştirmek için gelme amacı olan meydan ziyaretçileri tarafından yapıldığı görülmektedir.

Meydana yaya olarak erişip ankete katılım sağlayan ziyaretçilerden en yüksek katılım oranını meydana 15-30 dakika yürüyerek ulaşan, meydanları engellenmemiş yaya hareketine uygun bulmayan, meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken karşılaştığı en fazla fiziksel engelin zemin döşemesindeki uygunsuzluklar olduğunu belirten, meydana gelirken bunun için bir plan yapmayan, meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketine uygunluğunun biraz olduğunu düşünen, meydanın yayaların yürümesi için biraz güvenli bulan, meydanın ışıklandırma olanaklarını biraz verimli-yeterli bulan, meydanın bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmamış ve yeterli olmadığını düşünen, meydana birkaç ayda bir kez ve 18:00 ve 20:00 saatleri arasında, haftasonu da dahil olmak üzere dört mevsimde de gelen meydan ziyaretçileri tarafından yapıldığı görülmektedir.

Meydana toplu taşıma kullanarak erişen ve ankete katılım sağlayan ziyaretçilerden en yüksek katılım oranını, meydana tramvay kullanarak ulaşan, seyahati sırasında en çok etrafı izleyen, meydana 30-45 dakikada ulaşan, ulaşım türü seçimini biraz rahat bulan, meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanallarının yeterli ve iyi entegre olduğunu düşünen, meydanın park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olmasını yeterli bulan, meydana nadiren, 16:00 ve 18:00 saatleri arasında, haftasonu da dahil olmak üzere dört mevsimde de gelen, istasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına biraz uygun olduğunu düşünenler tarafından yapıldığı görülmektedir.

Meydana özel motorlu taşıtıyla gelen ve ankete katılım sağlayan ziyaretçilerden en yüksek katılım oranını ise meydanın park etme olanaklarını ve otopark ödeme sistemini kolay ve bütçeye uygun bulmayan, gün içinde kullandığı park etme hizmetine 10-20 TL arasında ücret ödeyen, meydana erişimin kolay olduğunu düşünmeyen ve erişimdeki zorluğun en önemli sebebinin de trafik sıkışıklığı olduğunu düşünen, meydana 45-60 dakika arasında ulaşan, meydana nadiren, 18:00 ve 20:00 saatleri arasında, haftasonu da dahil olmak üzere dört mevsimde de gelen ziyaretçiler tarafından olduğu görülmektedir.

Yapılan alan çalışmasının sonucunda Tarihi Yarımada'daki meydan ziyaretçilerinin meydanları mesai saatlerinden sonra ziyaret etmeye daha meyilli oldukları anlaşılmaktadır. Tarihi Yarımada meydanlarının yılın her mevsiminde ve haftanın her gününde aktif olarak kullanıldığı da görülmektedir.

Meydanlara yakın oturan bireylerin ulaşım türü seçiminde yürümeyi tercih ederken mesafenin artmasıyla beraber özel araç kullanımı tercih edilmektedir. Bu sonuç da konumun ulaşım türü tercihi üstündeki etkisini kanıtlar niteliktedir.

Meydanların fiziksel özelliklerinin ve sahip olduğu kentsel donatıların tüm ziyaretçiler tarafından yeterli bulunmadığı görülmektedir. Bu da Tarihi Yarımada'da çevre düzenlemesi projelerine ciddi bir ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Meydan ziyaretçileri ulaşım türleri arasındaki entegrasyonu da genel olarak yeterli bulmamıştır. Bu durum ulaşım türleri arasındaki bağlantının güçlendirilme gerekliliğinin altını çizer niteliktedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez çalışmasının sonucu olarak hazırlanmış olan bu bölümde, öncelikle genel bir değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirme, araştırma sorularının, hipotezlerinin ve bulgularının yorumlanmasıyla oluşturulmuştur. Değerlendirmenin ardından da yapılan araştırmanın mevcut literatüre neler kattığının üstünde durulmuş ve önerilerde bulunulmuştur.

Kentlilerin kesintisiz olarak kullandığı kentsel kamusal alanlar ve kent meydanlarına erişim ve ulaşımın sağlanması, güncel literatürde önemle üzerinde durulan bir konudur. Bir kent meydanının başarısının, bireylerin meydana erişimiyle eşdeğer öneme sahip olduğu kabul edilmektedir. Tarihi kent merkezleriyle ilgili olarak, erişilebilirlik kadar farklı ulaşım türleri arasındaki geçişlerin de kamusal alanları önceliklendirme açısından kullanıldığı anlaşılmaktadır.

İstanbul Tarihi Yarımada'daki tarihi kent meydanları açısından gerçekleştirilen bu çalışma, meydanların erişilebilirlik düzeyi ve kullanıcının ulaşım türü tercihleri arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla yapılmıştır.

Çalışma, Tarihi Yarımada'daki meydanların herkes tarafından erişilebilir ve ulaşılabilir olduğunun, Tarihi Yarımada'daki meydanların özel araç, toplu taşıma ve yaya ağı birbirine iyi bir şekilde entegre edildiği fikrinin temelinde gelişmiştir.

Çalışmanın sonucunda elde edilen veriler ışığında çalışmaya başlarken oluşturulan araştırma soruları cevaplanmıştır:

- İstanbul'un Tarihi Yarımadası'nda bulunan meydanlar mevcut ulaşım imkanlarına göre erişilebilir ve ulaşılabilir mi?
- Tarihi yarımada meydanlarının yaya ağı mevcut toplu ulaşım olanakları ile iyi entegre edilmiş mi?

Meydanlara yaya olarak erişim sağlayan ziyaretçiler meydanların fiziksel imkanlarını, ışıklandırmasını, güvenlik düzeyini, sosyal donatılarını vb. çeşitli özelliklerini yeterli bulmadığı için meydanları yeterince erişilebilir görmemiştir.

Meydanlara toplu taşıma kullanarak ulaşım sağlayan ziyaretçiler ise toplu taşıma araçlarının konfor düzeyini çok yeterli bulmamasına rağmen ulaşım sisteminin birbiriyle olan entegrasyonunu yeterli görmüştür. Tarihi Yarımada'nın ulaşım ağ haritasına bakıldığında çok ulaşılabilir olduğu rahatlıkla görülen bu sistemdeki kullanıcının konfor düzeyinin yükseltilmesi halinde toplu taşıma sisteminin çok daha iyi hale geleceği anlaşılmıştır.

Özel motorlu araçlarla meydana gelen ziyaretçiler ise gerek meydana erişmek için kullandıkları yollardaki trafik sıkışıklıkları ve araç park etme imkanlarından ötürü meydana yeterince erişilebilir bulmamıştır. Bu durum da Tarihi Yarımada'nın toplu taşıma ile çok daha rahat erişilebilir bir alan olduğunu göstermiştir.

Tüm bunların sonucunda Tarihi Yarımada meydanlarının yaya ağının mevcut toplu ulaşım olanakları ile iyi entegre edildiğine dair hipotezi doğrulamıştır. Yürüme ve özel araç kullanımında ise sistemin geliştirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır.

Bir diğer araştırma sorusu olan,

- İstanbul özelinde, bireylerin tarihi bir kent meydanına gelirken yaptıkları ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörler nelerdir? 'e de cevap aranmıştır.

Literatürde kullanıcının ulaşım türü tercihlerini etkileyen faktörler kapsayıcılık, sosyal statü, ödenebilirlik ve türel entegrasyon başlıkları altında ele alınmaktadır.

Çalışmada meydanın konumunun eve ve işyerine olan yakınlığının ziyaretçiyi yürümeye teşvik ettiği görülmüştür. Bu da yakınlık parametresini destekler nitelikte bir bulgu olmuştur. Ayrıca elde edilen bulgular, ziyaretçilerin İstanbul'da mesai saatlerinden sonraki meydan ziyaretlerinde özel motorlu taşıtlarını kullanmayı toplu taşıma veya yürümeye tercih ettiklerini ortaya çıkarmıştır.

Türel entegrasyon, toplu taşıma türleri arasındaki bağlantının arttıkça erişilebilirliğin de arttığını ifade eden bir parametredir. Tarihi Yarımada meydanlarındaki ulaşım türlerinin birbirine entegre oluşu da toplu taşımanın erişilebilir olduğunu ortaya çıkarıp bu parametreyi desteklemiştir.

Ulaşımın ödenebilirlik parametresi ise kentsel hizmet ve faaliyetlere erişim sağlamak isteyen bireylerin yapacakları seyahatin ve özel araç kullananların işletme giderlerine karşılık gelmektedir.

Yapılan alan çalışmasında özel araç kullanan bireyler mevcut şartları ödenebilirlik ilkesine uygun bulmamıştır. Bu durumun bir sebebi de ülkenin içinde bulunduğu genel ekonomik koşullardır.

Kapsayıcılık parametresi bireyin çevre koşullarına olan uyumuyla doğrudan ilgilidir. Meydan ziyaretçilerinin neredeyse günün her saatinde ve dört mevsimde de bu alanlara çeşitli ulaşım türleriyle gelmesi, bedensel engelli bireylerin bu meydanlara gelmekten çekinmemesi ilgili meydanların kapsayıcılık parametresine uygun olduğunu destekler niteliktedir. Ayrıca engelli ziyaretçiler, meydanlara yürüyerek veya özel motorlu taşıt kullanarak gitmeyi toplu taşımayla gitmeye tercih etmektedir. Ulaşım türü seçimindeki son parametre olan sosyal statü ise bireyin cinsiyetini, yaşını, mesleğini, eğitim durumunu ve güvenliği kapsamaktadır. Yapılan çalışmaya göre cinsiyete göre meydan ziyaretleri ele alındığında erkeklerin kadınlara göre daha fazla toplu taşıma ve araba kullanma eğiliminde olduklarını ortaya çıkarmıştır. Ziyaretçilerin yaş grubu arttıkça meydanlara erişimde toplu taşıma tercihi, gelir seviyesi arttıkça da özel motorlu taşıt kullanımı artmaktadır.

Her yaştan, eğitim düzeyinden ve gelir seviyesinden meydan ziyaretçisinin sıklıkla ziyaret ettiği tarihi yarımada meydanları kullanıcıyı biraz güvende hissettirmektedir. Bu durum gerek güvenlik algısını artırmak gerekse meydanın fiziksel özelliklerinin erişilebilirlik düzeyini yükseltmek için kentsel tasarım ve çevre düzenleme çalışmalarıyla beraber ulaşım planlamasının gerçekleştirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Her ne kadar bu çalışma meydanlara yaya olarak, toplu taşıma kullanarak ve özel motorlu taşıtıyla gelen yerel halka odaklanarak yapılmış olsa da meydanları kullanan yabancı turistlerin ve ulaşımında bisiklet-mobilet gibi türleri kullanan ziyaretçilerin de dahil edilmesiyle bu çalışmanın çok daha zengin bir hale geleceği anlaşılmıştır. Bu bağlamda ele alınacak yeni çalışmalara ışık tutması hedeflenmektedir.



KAYNAKÇA

- Abbasgil, E.** (1994). *İstanbul'daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi (Esenler-Aksaray Hızlı Tramvay Örneği)* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, S.B.E, İstanbul.
- Acar, İ.H.,** (2003), Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri, *Ulaştırma Politikaları Kongresi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Ankara.
- Acarlı B., Kiper T., Korkut A.,** (2018). Kent Meydanlarının Fiziksel Mekân Kalitesi: İstanbul Taksim Meydanı ve Yakın Çevresi. *Kent Akademisi*. 11(33): 29-41.
- Ağaoğlu, M. N., Başdemir, H.** (2019). Şehir İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi*, 8 (1), 27-36
- Akkar Ercan, M.** (2007). Public spaces of post-industrial cities and their changing roles. *METU Journal of Faculty of Architecture*.
- Akman, G., Atakan, A.** (2016). İzmit kent içi ulaşımında alternatif toplu taşıma sistemlerinin aksiyomlarla tasarım yöntemi ile değerlendirilmesi. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 22 (1), 54-63.
- Alasia, A., Bedard, F., Belanger, J., Guimond, E., Penney, C.,** (2017) Measuring remoteness and accessibility-A set of indices for Canadian communities, *Minister of Industry*.
- Al-Salih, W. Q., Esztergar-Kiss, D.** (2021). Linking Mode Choice with Travel Behavior by Using Logit Model Based on Utility Function. *Sustainability*. 13, 4332 doi: 10.3390/su13084332
- Arel, A.** (1975). *On sekizinci Yüzyıl İstanbul Mimarisinde Batılılaşma Süreci*. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Arendt, H.** (1994). *İnsanlık Durumu*, İletişim Yayıncılık, İstanbul.
- Atabek, E.** (2002). *Kamusal Mekanlarda Kalite, Yıldız Teknik Üniversitesi'nde Kullanıcı Görüşlerine Dayalı Kalite Değerlendirmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Ayata, S.** (2003). *Yeni Orta Sınıf ve Uydu Kent Yaşamı. Kültür Fragmanları: Türkiye'de Gündelik Hayat*. (Haz. Deniz Kandiyoti Ayşe Saktanber). Ankara: Metis Yayınları.
- Ayataç, H.** (2017). *Sosyalleşebilen Bir Mekân Olarak" Meydan" İstanbul'da Meydan Kullanma Kültürü Üzerine Değerlendirmeler Kamusal Alan Okumaları*, İstanbul/Türkiye, s. 9-19, Yeditepe Ofset Yayıncılık.

- Aydilek B, Sarıççek, C.** (2017). *Ortaöğretim Spor Lisesi Bireysel Sporlar bisiklet*. Milli Eğitim Yayınları, Ankara.
- Azak, S. N., Belir, O.** (2020). Yaşlı Bireylerin Kent Mekânlarını Kullanım Analizleri: Heybeliada’da Bir İnceleme. *Modular Journal*. 3 (1), 20–38
- Bai, T., Li, X., Sun, Z.,** (2017). Effects of cost adjustment on travel mode choice: analysis and comparison of different logit models. *Transportation Research Procedia* Volume 25, 2017, Pages 2649–2659 doi: 10.1016/j.trpro.2017.05.150
- Banerjee, T.** (2001). The future of public space: beyond invented streets and reinvented places. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 9–24.
- Barter, P.A.** (2000) Urban Transport in Asia: Problems and Prospects for High-Density Cities, *Asia-Pacific Development Monitor*, 2, 1, 33-66.
- Barut, H. B.** (2012), *Türkiye’de Kent İçi Toplu Taşıma Sistemlerinde Hizmet Düzeyinin Belirlenmesi İçin Bir Yöntem Geliştirilmesi*, Doktora Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Ulaştırma Bilim Dalı, Eskişehir.
- Benn, S. I., Gaus, G. F.** (1983). *The liberal conception of the public and the private*. Public and private in social life, London: Croom Helm, 31–65.
- Bentley, I.** (1999). *Urban Transformations: Power, People & Urban Design*. New York: Taylor & Francis Group.
- Berrigan, D., Troiano, R. P.** (2002). The association between urban form and physical activity in U.S. adults. *American Journal of Preventive Medicine* (23), 74–79. doi:10.1016/S0749-3797(02)00476-2
- Beydilli, M.** (2016). *Kayseri Kenti Türler Arası Entegrasyon ve Aktarma Merkezleri*, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q., Srour, I., Weston, L.** (2001). *Assessment of accessibility measure* (Research Report No. 7-4938). Texas: Texas Department of Transportation, Texas, U.S.A.
- Birleşmiş Milletler (BM)** (2006). CRPD: *The Convention of The Rights of Persons with Disabilities*.
- Bisiklet El Kitabı** (2021). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- Böcker, L., Amen, P., Helbich, M.** (2016). Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands. *Transportation* 44:831–852. doi: 10.1007/s11116-016-9680-z
- Bristow, W.** (2011). *Enlightenment*, Edward N. Zalta (Ed.), The Stanford Encyclopedia of Philosophy
- Brookfield, K., Tilley, S.** (2016). Using Virtual Street Audits to Understand the Walkability of Older Adults’ Route Choices by Gender and Age.

- Burden, A.** (2005). *Transforming the East River Waterfront*, the city of New York, department of design.
- Camkesen, N.**, (2010). Toplu taşımada aktarma merkezleri ve sistem entegrasyonu. *Transist 2010 Ulusal Toplu Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Bildiriler Kitabı. 2-3 Aralık 2010 İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ss. 62-67.
- Carr, S.** (1992). *Public space*. Cambridge University Press.
- Cassas, I.**, (2007). Social exclusion and the disabled: an accessibility approach. *The Professional Geographer*, 59 (4) pages 463–477 doi: 10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x
- Cervero, R.** (2002). Built Environments and Mode Choice: Toward a Normative Framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 7 (4): 265-284.
- Chorus, C. G., Molin, E. J., Wee, B. V.** (2006) Use and Effects of Advanced Traveler Information Services (ATIS): A Review of the Literature, *Transport Reviews*, 26:2, 127-149, doi: 10.1080/01441640500333677
- Çelebi, E.** (2016), *Toplu Ulaşım Sistemlerindeki Değişikliklerin Şehirsiz Arazi Kullanışları ile Olan Etkileşimlerinin İncelenmesi- İzmir Örneği*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Programı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Çınar Altınçekiç, S.** (2014). Kentsel Alanlarda Mekân Organizasyonu ve Beyazıt Çevresinin İrdelenmesi. *Journal of the Faculty of Forestry*, Istanbul University, 47 (2), 201-228.
- Çin, T.**, (2006) *Transformation Of A Public Space In İstanbul: The Eminönü Square* The Degree Of Master Of Science, The Graduate School Of Natural And Applied Sciences Of Middle East Technical University The Urban Design City And Regional Planning Department, Ankara.
- Çubuk, M.**, (1989). Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım, *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, s.16, MSÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Çubuk, M., Yüksel G., Karabey H.**, (1978). Yapılanmamış Kentsel Kamusal Dış Mekanlar, *Yapı Dergisi*, Sayı 30, s.29, İstanbul.
- Delbosc, A., Currie, G.** (2011). Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being. *Transport Policy*, 18(4), 555–562, doi: 10.1016/j.tranpol.2011.01.011
- Dewan, A. M., Yamaguchi, Y.** (2009). Land Use and Land Cover Change in Greater Dhaka, Bangladesh: Using Remote Sensing to Promote. *Applied Geography* (29), 390-401.
- Duffy, C.M.** (2009). *Indoor recreational walking in semi-public spaces: assessing demand and design standards*, Massachusetts Institute of Technology, Dept. of Urban Studies and Planning.

- Durak, H. B.** (2018). *Tarihi Kent Meydanları ve Donatılarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi; Sultanahmet Meydanı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı.
- Engwicht, D.**, (1993). *Reclaiming our cities and towns: better living with less traffic*. Philadelphia: New Society Publishing.
- Erdönmez, E.** (2005). *Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere-Levent-Maslak Aksı*. İstanbul (Doktora Tezi) Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erdönmez, E., Çelik, F.** (2016). Kentsel Mekânda Kamusal Alan İlişkileri. *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (14), 145-163.
- Erçetin, C.** (2023). Çevresel Sürdürülebilirlik ve Ulaşım Aracı Olarak Bisiklet: İyi Uygulama Örnekleri. *Çevre Şehir ve İklim Dergisi*, 2(3), 238-269.
- Erkip, F.** (1997). The distribution of urban public services: the case of parks and recreational services in Ankara, *Cities*, Volume 14, Issue 6, Pages 353-361, ISSN 0264-2751, doi: 10.1016/S0264-2751(97)00026-7.
- Erturan, A.** (2011). *Kentsel Kamusal Alan Oluşturmada Bir Yöntem Denemesi: İstanbul Yeldeğirmeni Mahallesi Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erturan, A., Aksel, B.** (2023). Multidimensional analyses of walkability in city centres by using mobile methodologies: Beşiktaş and Delft experiences. *Urban Des Int* 28, 52–69 <https://doi.org/10.1057/s41289-022-00209-6>
- Evcil, N.** (2010). “Designers' Attitudes Towards Disabled People and the Compliance of Public Open Places: The Case of Istanbul.” *European Planning Studies*. 18:11, 1863–1880, doi: 10.1080/09654313.2010.512178
- Evren, B.**, (1994). *Galata Köprüleri Tarihi*, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Eyüce, Ö.**, (2000). Dosya: Resimlerle Geçmişten Günümüze Konak, *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı: 35, 2000-3.
- Farnian, S.** (2014). *Reclaiming Pedestrian-Oriented Places to Increase Walkability in City Center the Case of Yüksel Street, Ankara*, Master Thesis, Middle East Technical University.
- Gehl, J.** (1987). *Life between buildings: Using Public Space*, New York.
- Gehl, J.** (2013). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.
- Geurs, K. T., Wee, B.** (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*. 12(2), 127–140. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.
- Girouard, M.** (1985). *Cities & people: a social and architectural history*. Yale University Press New Haven, CT.

- Golan, Y., Handerson, J.** (2019). Gendered walkability: Building a daytime walkability index for women. *Journal of Transport and Land Use*, 501 5 26. doi:10.5198/jtlu.2019.1472
- Gonzalo, M., Gomez, J., Christidis, P.,** (2023). How has COVID-19 changed private car use in European urban areas? An analysis of the effect of socio-economic characteristics and mobility habits, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 172(C). doi: 10.1016/j.tra.2023.103679
- Gökgür, P.** (2008). *Kentsel mekânda kamusal alanın yeri*. Bağlam Yayıncılık.
- Görçün, Ö. F.,** (2018). Kent İçi Ulaşım Sistemlerine İlişkin Tercihlerin ve Tercihlere Etki Eden Faktörlerin Analitik Hiyerarşi Prosesi Yöntemi ile Değerlendirilmesi, *Kent Akademisi*, 11 (3), 345-356.
- Gruen, V., Smith, L.** (1960). *Shopping Towns USA: The Planning of Shopping Centers*. New York: Reinhold Publishing Corporation.
- Guo, Y., Peeta, S.** (2020). Impacts of personalized accessibility information on residential location choice and travel behavior. *Travel Behaviour and Society*, 19, 99-111.
- Gül, H., Negiz, N., Efe, S., Özcan, F.** (2016). Antik Çağdan Günümüze Kentsel Kamusal Mekânın Dönüşümü. *Şehir ve Medeniyet*, 14-25.
- Gülen. E,** (2007). Ergonomik ölçütlerin bisiklet performansındaki yeri ve etkileri Yüksek Lisans tezi. Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gültekin, H.** (1996). *İstanbul'da Meydanların Peyzaj Açısından Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı.
- Gümüş, S.** (2023). Sosyal Medyanın Kamusal Alan Temsiliyeti Üzerine Bir Tartışma. 4. BOYUT Medya ve Kültürel Çalışmalar Dergisi 22), 21-48. <https://doi.org/10.26650/4boyut.2023.1264171>
- Gün, D.** (2007). *Hava Kargo Pazarının Lojistik Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye için Durum Analizi*. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivil Havacılık Anabilim Dalı, Eskişehir.
- Günaçan, S., Erdoğan, E.** (2018). Peyzaj Mimarlığı ve Hafıza Mekânları: İstanbul, Tarihi Yarımada Örneği. *Journal of Architectural Sciences and Applications*, 3 (1), 34-53. doi: 10.30785/mbud.397380
- Hancock, T., Labonte, R., Edwards, R.,** (1999). Indicators That Count! Measuring Population Health at the Community Level. *Canadian Journal of Public Health* 20, p.22-26
- Hansen W. G.** (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*. 25:2, 73–76, doi: 10.1080/01944365908978307
- Hasol, D.** (2014). Kent Meydanlar. Beyazıt Meydanı Bugünkü Haline Nasıl Geldi? *İTÜ Dergi*, 9-36.

- Healthy Spaces and Places** (2009). Development Type – Urban Squares. *Australian Government Department of Health and Ageing*.
- Heinen, E. Van Wee, B. Maat, K.** (2010), Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30, 59-96
- Hensher, D.A., King, J.** (2001). Parking Demand and Responsiveness to Supply, Pricing and Location in the Sydney Central Business District. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 35, Number 3: 177-196 (20).
- Hölscher, T.** (2012). Urban spaces and central places. *Classical Archaeology*, 17, 170.
- Işık, A. N.** (2013). *Meydan Mekânlarının Malatya Örneğinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi*. Bahçeşehir Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı.
- ITF** (2019) *Benchmarking Accessibility in Cities: Measuring the Impact of Proximity and Transport Performance*. Paris: OECD Publishing.
- İnceoğlu, M., Aytuğ, A.,** (2009) Kentsel Mekânda Kalite Kavramı, *Megaron*, 4(3), s.131-146.
- İstanbul Bisiklet Ana Planı** (2020). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, İstanbul.
- Joyce, M., and Dunn, R.** (2009). *A proposed methodology for measuring public transport accessibility to employment sites in the Auckland CBD*. Research Project undertaken as part of the Masters in Engineering Studies (Transportation).
- Kager, R. Harms, R.,** (2017). *Synergies From Improved Cycling-Transit Integration: Towards an Integrated Urban Mobility System*, ITF Discussion Paper.
- Kahn Ribeiro, S., Figueroa, M. J., Creutzig, F., Kobayashi, S., Dubeux, C., Hupe, J.** (2012). *Energy End-Use: Transportation. In the global energy assessment: Toward a more sustainable future*, Luxemburg: IIASA.
- Kalpakçı, A.,** (2013). *Ara toplu taşıma sistemlerinin şehir içi otobüs sistemleri ile entegrasyonu, İzmir örneği*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karadağ, A.** (2003). Kamusal Alan Modelleri: Çoğulcu Perspektiften bir Değerlendirme. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, cilt 58, sayı:3, sayfa: 171-195.
- Kashfi, S., Bunker, J. M., Yigitcanlar, T.** (2016). Modelling and analysing effects of complex seasonality and weather on an area's daily transit ridership rate. *Journal of Transport Geography* 54:310–324. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2016.06.018
- Kaya, H.** (2016). Alt Yapı ve Ulaşım Hizmetlerinin Kentleşme Sürecine Etkileri: Bursa Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.

- Kaya, S.**, (2013). *Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşımında Bisikletin Yeri ve Sancaktepe Bisiklet Yol Ağı Önerisi*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.
- Keskin, A.**, (1975). *Ulaşım ve Şehirsel Yerleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma*. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi.
- Kılhoğlu, M.E.** (2010). *İstanbul Metrobüs Sisteminin Kapasitesinin Arttırılması İçin Alınması Gereken Önlemler*, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Kızıltan, Z.** (2014). *Marmaray-Metro Projesi Kurtarma Kazıları: Yenikapı-Sirkeci ve Üsküdar İstasyonları Arkeoloji Çalışmaları ve İstanbul'un 8 Bin Yılı Hayalden Gerçeğe Bir İstanbul Öyküsü Marmaray*, Kesişim Yayıncılık, Ankara, 54-79.
- Killingsworth, R., Lammings, J.** (2001). Development and public health: Could our development patterns be affecting our personal health? *Urban Land*, 60 (7) 12–17.
- Knight, T.** (2007). Understanding The Travel Needs, Behaviour and Aspirations of People in Later Life. *Report Prepared for The Department of Transport*.
- Knupfer, S. M., Pokotilo, V., Woetzel, J.** (2018). *Elements of success: Urban transportation systems of 24 global cities*. McKinsey Company
- Kohn, M.** (2004). Brave new neighborhoods: The privatization of public space. *New Kong. Cities*, 20(3), 197-204.
- Koppelman, S., Pas, I.**, (1980). Travel-Choice Behavior: Models of Perceptions, Feelings, Preference, And Choice. *Transportation Research Record*, 765.
- Kostof, S.** (1991). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings through History*. Thames and Hudson, London.
- Kostof, S.**, (1995). *A History of Architecture, Settings and Rituals*, Oxford University
- Kowinski, W. S.** (2002). *The malling of America: Travels in the United States of shopping*. Xlibris Corporation.
- Kubat, A.S.** (2018). İstanbul Tarihi Yarımada: Morfogenetik Yapısı ve Değişim Süreci, *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı*, 17-33.
- Krier, R.**, (1979). *Urban Space*, Foreword by Colin Rowe, Rizzoli International Publications, Inc. New York, p.17.
- Krier, R.** (1991). *Urban Space*, Academy Editions, Hong Kong.
- Kuban, N.**, (2002). Yeşilköy Tren İstasyonu Yapılar Grubu Restorasyon Projesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2002.
- Lau, J. C. Y., Chiu, C. C. H.**, (2006) Accessibility of low-income workers in Hong Kong, *Cities* 20 (3), s. 197-204. doi: 10.1016 /S0264-2751(03)00013-1

- Lee, B. H. Y., Waddell, P.** (2010). Residential mobility and location choice: a nested logit model with sampling of alternatives. *Transportation* 37, 587–601 doi: 10.1007/s11116-010-9270-4
- Lethbridge, J.** (2008). *Public transport. Poor choices: the limits of competitive markets in the provision of essential services to low-income consumers*. PSIRU, Greenwich, London, UK.
- Levine, J., Grengs, J., Shen, Q., Shen, Q.** (2012). Does Accessibility Require Density or Speed? *Journal of the American Planning Association*, 78:2, 157-172 doi: 10.1080/01944363.2012.67711
- Levinson, D.** (1998). Accessibility and the journey to work. *Journal of Transport Geography* 6, 11–21. doi: 10.1016/S0966-6923(97)00036-7
- Li, Y.**, (2003). Evaluating the Urban Commute Experience: A Time Perception Approach. *Journal of Public Transportation*, 6:4.
- Liao, B. B.** (2020). How Does Walkability Change Behavior? A Comparison between Different Age Groups in the Netherlands. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 540. doi: 10.3390/ijerph17020540
- Lindsey, G., Maraj, M., Kuan, S.C.** (2001). Access, equity, and urban greenways: An exploratory investigation. *The Professional Geographer* 55(3):332-346.
- Litman, T.** (2011). *Sustainability and livability: summary of definitions, goals, objectives, and performance indicators*. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, British Columbia, Canada.
- Litman, T.** (2014). *The mobility-productivity paradox: Exploring the negative relationships between mobility and economic productivity*. Paper presented at the International Transportation and Economic Development Conference, 12 March. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T.** (2021). *Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Services and Activities*. Victoria Transport Policy Institute.
- Liu, C. P.** (2017). *Understanding the factors influencing public transport mode choice in Taiwan*. Doctoral thesis, UCL (University College London).
- Lo, R. H.** (2009). Walkability: What is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2), 145–166. doi: 10.1080/17549170903092867
- Lubitow, A., Rainer, J., Bassett, S.**, (2017). Exclusion and vulnerability on public transit: experiences of transit dependent riders in Portland, Oregon, *Mobilities, Taylor Francis Journals*, vol. 12(6), pages 924-937, November.
- Lynch, K.** (1960). *The Image of the City*. The MIT Press, Cambridge.
- Lynch, K.** (2016). *Kent İmgesi* (İ. Başaran, Çev.) İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları.

- Madanipour, A.** (1996). *Design of urban space an inquiry into a socio-spatial process*. New York Wiley.
- Madanipour, A.** (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities? *Environment and planning B: Planning and Design*, 26(6), 879–891.
- Madanipour, A.** (2003). *Public and private spaces of the city*. Routledge.
- Madanipour, A.** (2005). *Public spaces of European cities*. Nordisk Arkitekturforskning.
- Maitland, B.** (1985). *Shopping malls: planning and design*. Nichols Pub Co.
- Makins, M.** (1995). *Collins concise dictionary*. Collins.
- Marasinghe, A.,** (2015). Factors Influencing to Travel Behavior on Transport Mode Choice: A Case of Colombo Metropolitan Area in Sri Lanka, *Transactions of Japan Society of Kansei Engineering*, 15, 26-39.
- Mehta, V.** (2013). *The street: a quintessential social public space*. Routledge.
- Miethe, T. D.** (1995). Fear and withdrawal from urban life. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 539, 14–27.
- Moughtin, C.** (2003). *Urban Design: Street and Square*, Routledge.
- Moura, F., Cambra, P., Gonçalves, A. B.** (2017). Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning*. 157, 282–296. doi: 10.1016/j.landurbplan.2016.07.002
- Mumford, L.** (1961). *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*. Harcourt, Brace & World New York.
- Newman, O.** (1972). *Defensible space*. Macmillan New York. Press, London.
- Norberg-Schulz, C.** (1966). *Intentions in Architecture*, MIT Press.
- Okullu, S. G.** (2007). *Non-Motorized Transport for Mobility Planning in City Center's: An Assessment of Opportunities for Transforming Ankara, Tunali Hilmi Street into A Pedestrian Friendly Area* (Master Thesis). Urban Policy Planning and Local Governments, METU, Ankara.
- Öncü, E.,** (1986). Kentiçi toplu taşımacılıkta özel girişimin rolü ve özelleştirme yaklaşımları. II. *Ulaşım Sempozyumu*, Bildiriler Kitabı, İzmir, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, ss. 75-85.
- Önder, S., Aklanoğlu, F.** (2002). Kentsel Açık Mekân Olarak Meydanların İrdelenmesi. *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16(29), 96-106.
- Özalp, D.** (2008). *Tarihi Kent İmajının Korunmasında Kentsel Tasarım: Antakya Örneği*. Uzmanlık Tezi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Özalp, Y.,** (2016). *Mekânsal Kalitenin Yürünebilirlik Üzerindeki Etkisi: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği*, Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.

- Özbil, A., Özer, Ö., Kubat, A.** (2013). Sultanahmet Meydanında Hareket ve Algı Esaslı Kentsel Tasarım Analizi. *Mimarlık dergisi* (371), 63-67.
- Özdemir, Z., Teyer, T., Senvenli, G., Kömürcü, P., Uslu, D., Karabacak, G.** (2014). Bir Metropoliten Buluşma Alanı Olarak Eminönü Meydanı'nın Değerlendirilmesi, *26. Yapı-Yaşam Kongresi*, Nisan 2014.
- Öztürk, Y.** (2012). *Kentiçi Toplu Ulaşım, İstanbul'da Toplu Ulaşım ve Müşteri Şikâyetlerinin Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Pajares, E., Büttner, B., Jehle, U., Nichols, A., Wulforst, G.** (2021) Accessibility by proximity: Addressing the lack of interactive accessibility instruments for active mobility, *Journal of Transport Geography*, Volume 93.
- Pasaogullari, N., Doratli, N.** (2004). Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta. *Cities*, 21(3), 225–232. doi: 10.1016/j.cities.2004.03.003
- Pourbaix, J.** (2011) Towards a smart future for cities: urban transport scenarios for 2025. *Public Transport International* 60(3), 8-10.
- Pivo, G., Fisher, J.** (2011). The Walkability Premium in Commercial Real Estate Investments. *Real Estate Economics* V39 2: pp. 185-219. doi: 10.1111/j.1540-6229.2010. 00296.x
- Preston, J., Raje, F.** (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion *Journal of Transport Geography*. 15 (2007) 151–160, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002
- Rahman K.M.A, Zhang D.** (2018) Analyzing the Level of Accessibility of Public Urban Green Spaces to Different Socially Vulnerable Groups of People. *Sustainability*. 10(11):3917. doi: 10.3390/su10113917
- Raje, F.** (2003). The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport Journal* 10: 321-338.
- Rapoport, A.** (1977). *Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*. New York: Pergamon Press.
- Rivas, M. E., Serebrisky, T., Suárez-Alemán, A.** (2018). *How Affordable is Transportation in Latin America and the Caribbean?* Technical Note No. IDB-TN-1588, Washington, DC: Inter-American Development Bank. doi: 10.18235/0001530
- Saalman, H.** (1968). *Medieval cities (Planning and cities)*. Studio Vista.
- Saatçioğlu, C.** (2012). Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği. *Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(3).
- Sancaklı, Ö.** (2004). Kamu yararı sorunsalının kent planlama disiplindeki rolü ve Vezneciler – Sultanciftliği raylı sistem hattının değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Scheepers, E., Wendel-Vos, W., van Kempen, E., Panis, L. I., Maas, J., Stipdonk, H., Schuit, J.** (2013). Personal and environmental characteristics associated with choice of active transport modes versus car use for different trip purposes of trips up to 7.5 kilometers in the Netherlands. *Plos One*. 8(9), 1–10. doi: 10.1371/journal.pone.0073105
- Schiller, P.L., Bruun, E. C., Kenworthy, J. R.** (2010) *An Introduction to Sustainable Transportation Policy, Planning and Implementation*, International Institute for Environment and Development, London.
- Schmöcker, J. D., Quddus, M. A., Noland, R. B., Bell, M.,** (2008). Mode choice of older and disabled people: A case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, 257–267. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2007.07.002
- Semerci, F.,** (2008). *Kentsel Tasarım Gereklilikleri Açısından Beyazıt Meydanı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Sennett, R.** (1992). *The fall of public man*. WW Norton & Company.
- Sennett, R.** (1999). *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*, W. W. Norton Company.
- Sennett, R.** (2013). *Zanaatkâr* (çev. Melih Pekdemir). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Sertkaya, İ.,** (2011) *Kent meydanları: Adana 5 Ocak Meydanı Örneği Üzerine Bir İrdeleme*. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Adana.
- Sınmaz, S.** (2013). *Yeni gelişen planlama yaklaşımları çerçevesinde akıllı yerleşme kavramı ve temel ilkeleri*, Megaron, 2013, 8(2) s.76-86.
- Southworth, M.** (1997) Walkable Suburbs? An Evaluation of Neotraditional Communities at the Urban Edge, *Journal of the American Planning Association*, 63:1, 28-44, doi: 10.1080/01944369708975722
- Southworth, M.** (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*. 131 (4), 246–257. doi: 10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4 (246)
- Southworth, M.** (2006). Reclaiming The Walkable City. *Frameworks* 4, 16-23.
- Sönmez, T.,** (2011). *Aktarma Merkezleri: İstanbul Kabataş aktarma merkezi örneği*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Steg, L.** (2003). Motives and behaviour in social dilemmas relevant to the environment. In L. Hendrickx, W. Jager, & L. Steg (Eds.), *Human decision making and environmental perception. Understanding and assisting human decision making in real-life settings* (pp. 83–102). Groningen: University of Groningen, Department of Psychology
- Stjernborg, V.** (2019). Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm. *Sustainability*. 11, 4902. doi: 10.3390/su11184902

- Stjernborg, V., Mattisson, O.** (2016). The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability*. 8, 1120. doi: 10.3390/su8111120
- Susmuş, Y.,** (1999). *Kentsel Mekânda Estetik Değerler*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., Rodriguez, A.** (2002). Neoliberal urbanization in Europe: large scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3), 542–577.
- Şavklı F., Yılmaz T.** (2013). Kent Meydanı Kullanım Nedenlerinin Antalya Cumhuriyet Meydanı Örneğinde İrdelenmesi. *SDÜ Orman Fakültesi Dergisi*. 14: 138-142.
- Şimşek, A. E.** (2008). *Elektrikli Raylı Sistemlerin İncelenmesi ve Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemlerinde Enerji Kalitesi ve Geri Kazanımı*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Elektrik Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Talavera-Garcia, R.** (2012). *Improving pedestrian accessibility to public space through space syntax analysis*. 8th Space Syntax Symposium, Santiago, Chile
- Taşçı H.,** (2014). Kent Meydanının Sosyo-Kültürel Arka Planı. *İdealkent*. 13: 82-101.
- TDK** (1975). *Toplum Bilim Terimleri Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları.
- TDK** (2011). *Güncel Türkçe Sözlük*. Türk Dil Kurumu Yayınları.
- TDK** (2019). *Büyük Türkçe Sözlük*. Ankara, Türk Dil Kurumu.
- Tekel, A., Özalp, Y.** (2016). Mekânın Fiziksel ve Algısal Niteliğinin Yürünebilirliğe ve Mekânda Yürümeden Duyulan Memnuniyete Etkisi: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği, *Planlama Dergisi*, c. 26, s. 1, ss. 40–50.
- Tektaş, N., Tektaş, M., Karagöz, S.,** (2023) *Kentiçi Ulaşım Hizmeti Memnuniyeti: Bandırma Örneği*, 3. Uluslararası Akıllı Ulaşım Sistemleri Konferansı, ss100-116.
- Thompson, C. W.** (2002). Urban open space in the 21st century. *Landscape and urban planning*, 60(2), 59–72.
- Tırnakçı, A.** (2020). Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Tarihi Kayseri Kent Meydanının (Cumhuriyet Meydanının) İrdelenmesi. *Turkish Journal of Forest Science*, 4(2), 314-332.
- TOD** (2011). *Transit-Oriented Development Design Guidelines*, Calthorpe Associates, in Association with Minter, Associates For Sacramento County Planning, Community Development Department, Originally Prepared: September 1990, Amended (unmodified) November 9, 2011.
- Turan, B., Ayataç, H., İnce, E.** (2022). Ulaşımındaki Türel Dağılımın Kamusal Alanlara Erişimdeki Etkisi. *İDEALKENT*, 13 (36), 519-544. DOI: 10.31198/idealkent.1064805

- Turan, B., Ayataç, H., İnce, E.** (2022). Estimating the Modal Split Ratios of Square Visitors in the Case of Istanbul's Historical Peninsula: Evidence from Multinomial Logistic Regression Model, *Journal Of Urban Planning and Development*, 148 (4) doi:10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000880
- TÜİK** (2021). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları*, Haziran 2020 Türkiye İstatistik Kurumu
- Tümertekin, E.** (1987). *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85.
- Türkiye Bilişim Vakfı** (2016) *Türkiye Akıllı Şehirler Yol Haritası*.
- UN.** (2019). *The Global Goals-For Sustainable Development*. Available online: <https://www.globalgoals.org/11-sustainable-cities-and-communities>.
- UNITAR** (2010) United Nations Institute for Training and Research “Municipal Mobility Management”, Geneva.
- Uyaroglu, İ. D.** (2023). Mahallede Kapsayıcı Kamusal Yaşam İçin Erişilebilirlik Denetimi, *Planlama*, 33(1):123–142 doi:10.14744/planlama.2022.15045
- Uz, V.E.** (2003). *Bisiklet yollarının geometrik planlama esasları ve uygulaması*. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Vanderbilt, T.** (2012) *The Crisis in American Walking: How We Got Off the Pedestrian Path*, Slate.
- Varna, G. M.** (2011). *Assessing the publicness of public places: towards a new model*. PhD thesis, University of Glasgow.
- Verseckiene, A., Meškauskas V., Batarlienė N.** (2016). Urban Public Transport Accessibility for People with Movement Disorders: The Case Study of Vilnius. *Procedia Engineering* (134), 48–56. doi: 10.1016/j.proeng.2016.01.038
- Vural Arslan, T.** (2009). Türkiye'deki Alışveriş Merkezleri İncelemelerine Eleştirel Bir Bakış: Yorumlar, Eleştiriler, Tartışmalar. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 14, Sayı 1, Sayfa: 147-159.
- Wahyuni, E. S., Murti, B., Joebagio, H.** (2016). Public Transport Accessibility for People with Disabilities, *Journal of Health Policy and Management* 01(01):1–7, doi:10.26911/thejhpm.2016.01.01.01
- Wasfi, R., Levinson D., El-Geneidy, A.** (2007) Measuring the Transportation Needs of People with Developmental Disabilities. presented at the 86th Annual Meeting of the Transportation Research Board in Washington, DC, January 21-25 2007.
- Weber, M.** (2000). *Modern Kentin Oluşumu*, Bakış Kitaplığı, İstanbul.
- Woolley, H.** (2003). *Urban Open Spaces*, Spon Press, London.
- Wu J., Liao H.** (2020). Weather, travel mode choice, and impacts on subway ridership in Beijing. *Transportation Research Part A: Policy and*

Practice Volume 135, May 2020, Pages 264–279, doi: 10.1016/j.tra.2020.03.020

- Yılmaz, E.**, (2006). *Bolu Kentsel Alanında Bisikletli Bağlantı Olanaklarının Araştırılması*. Yüksek Lisans Tezi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Yazıcı, N.** (2010) Archival Evidence For The Late-Nineteenth Century Restoration Of The Colossus In Sultanahmet Square, Istanbul, *Studies in Conservation*, 55:sup2, 243-248.
- Zandieh, R., Martinez, J., Flacke, J., Jones, P., van Maarseveen, M.** (2016). Older adults' outdoor walking: Inequalities in neighborhood safety, pedestrian infrastructure and aesthetics. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 13, Article 1179.
- Zondag, B., Pieters, M.** (2005). Influence of Accessibility on Residential Location Choice. *Transportation Research Record*, 1902, 63-70.
- Zucker, P.** (1959). *Town and Square: From the Agora to The Village Green*, New York: Columbia University Press

EKLER

EK A1: Sosyo Ekonomik Verilerin Toplanmasına İlişkin Saha Anket Soruları

EK A2: Temel Tanımlayıcı İstatistiki Verilerin Toplanmasına Yönelik Saha Anket Soruları

EK A3: Yaya Olarak Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Anket Soruları

EK A4: Toplu Taşıma Aracılığıyla Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Saha Anket Soruları

EK A5: Özel Motorlu Taşıtlar Aracılığıyla Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Saha Anket Soruları

EK A1: Sosyo-Ekonomik Verilerin Toplanmasına İlişkin Saha Anket Soruları

Sayın Katılımcı,

Bu araştırma, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programında devam eden “KAMUSAL ALAN OLARAK MEYDANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK VE ULAŞIM TÜRÜ SEÇİMİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ, İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEKLEMİ” başlıklı yüksek lisans tez çalışması kapsamında hazırlanmıştır.

Araştırmanın amacına ulaşması açısından sorulara içtenlikle yanıt vermeniz çok önemlidir. Burada verdiğiniz kişisel bilgiler tamamen gizli tutulacak ve araştırma amaçları dışında kullanılmayacaktır. Katılımınız ve değerli görüşleriniz için teşekkür ederiz.

A. SOSYO-EKONOMİK VERİLERİN TOPLANMASINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME SORULARI

A01. Cinsiyetiniz?

1. ☐ Kadın 2. ☐ Erkek

A02. Yaşınız?

1. ☐ 15 - 24 yaş 2. ☐ 25 - 34 yaş 3. ☐ 35 - 44 yaş 4. ☐ 45 - 54 yaş 5. ☐ 55 – 64 yaş 6. ☐ 65 yaş ve üzeri

A03. Aylık gelir durumunuz nedir?

1. ☐ 1.000 TL'den az 2. ☐ 1.000– 2.500 TL 3. ☐ 2.500 – 5.000 TL 4. ☐ 5.000 - 10.000 TL
5. ☐ 10.000 TL ve üzeri

A04. İş \ Meslek Durumunuz nedir?

1. ☐ İşsiz 2. ☐ Ev Hanımı 3. ☐ Memur 4. ☐ Fabrika\Ofis çalışanı 5. ☐ Öğrenci 6. ☐ Esnaf /dükkan sahibi
7. ☐ Akademisyen 8. ☐ Diğer

A05. Eğitim durumunuz? (En son bitirdiğiniz okul)

1. ☐ Okur-yazarlık yok 2. ☐ Okuryazar ancak eğitim yok 3. ☐ İlkokul 4. ☐ Ortaokul 5. ☐ Lise
6. ☐ Üniversite (Önlisans/Lisans) 7. ☐ Lisansüstü

A06. Ulaşım için ayırdığınız aylık geliriniz ne kadardır?

1. ☐ 100 TL'den az 2. ☐ 100-250 TL 3. ☐ 250-500 TL 4. ☐ 500-1.000TL 5. ☐ 1.000 TL'den fazla

EK A2: Temel Tanımlayıcı İstatistikî Verilerin Toplanmasına Yönelik Saha Anket Soruları

B. TEMEL TANIMLAYICI İSTATİSTİKİ VERİLERİN TOPLANMASINA YÖNELİK SAHA ANKET SORULARI

B01. Yaşadığınız yer:

1. ☐ İlgili Meydana 500 metre uzak 2. ☐ İlgili meydana 1 km uzak 3. ☐ İlgili meydana komşu ilçede
4. ☐ Avrupa Yakası (İstanbul) 5. ☐ Anadolu Yakası (İstanbul)

B02. Çalıştığınız yer:

1. ☐ İlgili Meydana 500 metre uzak 2. ☐ İlgili meydana 1 km uzak 3. ☐ İlgili meydana komşu ilçede
4. ☐ Avrupa Yakası (İstanbul) 5. ☐ Anadolu Yakası (İstanbul)

B03. Bu meydana nereden geldiniz?

1. ☐ Evden 2. ☐ İşyerinden 3. ☐ Diğer

B4. Bedensel engeliniz var mı?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

B05. Bu meydana gelirken, hangi yardımcı araçları kullandınız?

1. ☐ Tekerlekli sandalye 2. ☐ Baston 3. ☐ Protez 4. ☐ Gözlük 5. ☐ Bunlardan en az ikisinin kombinasyonu
6. ☐ diğer

B06. Aşağıda belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip misiniz?

1. ☐ Kalp hastalığı 2. ☐ Diyabet/Şeker hastalığı 3. ☐ Alerji 4. ☐ Astım 5. ☐ Obezite 6. ☐ Görme bozukluğu
7. ☐ Renk körlüğü 8. ☐ Kapalı mekanlar fobisi 9. ☐ Bu iddia edilen sağlık sorunlarının en az iki kombinasyonu
10. ☐ Diğer

B07. Bu meydana gelme amacınız nedir?

- | |
|---|
| 1. ☐ Bir geçiş noktası olarak başka bir yere varmak için |
| 2. ☐ Rekreasyon ve zaman geçirmek için |
| 3. ☐ Biriyle görüşmek için |
| 4. ☐ Kamusal aktiviteler için, konser gibi |
| 5. ☐ Paten kaymak, bisiklete binmek için |
| 6. ☐ Hayvanlarla vakit geçirmek için |
| 7. ☐ En yakın ibadethaneye gitmek için |
| 8. ☐ Alışverişten sonra zaman geçirmek için |
| 9. ☐ Sadece yürümek için |
| 10. ☐ Spor faaliyetleri için |
| 11. ☐ Fotoğraf çekmek için |
| 12. ☐ İnterneti kullanmak için |
| 13. ☐ Planlanmış bir etkinlik için |
| 14. ☐ Diğer |

EK A3: Yaya Olarak Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Anket Soruları

C. YAYA OLARAK ERIŞİM SAĞLAYANLARA YÖNELİK OLARAK İLGİLİ MEYDANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİK DÜZEYLERİNİ DEĞERLENDİREN SAHA ANKET SORULARI

C01. Meydana ulaşım süreniz ne kadardır?

1. ☐ 0-15 dakika 2. ☐ 16-30 dakika 3. ☐ 31-45 dakika 4. ☐ 46-60 dakika 5. ☐ 1-2 saat 6. ☐ 2-4 saat 7. ☐ 4+ saat

C02. Meydanın çocuk, engelli, yaşlı vb. gibi dezavantajlı ziyaretçileri de göz önünde bulunduran engellenmemiş yaya hareketine uygun olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

C03. Bir önceki sorunuzun cevabı HAYIR ise, ilgili meydanla bağlantılı yaya yolunda yürürken sizin için öne çıkan fiziksel engeller nelerdir?

- | |
|--|
| 1. ☐ Engelliler ve bebekler için uygun rampa yok |
| 2. ☐ Çok sayıda merdiven var |
| 3. ☐ Yüksek kaldırım-yürümeye yolu |
| 4. ☐ Zemin döşemesinin uygunsuzluğu |
| 5. ☐ Asansör yok veya bozuk |
| 6. ☐ İşaret tabelaları yok |
| 7. ☐ Yaya geçidi yok |
| 8. ☐ Engelliler için yaya geçidi yok |
| 9. ☐ Düzensiz kent mobilyası |
| 10. ☐ Yetersiz kent mobilyası |
| 11. ☐ Yetersiz uygun oturma elemanları |
| 12. ☐ Sesli yönlendirme / bilgilendirme sistemi yok |
| 13. ☐ Engelsiz yaya akışını yönlendirmek / yönetmek için herhangi bir teknolojik altyapının (örneğin, telefon uygulamaları aracılığıyla erişilebilirlik yönetimi-rotla belirlemesi gibi) yetersiz kullanımı |
| 14. ☐ Bisikletçiler için rota ağı ve sayıları yetersiz |

C04. Bu meydana gelmeden önce seyahatinizi planlıyor musunuz?

- | |
|---|
| 1. ☐ Gelmeden önce, meydana ulaşım verilerini kontrol ediyorum. |
| 2. ☐ Bu meydana olan seyahatimi planlamak için interneti ve ilgili uygulamaları (bilgi ve iletişim araçları) kontrol ediyorum. |
| 3. ☐ Herhangi bir seyahat planı yapmadan buraya geliyorum. |
| 4. ☐ Seyahatimi planlamak için herhangi bir veri bulamıyorum |
| 5. ☐ Bunun için bir plan yapmıyorum |
| 6. ☐ Diğer |

C05. Bu meydana gelmeden önce seyahat planı yapıyorsanız, seyahatinizi planlamak için destekleyici bir araç kullanıyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

C06. Bir önceki soruya cevabınız EVET ise, seyahatiniz için süre kararı verirken ne çeşit destekleyici araçları kullanıyorsunuz?

- | |
|--|
| 1. ☐ Bilgi ve iletişim teknolojilerine (BİT) ait farklı uygulamaları kullanırım. |
| 2. ☐ Trafik telsizini dinlerim ve / veya ulaşım haberlerini dinlerim. |
| 3. ☐ Kameraları kontrol ederim (mobese)-meydanın etrafındaki güvenlikle ilgili konular için |
| 4. ☐ Önceki gelenlerin yorumlarını / önerilerini dikkate alırım. |
| 5. ☐ Doğrudan adres bilgilerine bakarım. |
| 6. ☐ Birine sorarım. |

C07. Meydanın her türlü engellenmemiş yaya hareketi için uygun olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok uygun 2. ☐ Uygun 3. ☐ Biraz uygun 4. ☐ Emin değilim 5. ☐ Uygun değil

C08. Meydanın yayaların yürümesi için güvenli olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok güvenli 2. ☐ Güvenli 3. ☐ Biraz güvenli 4. ☐ Emin değilim 5. ☐ Uygun değil

C09. Meydanın yol boyunca olan ışıklandırma olanaklarının yayaların yürümesi için verimli ya da yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok verimli-yeterli 2. ☐ Verimli-yeterli 3. ☐ Biraz verimli-yeterli 4. ☐ Emin değilim 5. ☐ Verimli-yeterli değil

C10. Meydana ulaşan yollar boyunca olan gözlemlenmeyen bisiklet sürme platformlarının bisikletçiler için iyi planlanmış ve yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok iyi planlanmış ve yeterli 2. ☐ İyi planlanmış ve yeterli 3. ☐ Emin değilim 4. ☐ İyi planlanmamış ve yeterli değil

C11. Bu meydana gelme sıklığınız nedir?

1. ☐ Her gün 2. ☐ Haftada 2-3 kez 3. ☐ Haftada 1 kez 4. ☐ Ayda 2-3 kez 5. ☐ Ayda 1 kez 6. ☐ Nadiren (birkaç ayda 1 kez) 7. ☐ İlk kez geldim

C12. Bu meydana hangi zaman aralıklarında gelirsiniz?

1. ☐ 04:00 – 07:00 2. ☐ 07:00 – 09:00 3. ☐ 09:00 – 12:00 4. ☐ 12:00 – 14:00 5. ☐ 14:00 – 16:00 6. ☐ 16:00 – 18:00 7. ☐ 18:00 – 20:00 8. ☐ 20:00 sonrası 9. ☐ Bu saat aralıklarından iki tanesinin kombinasyonu

C13. Haftasonu bu meydana geldiniz mi?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

C14. Hangi mevsimde bu meydana geldiniz?

1. ☐ İlkbahar 2. ☐ Yaz 3. ☐ Sonbahar 4. ☐ Kış 5. ☐ Dört mevsimde de gelirim

EK A4: Toplu Taşıma Aracılığıyla Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Saha Anket Soruları

D. TOPLU TAŞIMA ARACILIĞIYLA ERİŞİM SAĞLAYANLARA YÖNELİK OLARAK İLGİLİ MEYDANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİK DÜZEYLERİNİ DEĞERLENDİREN SAHA ANKET SORULARI

D01. Bu meydana ulaşmak için hangi toplu taşıma türünü seçtiniz?

1. ☐ Otobüs 2. ☐ Metro 3. ☐ Tramvay 4. ☐ Feribot 5. ☐ Bunlardan iki tanesinin kombinasyonu

D02. Seyahat sırasında aşağıdakilerden hangisini gerçekleştiriyorsunuz?

1. ☐ İnternette Video İzleme, Sosyal Medyada Aktif Olarak Katılma
2. ☐ Günlük yazışmaların gerçekleştirilmesi (e-posta, sohbet, vb.)
3. ☐ Çevrimdışı oyun oynamak
4. ☐ Kitap okumak
5. ☐ Örne gibi el işleri
6. ☐ Telefonla biriyle konuşmak
7. ☐ Etrafı izlemek
8. ☐ Bunlardan iki tanesinin kombinasyonu
9. ☐ Bunlardan üç tanesinin kombinasyonu
10. ☐ Diğer

D03. Meydana ulaşmanız ne kadar sürdü? (motorlu seyahat süresi)

1. ☐ 0-15 dakika 2. ☐ 15-30 dakika 3. ☐ 30-45 dakika 4. ☐ 45-60 dakika 5. ☐ 1-2 saat 6. ☐ 2-4 saat 7. ☐ 4+ saat

D04. (Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcılar) ulaşım türü seçiminin rahat olduğunu düşünüyor musunuz?

	OTOBÜS	METRO	TRAMVAY	FERİBOT-VAPUR
1. ☐ Çok rahat				
2. ☐ Rahat				
3. ☐ Biraz rahat				
4. ☐ Emin değilim				
5. ☐ Rahat değil				

D05. Meydanın yaya ulaşımı ve bağlantı kanalları ile iyi bir şekilde entegre olmuş yeterli toplu taşıma olanaklarına sahip olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok yeterli ve iyi entegre olmuş 2. ☐ yeterli ve iyi entegre olmuş 3. ☐ Biraz yeterli ve iyi entegre olmuş 4. ☐ Emin değilim 5. ☐ Yeterli değil ve iyi entegre olmamış

D06. Park ve sürüş olanaklarının toplu taşıma ve yaya ulaşım ağı ile entegre olmasının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

D07. Bu meydana gelme sıklığınız nedir?

1. ☐ Her gün 2. ☐ Haftada 2-3 kez 3. ☐ Haftada 1 kez 4. ☐ Ayda 2-3 kez 5. ☐ Ayda 1 kez 6. ☐ Nadiren(birkaç ayda 1 kez) 7. ☐ İlk kez geldim

D08. Bu meydana hangi zaman aralıklarında gelirsiniz?

1. ☐ 04:00 – 07:00 2. ☐ 07:00 – 09:00 3. ☐ 09:00 – 12:00 4. ☐ 12:00 – 14:00 5. ☐ 14:00 – 16:00 6. ☐ 16:00 – 18:00 7. ☐ 18:00 – 20:00 8. ☐ 20:00 sonrası 9. ☐ Bu saat aralıklarından iki tanesinin kombinasyonu

D09. Haftasonu bu meydana geldiniz mi?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

D10. Hangi mevsimde bu meydana geldiniz?

1. ☐ İlkbahar 2. ☐ Yaz 3. ☐ Sonbahar 4. ☐ Kış 5. ☐ Dört mevsimde de gelirim

D11. (Meydana yalnızca tek toplu taşıma türüyle seyahat ederek erişim sağlayan katılımcılar) İstasyondan meydana kadar olan yolun mevsim koşullarına uygun olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Çok uygun 2. ☐ Uygun 3. ☐ Biraz Uygun 4. ☐ Emin değilim 5. ☐ Uygun değil

	OTOBÜS	METRO	TRAMVAY	FERİBOT-VAPUR
1. ☐ Çok uygun				
2. ☐ Uygun				
3. ☐ Biraz uygun				
4. ☐ Emin değilim				
5. ☐ Uygun değil				

EK A5: Özel Motorlu Taşıtlar Aracılığıyla Erişim Sağlayanlara Yönelik Olarak İlgili Meydanların Erişilebilirlik Düzeylerini Değerlendiren Saha Anket Soruları

E. ÖZEL MOTORLU TAŞITLAR ARACILIĞIYLA ERİŞİM SAĞLAYANLARA YÖNELİK OLARAK İLGİLİ MEYDANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİK DÜZEYLERİNİ DEĞERLENDİREN SAHA ANKET SORULARI

E01. Park etme olanaklarının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

E02. Park olanaklarının ödemesi kolay ve bütçeye uygun olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

E03. Gün içinde kullandığınız park etme hizmetine TL olarak ne kadar ödediniz?

1. ☐ 10-20 TL 2. ☐ 20-30 TL 3. ☐ 30-40 TL 4. ☐ 40-50 TL 5. ☐ 50 TL'den fazla

E04. Buraya erişiminiz kolay mı?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

E05. Meydanın tüm motorlu araç kullanan ziyaretçiler için ulaşılması kolay olduğunu düşünüyor musunuz?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

E06. Bir önceki soruya cevabınız HAYIR ise bunun arkasındaki sebep nedir?

1. ☐ Özel araçlar için yetersiz taşıt yolu olanakları 2. ☐ Trafik sıkışıklığı 3. ☐ Motorsikletçiler için yetersiz olanaklar 4. ☐ Yaya ağı ile yetersiz ulaşım ve bağlantı kanalları olan verimsiz toplu taşıma olanakları 5. ☐ Yetersiz toplu taşıma olanakları

E07. Meydana ulaşmanız ne kadar sürdü? (Motorlu seyahat süresi)

1. ☐ 0-15 dakika 2. ☐ 15-30 dakika 3. ☐ 30-45 dakika 4. ☐ 45-60 dakika 5. ☐ 1-2 saat 6. ☐ 2-4 saat 7. ☐ 4+ saat

E08. Bu meydana gelme sıklığınız nedir?

1. ☐ Her gün 2. ☐ Haftada 2-3 kez 3. ☐ Haftada 1 kez 4. ☐ Ayda 2-3 kez 5. ☐ Ayda 1 kez 6. ☐ Nadiren(birkaç ayda 1 kez) 7. ☐ İlk kez geldim

E09. Bu meydana hangi zaman aralıklarında gelirsiniz?

1. ☐ 04:00 – 07:00 2. ☐ 07:00 – 09:00 3. ☐ 09:00 – 12:00 4. ☐ 12:00 – 14:00 5. ☐ 14:00 – 16:00 6. ☐ 16:00 – 18:00 7. ☐ 18:00 – 20:00 8. ☐ 20:00 sonrası 9. ☐ Bu saat aralıklarından iki tanesinin kombinasyonu

E10. Haftasonu bu meydana geldiniz mi?

1. ☐ Evet 2. ☐ Hayır

E11. Hangi mevsimde bu meydana geldiniz?

1. ☐ İlkbahar 2. ☐ Yaz 3. ☐ Sonbahar 4. ☐ Kış 5. ☐ Dört mevsimde de gelirim

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Bengüsu TURAN

ÖĞRENİM DURUMU:

Yüksek Lisans : 2024, İstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Kentsel Tasarım Bölümü

Yüksek Lisans : 2018, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Bölümü (Türkiye Belediyeler Birliği Bursu)

Lisans : 2014, Okan Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü (%100 ÖSYM Bursu)

Lisans : 2014, Okan Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü (%100 ÖSYM Bursu)

Lise : 2006, Vefa Lisesi, Fen Bilimleri

YÜKSEK LİSANS TEZİNDEN TÜRETİLEN YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- **Turan, B., Ayataç, H., İnce, E.** (2022). Estimating the Modal Split Ratios of Square Visitors in the Case of Istanbul's Historical Peninsula: Evidence from Multinomial Logistic Regression Model, Journal Of Urban Planning and Development, 148 (4) DOI:10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000880
- **Turan, B., Ayataç, H., İnce, E.** (2022). Ulaşımındaki Türel Dağılımın Kamusal Alanlara Erişimdeki Etkisi. İdealkent, 13 (36), 519-544. DOI: 10.31198/idealkent.1064805
- **Turan, B., Ayataç, H., İnce, E.** (2021) The Impact of Modal Split Ratios of Urban Public Space Trips on the Accessibility Level of Urban Public Spaces, VI. Kent Araştırmaları Kongresi, 16-17-18 Aralık 2021, Ankara, cilt.1, ss.212-221.
- **Turan, B.** (2022) Evaluating Historical Urban Squares in Terms of Visitor's Preferences, International Graduate Research Symposium, İstanbul, 1-3 June 2022, İstanbul, ss.1319-1324.
- **Turan, B.** (2022) Tarihi Çevrelerde Özel Araç ve Otopark Kullanımı Üzerine Bir Araştırma, 1. Uluslararası Mimarlık, Sanat ve Tasarım Sempozyumu, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, 5-7 Ekim 2022, Ankara.
- **Turan, B.** (2022) Pandemi Sürecinin Kentsel Mekân Kullanımına Etkisi: Eminönü Meydanı Örneği, Bir İletişim Aracı Olarak Mekân Kongresi, İstanbul Topkapı Üniversitesi, 20-21 Ekim 2022, İstanbul, ss.319-327.