

KONYA KENT MERKEZİNDE TAŞIT ÖNCELİKLİ BİR UYGULAMANIN İNCELENMESİ

Mehmet Çağlar MEŞHUR*, Sinan LEVEND**

* Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya Teknik Üniversitesi

** Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya Teknik Üniversitesi

Özet

Kent merkezleri üzerinde oluşan taşıt baskısının azaltılması hem yerleşme morfolojisinin korunması hem de yaya erişilebilirliğinin artırılması adına önemlidir. Bu bağlamda, kent merkezlerinin yaya öncelikli ulaşım politikaları ile ele alınması, taşıt baskısını azaltacak düzenlemelerin yapılması ve kent merkezlerini toplu taşıma ile erişilebilir hale getirecek araçların geliştirilmesi gerekmektedir. Aksi halde yaya hareketini zorlaştıran ve kamusal alanların etkin biçimde kullanılmasını engelleyen sonuçlar ortaya çıkmaktadır ki bu sürdürülebilir ulaşım politikalarının özü ile çelişen bir durumdur. Türkiye’de ilk kent içi raylı sistem uygulamasının gerçekleştirildiği Konya kenti, geçmişte kent merkezinin taşıt öncelikli yaklaşımlarla ele alınması sorununu deneyimlemiş kentlerden biridir. Yavuz Taşçı-Haluk Berksan Planından (1966) itibaren üzerinde durulan bu sorun, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, kent merkezi çevresinde alternatif yolların oluşturulması, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve yayalaştırma uygulamaları ile çözülmeye çalışılmıştır. Ancak 2010 yılında kentin simgesel açıdan en önemli noktalarından birinde yapılan yol düzenlemesi ile kent merkezinde taşıt baskısının azaltılmasına yönelik çabalarla ters düşülmüştür. Trafik sıkışıklığı gerekçe gösterilerek gerçekleştirilen düzenleme ile kısıtlı bir alandaki yol altyapısının iyileştirilmesine ve daha öncesinde yayalar açısından daha güvenli olan yol formunun doğrusallaştırılmasına odaklanılmıştır. Sürdürülebilir ulaşım politikaları çerçevesinde kent merkezinde taşıtlar için ayrılan alanların azaltılması ve taşıt trafiğini kısıtlayıcı önlemler alınması gerekirken taşıt trafiğinin rahatlatılmasını ve hızlandırılmasını amaçlayan düzenleme sonucunda yaya ve bisiklet kazalarında ciddi bir artış yaşanmış ve kamusal alanlar arasındaki ilişki zayıflatmıştır. Çalışmada öncelikle kent merkezlerinin planlamasında göz önünde bulundurulması gereken ulaşım ilkeleri ortaya konmuş, devamında Konya kent merkezini etkileyen ulaşım kararları genel çizgileriyle açıklanmıştır. Çalışma kapsamında üzerinde durulan ana konu, Konya kent merkezinde yapılan ve taşıt bağımlılığı sorununa örnek teşkil eden bir uygulamadır. Uygulama, kurumun benimsediği ilkeler ve planlama kararlarına rağmen, siyasal ve bürokratik yapının kent merkezinin taşıt odaklı ulaşım anlayışı ile ele alınmasında etkili olabileceğini göstermektedir. Bu çerçevede, kentsel ulaşım planlamasının çerçevesinin ve unsurlarının, imar planlarıyla bütünleştirilerek bağlayıcı hale getirilmesi, sürdürülebilir ulaşım politikalarının hayata geçirilmesi adına öncelikli konulardan biridir.

Submitted | Gönderim: 15.02.2020
Accepted | Kabul: 08.11.2020

Correspondence | İletişim:
mcmeshur@yahoo.com

doi: 10.5505/sjcrp.2020.14633

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Taşıt Öncelikli Uygulamalar, Kent Merkezi, Konya

GİRİŞ

Kent merkezlerinin taşıt öncelikli yaklaşımlarla ele alınması, sürdürülebilir ulaşım politikalarının özü ile çelişen bir durumdur. Artan taşıt trafiğinin kent merkezleri üzerinde yarattığı baskıyı azaltmak, bu alanları toplu taşıma ve yaya öncelikli planlamak yerine, daha fazla yol, otopark, katlı kavşak ve kent geçişi üretme şeklinde geliştirilen uygulamalar kısa ve orta dönemde çözümünü olanaksız sorunlar doğurmaktadır (Gerçek 2001). Kent merkezlerinde taşıt trafiğinin sınırlandırılması, kamusal alanlarının etkin biçimde kullanılabilmesi ve yerleşme morfolojisinin korunması açısından da üzerinde uzlaşmış bir ulaşım prensibi (Kenworthy ve Laube 1996; Gärling ve Schuitema 2007; Babalık Sutcliffe 2012) olmasına karşın ülkemizde yerel yönetimlerinin kent merkezleri üzerinde baskı yaratan taşıt bağımlılığı sorununu aşabildiğini söylemek güçtür.

Söz konusu sorunun tipik bir örneği olması bağlamında bu çalışmada üzerinde durulan uygulama Konya kent merkezinde gerçekleştirilmiştir. Konya, 90'lı yılların başında kent merkezi ile raylı sistem bağlantılarının geliştirildiği; 2000'li yılların ortasından itibaren bazı yayalaştırma uygulamalarının (Bedesten, Kazım Karabekir Caddesi) hayata geçirildiği bir kent olmasına karşın 2010 yılında kentin kalbi olarak nitelendirilebilecek bir alanda yapılan yol genişletme ve güzergâh değişikliği uygulaması, ifade edilen çabalarla tümüyle çelişen sonuçlar ortaya çıkarmış; uygulamanın gerçekleştirildiği alanın gerek niteliği gerekse konumu uygulamaya "bir yol düzenlemesinden" daha fazla anlam yüklemiştir.

Çalışma kapsamında öncelikle kent merkezlerinin planlamasında göz önünde bulundurulması gereken ulaşım ilkeleri ortaya konmuş, devamında Konya kent merkezini etkileyen ulaşım kararları genel çizgileriyle açıklanmıştır. Çalışmanın temel amacı, Konya kentinin simgelerinden biri olan Alâeddin Tepesi'nin bitişiğinde gerçekleştirilen ve taşıt bağımlılığı sorununa örnek teşkil eden bir uygulamanın ortaya çıkış sürecinin irdelenmesi ve ulaşım politikaları özelinde yaşanan çelişkilerin ortaya konulmasıdır.

ULAŞIM KAVRAMIN GENEL İÇERİĞİ VE ÖNCELİKLER ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Kentlerde yoğunlaşmış olan ekonomik, kültürel, sosyal ve idari faaliyetlerin gerçekleşmesi üretilen mal ve hizmetlerin, insanların yer değiştirmesi/hareket etmesi ile olanaklı hale gelmektedir (Benk 2007). Bu anlamda ulaşım en genel tanımı ile insanların ve yüklerin bir yerden başka bir yere hareket etmesi şeklinde ifade edilebilir. Tarihsel süreç içerisinde teknolojik gelişmelerden ciddi biçimde etkilenen ulaşım konusu, günümüzde kentlerin büyümesi ve kentte yaşayanların ekonomik olanaklarının artması ile daha kapsamlı biçimde ele alınması gereken bir olgu haline gelmiş; özellikle artan otomobil sayısına bağlı olarak ortaya çıkan çevresel sorunlar sürdürülebilir ulaşım sistemlerini gündeme getirmiştir (Zorlu 2017).

17.yüzyılın sonlarına kadar kentlerin ölçeği ve yayıldıkları alanın genişliği açısından belirleyici olan unsur yürüme iken konut ve işyerinin birbirinden ayrılması ulaşım kavramının ele alınma biçimini değiştirmiştir. Endüstri devrimi sonrasında, omnibüs, atlı tramvay gibi toplu taşımanın ilk örnekleri sayılabilecek araçlar ve teknolojik gelişmelerle birlikte elektriğin toplu taşıma araçlarında kullanımına olanak sağlayan yenilikler ulaşım konusuna farklı boyutlar kazandırmıştır. Bu süreçte kentlerin fiziksel yapısı ve ulaşımın ele alınma biçimi

üzerinde en köklü etkiyi ise 1900'lerin başından itibaren otomobil kullanımının kitleselleşmesi yaratmıştır (DPT 1991).

Otomobil kullanımına dayalı bireysel ulaşımın yaygınlaşması ile 1950'ler de dâhil olmak üzere kentiçi ulaşım planlamasına taşıt trafiğini önceleyen uygulamalar yön vermiştir. Ancak, ortaya çıkan trafik sorunları toplu taşıma sistemlerini gündeme getirmiş, bireysel taşımacılığı temel alarak kentiçi ulaşımın çözüm getirmenin zorluğuna ve pahalılığına vurgu yapılmıştır. Otomobil kullanımının ve buna yönelik planlamanın belirleyici olduğu dönem takip eden gelişmeler çerçevesinde 1970'ler önemli bir kırılma noktası olmuş, bu dönemde yaşanan petrol krizinin de etkisiyle, kaynakların kentliler arasında dengeli ve hakça paylaşılmasına yönelik kaygılarla taşıtlara öncelik tanıyan yaklaşımlardan vazgeçilmiş; taşıtların değil, insanların ulaşımını amaçlayan bir anlayışla toplu taşımacılığı geliştirici ve özendirici politikalar üretilmiştir (Acar 1992; Greene ve Wegener 1997; Newman ve Kenworthy 2015).

Taşıt öncelikli uygulamaların özellikle kent merkezlerinde ortaya çıkardığı baskıya karşın ülkemizde bireysel taşıt temelli ulaşım çözümlerinin terk edilebildiğini söylemek güçtür. Yirminci yüzyılın başında küçük bir grubun edinebildiği otomobilin zaman içerisinde orta sınıfın erişebildiği bir meta haline gelmesi, bireysel özgürlüğü simgelemesi ve prestij ögesi olarak kabul edilmesi bireysel taşıt kullanımına sınır getirmeyi zorlaştırmıştır (Elker 2002). Ancak, özellikle 90'lı yılların ortasından itibaren köprülülük kavşakların inşası ile kronikleşen taşıt öncelikli uygulamaların ortaya çıkardığı sorunlar dikkate alındığında, bireysel taşıt kullanımını rahatlamanın yaya erişilebilirliği ve güvenliği üzerinde ciddi bir baskı oluşturduğunun unutulmaması gerekmektedir. Aru'nun (1965);

"Şehirlerde yaya dolaşan insanları, makinalardan korumak ve onlara içinde yayılabilecekleri sakin bir çevre yaratmak gerekiyor.... İnsanın belli bir çevre içinde faaliyet göstermesi için, nasıl hareket ettiğini kendimize sorarsak, bunun hemen "yaya" olduğunu söyleyebiliriz. İnsan madem ki her şeyden evvel yayadır, plan düzeninde bu cins harekete uyması zaruridir. Motorlu taşıtların, insanların emrinde olduğunu düşünürsek, yaya münakalesinin (ulaşımının) çevresinde bulunması gerektiğini, bugün olduğu gibi aralarından ve içlerinden geçmemesi gerektiğini icap ettiğini hatırlamamız gerekir"

yönündeki saptaması, yarım asırdan fazla bir zaman önce ifade edilen konuya ilişkin basit ancak etkili bir vurgudur. Dolayısıyla, bugün ülkemizdeki birçok kentin içerisine düştüğü taşıt bağımlılığı sorununu çözenin yolu, sürekli olarak kapasite artışına odaklı çözümler üretmek değildir. Artan taşıt sayısına bağlı olarak yaşanan trafik sıkışıklığını daha fazla yol, otopark, katlı kavşak ve hızlı kent geçişleri ile çözmeye çalışmak bir bakıma kenti taşıtlara uydurmak anlamına gelmektedir. Oysa sürdürülebilir ulaşım yaklaşımları çerçevesinde esas olan toplu taşıma olanaklarının artırılması ile bireysel taşıtlar için ayrılmış alanların azaltılması; özellikle trafiğin tıkanıp merkez bölgelerinde taşıt kullanımını kısıtlayıcı, yaya dolaşımını kolaylaştıracak önlemlerin geliştirilmesidir (Gerçek 2001).

TAŞIT ÖNCELİKLİ YAKLAŞIMIN AÇMAZLARI

Günümüz toplumunda çoğu insan, kullanımıyla ilgili doğal avantajlarından dolayı özel araç kullanmayı tercih etmektedir. Farklı boyutları olan bu tercihi sosyal, ekonomik ve fiziki unsurlar kadar, yönetimlerin ulaşım kararlarını biçimlendirme anlayışı da etkilemektedir. İnsanlara özgür, esnek ve hızlı hareket etme olanağı vermesi, mahremiyet sağlaması, konforlu olması ve güç/statü sembolü olması özel araçların baskın ulaşım aracı olmasının temel nedenleridir (Steg ve Gifford 2005; Mohamad ve Kiggundu 2007; Beirão ve Cabral 2007; Bergstad ve diğ. 2011;

Redman ve diğ. 2013). Bununla birlikte yöneticilerin uyguladığı politikalar, insanları belli bir alan üzerinde hareket etmeye zorlayarak özel araç kullanımını teşvik etmektedir. Özellikle kent içerisinde ulaşım ilişkileri göz ardı edilerek oluşturulan farklı kullanım alanları (ev, iş, eğlence vb.) arasındaki seyahat talebi özel taşıt kullanımını tetiklemekte (Sheller ve Urry 2000); böylece kentlerde, belirli bölgelerdeki fonksiyonlara erişim için oluşturulmuş geniş yol ağları hareketliliğin tanımlayıcı öğeleri haline gelmektedir.

Kentlerde taşıt öncelikli yaklaşımların kentleri şekillendiren unsurlardan biri haline gelmesi beraberinde bir dizi çevresel, ekonomik ve sosyal soruna neden olmaktadır. Taşıtlarda fosil yakıt kullanılmasına bağlı olarak gelişen hava kirliliği, asit yağmurları, sera gazı salınımı, küresel ısınma ve iklim değişikliğinin neden olduğu büyük taşkınlar ve habitat kaybı çevresel sorunlar başlığı altında ifade edilmektedir. Ayrıca ulaşım da yoğun taşıt kullanımının sonuçlarından biri olan kentsel yayılma da önemli bir çevre sorunu olarak vurgulanmaktadır. Konunun ekonomik boyutu incelendiğinde ise ülke ve kent yönetimlerinin üstlenmek/çözmek zorunda kaldığı maliyetlerle karşılaşmaktadır. Kentin kaynaklarının büyük bölümünün kentsel altyapı ve yol yapımına harcanması, toplu taşıma kullanım oranının düşmesi ile kentin işletme maliyetlerinin artması, ekonomik açıdan önemli bir girdi sağlayan tarım arazilerinin azalması, karayolu taşımacılığının yüksek risk içermesi nedeniyle yaşanan kazaların ve ölümlerin insani ve ekonomik açıdan ortaya çıkardığı maliyetler ile hareketsiz yaşam tarzı nedeniyle artan obeziteye bağlı gelişen sağlık harcamaları taşıt öncelikli yaklaşımların doğurduğu ekonomik sorunlardır. Yanı sıra, çerçeve çizilmeye çalışılan konunun kent, mahalle ve insan ölçeğinde yarattığı etkiler de vardır. Kentsel yayılmaya bağlı olarak ortaya çıkan uzak banliyölerdeki konut alanlarının kentin olanaklarından yeterli düzeyde yararlanamaması, araç kullanımındaki artışın mahalle oluşumunu engellemesi, kamusal alan kavramının ve kamusal alanlardaki (sokak, meydan vs.) sosyal ilişkilerin zayıflaması, kentle ilişkisi zayıf banliyölerde aktivite eksikliğine bağlı olarak gelişen fiziksel ve zihinsel sağlık sorunları, düşük gelirli hane halklarının araç sahibi olmaya zorlanması, aracı veya araca erişimi olmayan engellilerin yaşadığı güçlükler, trafikte yaşanan gerginlikler, taşıt bağımlılığının obezite, stres, anti-sosyal davranış gibi toplum sağlığı üzerinde yarattığı olumsuz etkiler ile ulaşım altyapısı için tarihi ve kültürel varlıkların yok edilmesi taşıt öncelikli yaklaşımların ortaya çıkardığı sosyal sorunlardır (Newman ve Kenworthy 2006; Gärling ve Schuitema 2007; Delucchi ve Kurani 2013; Schiller, Bruun, ve Kenworthy 2017).

Çalışma, beslenme, barınma, eğitim gibi insanların temel haklara erişebilmesine imkân sağlama, ulaşımı en az ifade edilen haklar kadar önemli kılmaktadır (Gil, Calado, ve Bentz 2011). Söz konusu hakkın, özel taşıtı olsun ya da olmasın herkese tanınması; ayrıca, kamu idarelerinin bu alandaki sorumluluğunun farkında olması da önemlidir. Bu gerçekliğe karşın, taşıtları/otomobilleri merkeze koyan ulaşım yaklaşımlarının kentleri şekillendirmesi; insanların erişim olanaklarını arttırmak yerine özel araçların erişimini arttırmak gibi ciddi bir çelişki ortaya çıkarmaktadır (Loukopoulos ve diğ. 2005; Acar ve Acar 2011; Schiller, Bruun, ve Kenworthy 2017).

Özetle, kentsel mekânı taşıt kullanımını destekleyen ve özendirilen politikaların şekillendirmesi, başta taşıt kullanmayanlar olmak üzere tüm toplumun yaşam koşullarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ortaya çıkardığı sonuçlar açısından ülke ve kent yönetimlerine yüklediği maliyetlerin yanı sıra yazı kapsamında incelenen uygulamada olduğu gibi özellikle kent merkezlerindeki kamusal alanların kullanımını kısıtlayan ve yayalar için de risk barındıran bu anlayışın terk edilmesi gerekmektedir.

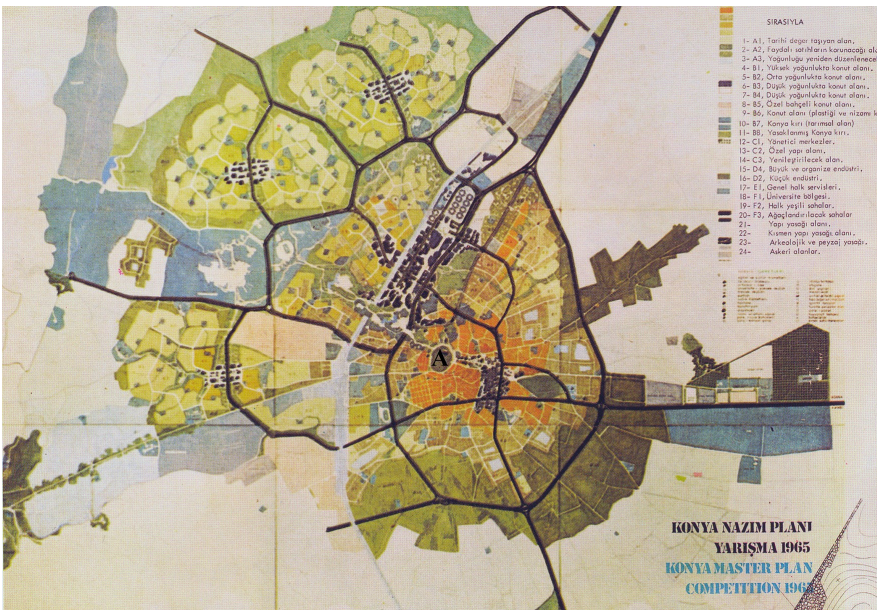
KONYA KENTİNİN KISA ULAŞIM TARİHÇESİ VE KENT MERKEZİNDE YAŞANANLAR

Ülkenin planlı kentlerinden biri olarak bilinen Konya, özellikle nüfus artışının hızlandığı 80'li yıllardan itibaren ulaşım sorunlarının tartışıldığı ve buna yönelik farklı çözümlerin üretildiği bir kenttir. 1982 yılında tamamlanan Konya Ulaşım Etüdü; kentin halihazırdaki ulaşım sisteminin ana omurgasını oluşturan Selçuk Üniversitesi Kampüsü ile Alâeddin arasındaki tramvay hattına temel oluşturan Tramvay Sistemi Fizibilite Raporu (1985) ile Konya Şehrinde Bir Tramvay Sisteminin Yapılabilirlik Analizi (1986) çalışmaları ciddi ulaşım sorunları ile henüz yüzleşmemiş kentte önemli bir öngörü de yansıtan çabalar. Bu çabalar sonucunda Türkiye'de kent ölçeğinde raylı sistem taşımacılığı ilk olarak Konya'da gerçekleştirilmiştir.

80'li-90'lı yılları raylı sistem ve toplu taşımaya öncelik veren yaklaşımlarla geçiren kent, 2000'lerin başından itibaren bu döneme damga vuran köprülü/katlı kavşakların yarattığı açmazlar ve taşıt trafiğinin rahatlatılmasını amaçlayan noktasal uygulamaların ortaya çıkardığı olumsuzluklarla yüzleşmiştir. Ciddi yaya güvenliği sorunları doğuran ve ulaşımın taşıt bağımlı hale gelmesine neden olan bu yaklaşımlar kısmen de olsa bugünkü ulaşım politikalarına yön vermektedir. Konya kentinin karşıya kaldığı bir diğer önemli sorun ise kent merkezi ve yakın çevresindeki taşıt baskısının yönetilme biçimidir. Özellikle 1960'lardan itibaren kent merkezine bağlanan yolların ortaya çıkardığı taşıt baskısı, hem kentin bütüncül biçimde ele alındığı plan çalışmalarında hem de ulaşım temelli kararlarda vurgulanmasına karşın sorunun çözümüne yönelik doğru adımların atıldığını söylemek güçtür.

Çalışma ile Konya özelinde kentiçi ulaşım planlamasını tüm unsurlarıyla ele almaktan çok yukarıda ifade edilen ve kent merkezi üzerinde etki yaratan karar ve uygulamalar üzerinden bir tartışma yürütülmesi amaçlanmış, konu ile doğrudan ilişkili belge ve çalışmalar üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda vurgulanması gereken önemli belgelerden biri 1966 Yavuz Taşçı-Haluk Berksan Planıdır. Ulusal yarışma ile elde edilen planda, aradan geçen yarım yüzyıla karşın bugün dahi güncelliğini koruyan saptama ve öneriler vardır (Meşhur 2008). Planın kent merkezini yakından ilgilendiren yönü, ışınsal biçimde Alaeddin Tepesine bağlanan yolların kent merkezi üzerinde yarattığı baskıya vurgu

Resim 1. 1966 tarihli Yavuz Taşçı-Haluk Berksan Planı



yapılması ve bu baskıyı merkez çevresinde oluşturulan çevresel ringlerle azaltmaya yönelik önerilerin üretilmiş olmasıdır (Taşçı ve Berksan 1966) (Resim 1).

Resim 1. "A" ile gösterilen Alaeddin Tepesi'nin, farklı güzergâhların bağlandığı bir düğüm noktası olması ve buranın zaman içerisinde taşıt trafiği açısından "gelinip-geçilen" bir yere dönüşmesi 1966 planından itibaren üzerinde durulan bir ulaşım sorunudur (Taşçı ve Berksan 1966).



Resim 2. Konya kent merkezinin 1955, 1976 ve 2019 yıllarına ait hava fotoğrafları (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2012; Google Earth 2019a)

Resim 2'de yer alan görseller, 1960'lardan itibaren Konya kent merkezine bağlanan yollarla ortaya çıkan taşıt baskısını somut bir biçimde göstermektedir. Özellikle, 1976 yılına ait hava fotoğrafında görülen Ankara Caddesi (kuzey yönünden Alaeddin Tepesine erişen) merkeze doğrudan bağlanan bir yol olması açısından 1966 planı kapsamında ciddi biçimde eleştirilmiştir. Elli yılı aşkın bir zaman öncesinde ortaya konan bu saptamaya karşın zaman içerisinde Alaeddin Tepesi ve yakın çevresinde gelişen yol ağı ile 2000'li yılların başında "tüm yolların Alaeddin'den geçmesi" gibi kent merkezindeki taşıt baskısının azaltılmasını amaçlayan politikalarla çelişen bir durum ortaya çıkmıştır.

1966 planından sonra, kentin bütüncül biçimde ele alındığı bir diğer çalışma olan 1983 Çevre Düzeni Planı da kent merkezindeki ulaşım kurgusunu doğrudan ilgilendiren kararlar içermektedir. Bu plan kapsamında ortaya çıkan kuzey gelişme koridoru fikrini destekleyen ve kent merkezi ile Selçuk Üniversitesi Yerleşkesini birbirine bağlayan tramvay hattı (Resim 3) kentin son 30 yılına damga vuran en önemli yatırım kararıdır. Söz konusu tramvay hattı kentin makroform kararları ile tutarlı bir yaklaşım ortaya koymasının yanı sıra kent merkezine taşıtların değil, insanların erişimini kolaylaştırmayı amaçlayan yönü ile de vurgulanmaya değerdir.

Üzerinde durulan konuya ilişkin vurgulanması gereken son belge 2001 yılında tamamlanan, kentin ulaşım kurgusunun bütüncül biçimde ele alındığı Konya Ulaşım Ana Planı çalışmasıdır. Söz konusu plan, yazı kapsamında odaklanılan konuya yönelik tespitler ve getirilen çözüm önerileri açısından önemli bir belgedir. Plan kapsamında kent merkezine ilişkin temel kararlar;

- Merkezden geçen taşıt trafiğinin alternatif koridorlar geliştirilerek merkezin dışına alınması,
- Merkeze gelen trafiğin, olabildiğince merkez içine sokulmadan merkez çeper-lerinde tutulması,
- Merkezde taşıt trafiğinden arındırılmış alanlar yaratılarak tarihi dokunun korunmasının sağlanması ve
- Trafik düzenlemelerinde taşıtlara öncelik veren yaklaşımların terk edilmesi

başlıkları altında ifade edilmiştir. Trafiğin, kent merkezi üzerinde yarattığı sorunlara yönelik üretilen stratejiler çerçevesinde ise;

"Trafiği merkeze yönlendiren dolaşım şemasında gerekli değişikliklerin yapılması; yolculuk varış noktası merkez olmayan taşıtların merkez dışından geçmesine imkân verecek alternatif koridorların oluşturulması; merkezden geçişin (hız ve süre açısından) avantajlı olmaması için merkezde trafik hızlarının azaltılması, yayalaştırma önlemleri (yaya yolları, genişletilen kaldırımlar, sık yaya geçişleri gibi) ile merkezden geçişin avantajlarının ortadan kaldırılması ve sorunun özü itibarıyla Konya kent merkezinin özellikle toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımı ile kolay ulaşılan, ancak içinden zor geçilen bir alan olmasının sağlanması

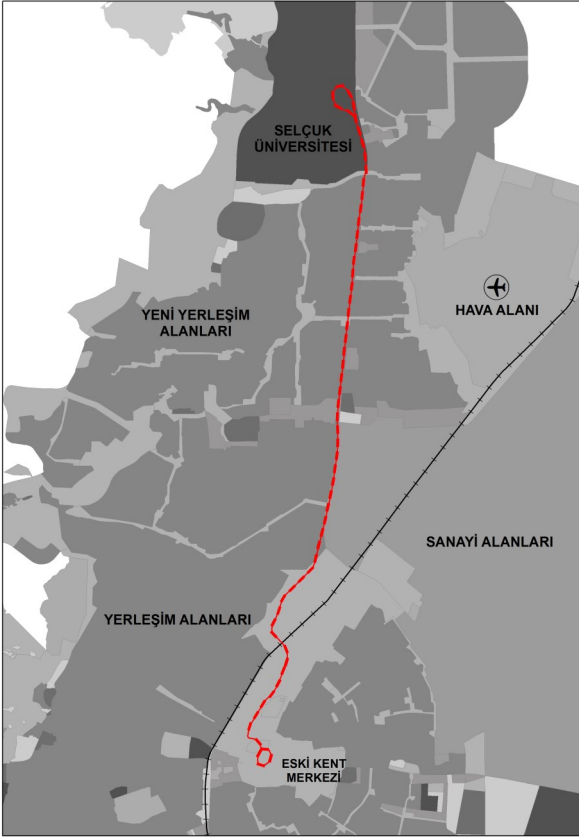
gerektiğine vurgu yapılmıştır (Yüksel Proje Ulaşım Art 2001). Yanı sıra planda politika düzeyinde çerçevesi çizilen yaklaşımlar somut bir belgeye dönüştürülerek kent merkezi ve yakın çevresinde "yayalaştırılması ya da yaya

SKETCH

Year | Yıl 2020
Volume | Cilt 02
Number | Sayı 01

"Konya Kent Merkezinde Taşıt Öncelikli Bir Uygulamanın İncelenmesi"

Mehmet Çağlar Meşhur, Sinan Levend

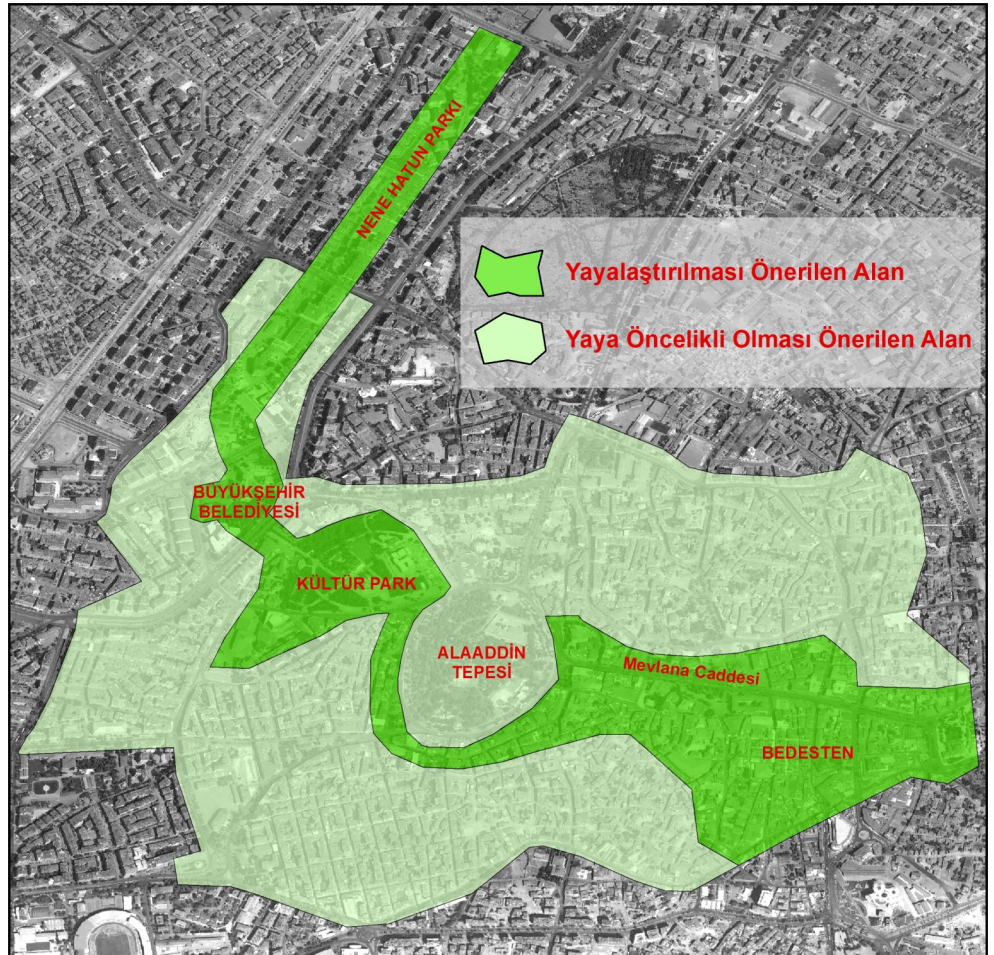


öncelikli olması" önerilen alanlar tanımlanmıştır. Resim 4'ten izlenebileceği üzere, plan kapsamında Mevlana Caddesi ile (bugün tümüyle yayalaştırılmış olan) Bedesten bölgesinin; Kültürpark, Alaaddin Tepesi'nin güney ve batı kesimi ile Büyükşehir Belediyesinin bulunduğu alanın yayalaştırılması ve yayalaştırılan bu alanların halihazırda kentteki önemli açık alanlardan biri olan Nene Hatun Parkı ile bütünleştirilmesi hedeflenmiştir. Aynı planda, taşıt trafiği kısıtlanarak yaya öncelikli olması önerilen bölgenin sınırları da tanımlanmıştır.

KENT MERKEZİNDE PLAN ÖNGÖRÜLERİYLE ÇELİŞEN BİR YOL DÜZENLEMESİ

Yazının bu bölümüne kadar kentçi ulaşım konusu genel içeriği ile ele alınmış, özellikle kent merkezlerinde benimsenmesi gereken ulaşım yaklaşımlarına değinilmiş ve son elli yıl içerisinde Konya kent merkezi ve yakın çevresindeki ulaşım kurgusunu etkileyen kararlar genel çizgileriyle ortaya konulmuştur. Söz konusu karar ve yaklaşımların özellikle Konya kent merkezinde yaşanan ulaşım sorunları ve bu sorunları ortaya çıkaran nedenlere yönelik getirilen önermeler bağlamında önemli çalışmalar

Resim 3. Kent merkezi ile Selçuk Üniversitesi Yerleşkesini bağlayan tramvay güzergâhı

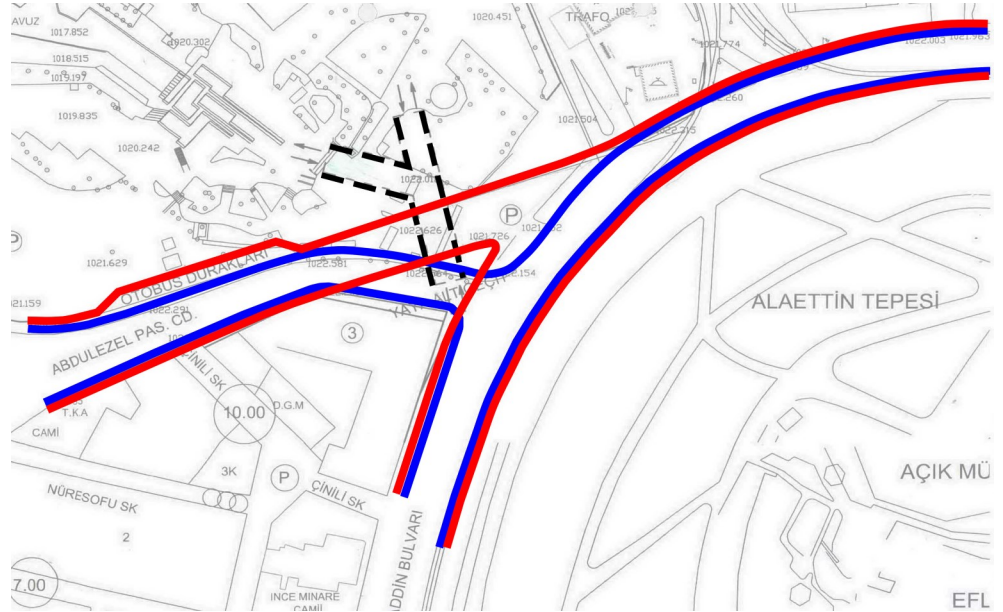


Resim 4. 2001 Ulaşım Ana Planında kent merkezi ve yakın çevresinde yayalaştırılması ya da yaya öncelikli olması önerilen alanlar

(15 Ağustos 2010 tarihli Google Earth uydu görüntüsü üzerinde 2001 Ulaşım Ana Planı verileri temel alınarak Hazırlanmıştır.)

olduğu muhakkaktır. Ne var ki, 2010 yılında kentin kalbi olarak nitelendirilebilecek bir alanda yapılan yol genişletme ve güzergâh değişikliği düzenlemesi ile hem ulaşım planlamasının temel ilkeleri hem de Konya Kenti Ulaşım Ana Planının kararlarıyla çelişen bir uygulama hayata geçirilmiştir. Kısıtlı bir alanı ilgilendirmesine karşın uygulamanın gerçekleştirildiği alanın gerek niteliği gerekse konumu uygulamaya "bir yol düzenlemesinden" daha fazla anlam yüklemiştir.

Trafik sıklığı gerekçe gösterilerek, kent merkezinde yaya hareketliliğinin en yoğun olduğu alanlardan birinde Konya Büyükşehir Belediyesi'nce hayata geçirilmek istenen uygulama kapsamında farklı düzenleme önerileri gündeme getirilmiş, söz konusu yerin, III. Derece Arkeolojik Sit Alanı sınırları içerisinde kalması nedeniyle (o zamanki adıyla) Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu da sürecin içerisinde yer almıştır.



Resim 5. Mavi çizgi ile belirtilen yollar eski yol dokusunu, kırmızı çizgi ile belirtilen yollar öneri yol güzergâhını, siyah kesik çizgiler yeni yol güzergâhı ile birlikte yapılmak istenen yaya alt geçidini göstermektedir.

Konya Büyükşehir Belediyesi, Fen İşleri Dairesi Başkanlığı'nca gündeme getirilen ilk düzenleme teklifi, Resim 5'te görülen yaya alt geçidi projesidir. 2008 yılı başında Koruma Kuruluna iletilen ve yaya hareketinin daha güvenli hale getirilmesi amacıyla yapıldığı iddia edilen düzenleme kapsamında, yaya geçişlerinin yolun alt kotuna alınması ve kaldırım kenarlarına yapılacak korkuluklarla birlikte morfolojisi değiştirilerek doğrusal hale getirilen yol güzergâhının tamamen taşıt trafiğine ayrılması önerilmiştir. Söz konusu proje önerisi, Koruma Kurulunun 28.01.2008 tarihli kararında "...yaya altgeçidi yapılması isteminin, III. Derece Arkeolojik Sit Alanında derin kazı gerektireceğinden uygun olmadığına" ifadelerine yer verilerek (Konya Büyükşehir Belediyesi ve Selçuklu Belediyesi temsilcilerinin karşı oylarıyla) reddedilmiş; Kurulun, tarihi ve kültürel varlıkların korunmasına yönelik aldığı bu kararla (bir bakıma şans olarak da değerlendirilebilecek şekilde) kentin merkezinde, yaya yoğunluğunun en yüksek olduğu yerlerden birinin tümüyle taşıtlara terk edilmesinin önüne geçilmiştir. Bir dönem Ankara Kızılay Meydanında da yapılmak istenen bu düzenleme biçiminin somut örneklerinden biri, Konya Büyükşehir Belediyesi binasının bulunduğu kavşakta 2003 yılında uygulanmıştır. Resim 6'da görülen uygulama kapsamında yaya geçişleri alt kotta, içerisinde ticari birimlerin olduğu alt geçide yönlendirilmiş, (kaldırım kenarlarına konulan demir korkuluklarla birlikte) kavşak tümüyle yaya geçişlerine kapatılmıştır.

Resim 6. Yaya geçişlerinin ticari birimlerin bulunduğu alt geçide yönlendirilmesi ile tümüyle taşıtlara ayrılmış Konya Büyükşehir Belediyesi binasının önündeki kavşak (Fotoğraf, Sinan Levend Kişisel Arşivi 2012)



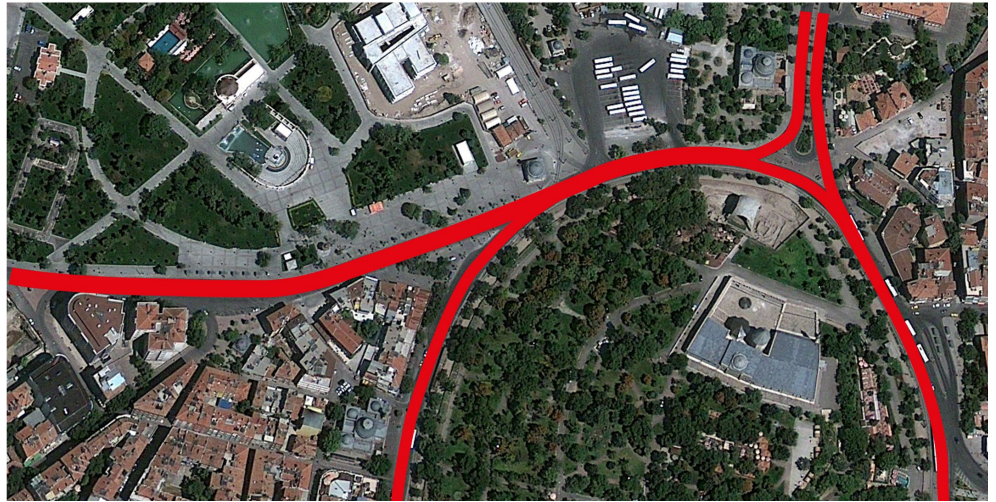
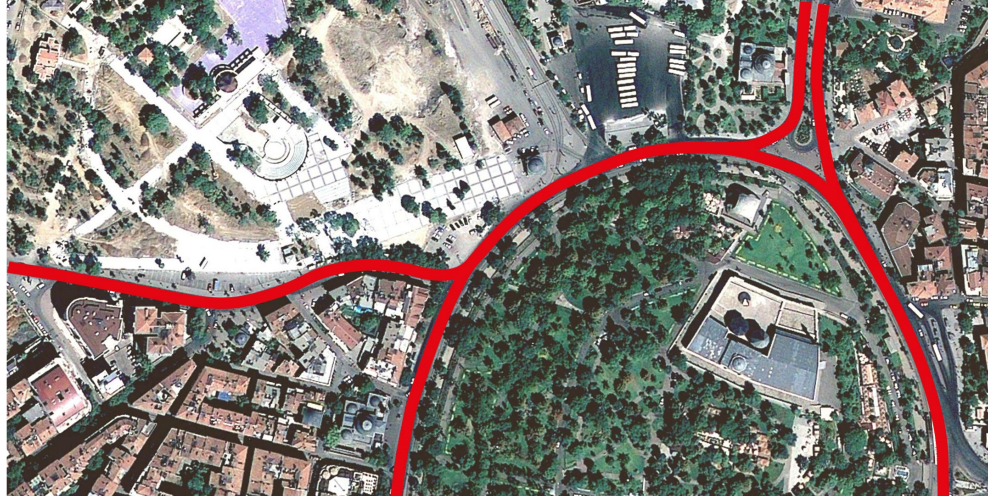
Yaya alt geçidi önerisinin uygun görülmemesi sonrasında yeniden hazırlanan düzenleme kapsamında, yaya geçiş güzergâhının tersi yönünde trafik ışıklarının bulunduğu bir proje önerisi üretilmiştir. (Resim 7). Yol dokusu üzerinde köklü değişim ortaya çıkaran uygulama ile öncesinde taşıt hızını denetleyen ve yaya için güvenli geçiş olanağı sağlayan yol morfolojisi, taşıtların hareketini kolaylaştıran, yaya güvenliğini azaltan ve kamusal alanlar arasında keskin ayrıma neden olan bir biçime sokulmuştur (Resim 8).

2001 Ulaşım Ana Planının önerileri kapsamında yayalaştırılması hedeflenen bölge içerisinde kalan (Bkz. Resim 4) yol düzenlemesinin, yaya güvenliği açısından yarattığı etkiyi gözlemleyebilmek amacıyla incelenen kaza istatistikleri sorunu somut biçimde ortaya koymuştur. Tablo 1'de sayısal olarak verilen, Resim 9'da ise konum bilgileri aktarılan kazalara ilişkin en önemli bulgu (Emniyet Genel Müdürlüğü Kaza İstatistikleri 2009-2013) 2011 ve 2012 yıllarında yaşanan yaya ve bisiklet kazalarındaki artıştır.

Resim 7. Taşıt trafiğinin rahatlatılmasını amaçlayan düzenleme ile oluşan yaya geçiş güzergâhı (Konya KTVKKBK 2009)

Not: Kırmızı düz çizgi, düzenleme öncesindeki yaya geçiş güzergâhını göstermektedir.





Resim 8. Düzenleme öncesi (üstte) ve sonrasında taşıt yollarının biçimi (26 Ağustos 2009 (üstte) ve 15 Ağustos 2010 tarihli görüntüler) (Google Earth 2019b)

Tablo 1'den izlenebileceği üzere 2009 yılında yaşanan toplam 5 kazada 7 kişi; yol düzenlemesinin gerçekleştirildiği 2010 yılı içerisinde ise toplam 4 kazada 5 kişi yaralanmıştır. Ancak, yol düzenlemesinin 2010 yılının ortalarında tamamlandığı, 2010 yılının bir bölümünde inşası süren uygulama sırasında araç kullanımı ve yaya dolaşımının büyük ölçüde kısıtlandığı göz önüne alındığında 2010 yılına ait verilerin söz konusu yerde ortaya çıkan riskler açısından yeterli düzeyde açıklayıcı olmadığını vurgulamak gerekir. Kaza verileri açısından dikkat çekici bir diğer durum 2009 ve 2010 yıllarına benzer biçimde, 2011 yılında gerçekleşen yaralanmalı kazaların tümünün yaya ve bisiklet kullanıcılarının karıştığı kazalar olmasıdır. 2009 yılı ile karşılaştırıldığında 2011 yılında yaklaşık iki katına çıkan yaralanmalı kaza sayısı 2012 yılında da artış göstermiş (10 kaza), yaralı sayısında ise kısmi bir azalma yaşanmıştır (10 yaralı). 2012 yılında yaşanan kazaların bir diğer önemli yönü 2009, 2010 ve 2011 yıllarından farklı olarak taşıtların karıştığı kazalardır. Kent merkezinde taşıt seyir hızının kentin diğer kesimlerine göre daha düşük olduğu (ya da olması gerektiği) dikkate alındığında, yaşanan yaralanmalı araç kazaları, yol düzenlemesi ile ortaya çıkan risklerin sadece yaya ve bisiklet kullanıcılarını değil taşıtları da ilgilendirdiğini göstermesi adına kayda değerdir. Olumlu bir gelişme olarak 2013 yılında yaşanan yaya, bisiklet ve araç kazalarındaki azalma ise büyük ölçüde 2010 yılında doğrusallaştırılan yol üzerine taşınan otobüs durakları ile ilişkilidir. Söz konusu alanın, Kültür Park durağı olarak kent merkezindeki otobüs kalkış noktalarından biri haline getirilmesi toplu taşıma araçları ile birlikte ciddi bir yaya hareketliliği oluşturmuş, bu durum özellikle taşıt kullanıcılarını (zorunlu olarak) tedbirli araç kullanmaya yöneltmiştir.

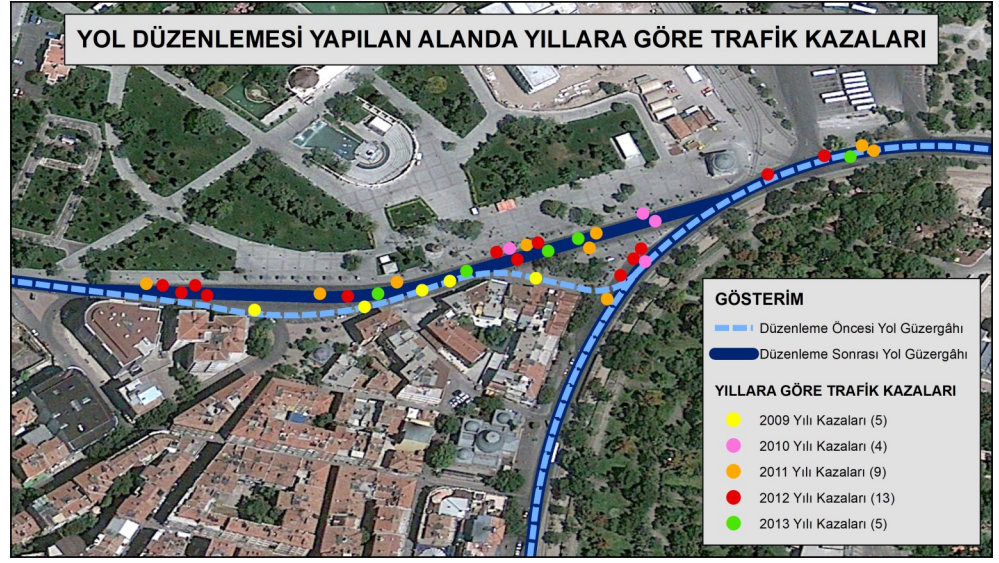
SKETCH

Year | Yıl 2020
Volume | Cilt 02
Number | Sayı 01

"Konya Kent Merkezinde Taşıt Öncelikli Bir Uygulamanın İncelenmesi"

Mehmet Çağlar Meşhur, Sinan Levend

Resim 9. Yol Düzenlemesi Yapılan Alanda Yıllara Göre Trafik Kazaları (15 Ağustos 2010 tarihli Google Earth Uydu görüntüsü üzerinde Emniyet Genel Müdürlüğü Kaza İstatistikleri konum verileri kullanılarak hazırlanmıştır.)

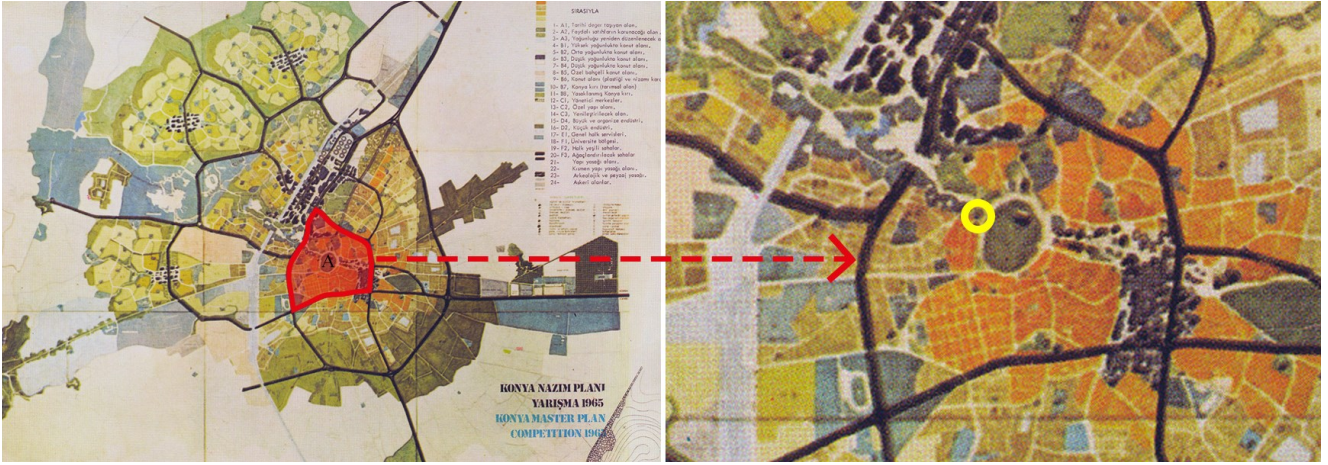


Yıl	Kaza Türü	Kaza Sayısı	Yaralı Sayısı
2009	Otomobil Bisiklet Kazası	1	1
	Otomobil Yaya Kazası	2	4
	Otobüs Yaya Kazası	1	1
	Kamyonet Yaya Kazası	1	1
2010	Motosiklet Yaya Kazası	2	3
	Kamyonet Yaya Kazası	2	2
2011	Otomobil Yaya Kazası	6	7
	Kamyonet Bisiklet Kazası	1	1
	Otomobil Bisiklet Kazası	1	1
	Motosiklet Bisiklet Kazası	1	3
2012	Kamyonet Yaya Kazası	1	1
	Otomobil Yaya Kazası	6	6
	Motosiklet Yaya Kazası	2	2
	Otomobil Bisiklet Kazası	1	1
	Otomobil Otobüs Kazası	1	1
	Otomobil Kamyonet Kazası	1	1
	Otomobil Otomobil Kazası	1	2
2013	Otomobil Yaya Kazası	3	3
	Minibüs Bisiklet Kazası	1	1
	Otomobil Otomobil Kazası	1	1
Toplam		36	43

Tablo 1: Yol Düzenlemesi Yapılan Alanda Yıllara Göre Trafik Kazaları ve Kaza Türleri (Emniyet Genel Müdürlüğü Kaza İstatistikleri)

Kaza istatistikleri, daha da önemlisi Konya'nın elli yılı aşan planlama deneyimleri ile de vurgulandığı üzere kentin en önemli noktalarından birinde hayata geçirilen uygulamaya ilişkin temel sorun, kent merkezlerinin ele alınma biçimini belirleyen ulaşım ilkelerine, 1966 planı kapsamında yapılan saptamalara ve Konya Büyükşehir Belediyesi'nin kendi ürettiği ulaşım ana planında ortaya konan temel düşüncelere aykırı bir yaklaşımın ortaya konmuş olmasıdır. Uygulamanın

gerçekleştirildiği alana ilişkin 1966 planı kapsamında taşıt baskısının azaltılması yönünde tavsiyeler varken (Resim 10); yine 2001 Konya Ulaşım Ana Planı kapsamında, söz konusu bölgede taşıt baskısını azaltmak amacıyla kent merkezi ile toplu taşıma bağlantılarının güçlendirilmesi ve merkeze gelen trafiğin, olabildiğince merkez içine sokulmadan merkez çeperlerinde tutulması ve bu alanın yaya öncelikli yaklaşımlarla ele alınması yönünde öneriler geliştirilmişken tüm bu öneri ve yaklaşımlara aykırı biçimde kentin kalbine kadar gelen taşıt trafiğinin rahatlatılmasına/hızlandırılmasına odaklanılmıştır. Uygulama sonucunda ortaya çıkan durum (Resim 11), yazının başlığında da vurgulandığı üzere kent merkezinde taşıtlar için ayrılan alanların azaltılması ve taşıt trafiğini kısıtlayıcı önlemler alınması ilkesine aykırı biçimde daha fazla yol ve altyapı oluşturarak taşıt trafiğini rahatlatmayı amaçlayan anlayışı yansıtmaktadır ki, yaya güvenliğini de tehdit eden bu durum taşıt öncelikli uygulamalara tipik bir örnektir.



Resim 10. 1966 Planında taşıt baskısının azaltılması gerektiğine vurgu yapılan bölge (solda, kırmızı renkle gösterilen alan) ve yol düzenlemesinin gerçekleştirildiği alan (sağda büyütülmüş kısım üzerinde sarı renkli daire ile işaretlenen)

Resim 11. Düzenleme ile doğrusal hale getirilerek genişletilen yol ve düzenleme öncesindeki yolun formu (kırmızı çizgi ile gösterilen) (Konya Büyükşehir Belediyesi 2019)



SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentler, farklı dönemlere ilişkin ekonomik, sosyal, siyasi ve teknolojik unsurların şekillendirdiği değişimleri bünyelerinde barındırmıştır. Söz konusu değişimlerin önemli bir parçası olan ulaşım da her koşulda kentsel yaşamın bir bütünleyeni olarak önemini sürdürmüştür (Kılınçaslan 2012). Dolayısıyla, kentsel yaşamın koşulları ve bunları şekillendiren unsurlar değiştikçe ulaşım kavramının anlamı-

içeriği değişime uğramıştır. Zaman içerisinde çeşitlenen kentsel sorunlar ve teknolojik olanakların artması ulaşımı daha kapsamlı ve farklı boyutları ile ele alınması gereken bir konu haline getirmiştir.

Kentlerin tarihsel gelişimi ile birlikte ulaşım konusunu ele alan kuramsal ve uygulama içerikli çalışmalarda artış, konuya ilişkin temel ilke ve ölçütlerin belirlenmesine önemli katkı sağlamıştır. Bugün, ulaşım planlaması açısından üzerinde uzlaşılmış, kentlerin gelişiminde ve planlanmasında temel alınması gereken birçok ölçüt/prensip vardır. Bu ölçütler içerisinde en önemlilerinden birisi kent merkezleri üzerindeki taşıt baskısının azaltılması; böylelikle kent merkezinin yaya öncelikli ulaşım yaklaşımları ile alınmasına ve kentlerin kendine özgü karakterini yansıtan merkezlerin morfolojisinin korunmasına olanak sağlanmasıdır.

Ne var ki, kentlerin planlaması sürecinde olduğu gibi, ulaşım konusu da siyasal boyutu olan, karar alma süreçlerinde farklı aktörlerin belirleyici olabildiği bir alandır. Sözü edilen yapı, üzerinde uzlaşılan temel prensiplerle uyumlayan, kısa dönemdeki etkileri düşünülmüş noktasal çözümlerin ortaya çıkmasının nedenlerinden biridir. Yazının konusunu oluşturan uygulama, kentin ulaşım ana planı kararları ile örtüşmeyen, kentin merkezindeki yolların genişliği ve doğrultusunu değiştirerek taşıt trafiğinin rahatlatılmasını amaçlayan bir yaklaşıma sahip olduğu için tartışmaya açılmıştır. Konya kentine ilişkin farklı ölçek ve nitelikteki planlama çalışmalarının tamamına yakınında kentin tarihsel kimliğine sağladığı katkıya vurgu yapılan ve bu yönü ile kentin en önemli simgelerinden biri olarak nitelendirilen Alaeddin Tepesi'nin bitişiğinde gerçekleştirilen uygulamanın trafik güvenliği açısından doğurduğu riskler, kent merkezlerinin yaya öncelikli yaklaşımlarla ele alınmasının gerekliliğini ve yol morfolojisinin korunmasının önemini açıkça ortaya koymuştur. Çalışma ile elde edilen bulgular, çoğu zaman teknik altyapı yönü ön plana çıkarılan ulaşım konusunun kent morfolojisi ile ilişkisini göstermesi yönüyle de önemlidir.

Bu tartışma kapsamında ortaya çıkan sonuç kadar sürecin gelişimi ve kente yapılan müdahalelerde kuramsal bilgi ile uygulamaya yön veren düşünce arasında ortaya çıkan uyumsuzluğun da irdelenmesi gerekmektedir. Söz konusu uyumsuzluğa yönelik -çokça yapıldığı gibi- kent yönetimine ve siyaset alanına eleştiri ya da suçlama yönelmek ise sorunun yüzeysel biçimde değerlendirilmesine neden olmaktadır. Bu çerçevede ülkemizde ciddi birikime sahip olduğumuzu düşündüğümüz konularda dahi hataların yapılmasında kent yöneticileri/siyasiler kadar, karar alıcıları yönlendiren, kentsel sorunların çözümü konusunda noktasal düşünen ve ilişkileri yeterli düzeyde kurgulayamayan teknik elemanların da sorumluluğunun bulunduğunu unutmamak gerekir.

Çalışmanın sonunda vurgulanması gereken asıl sorun ise Türkiye'de kentsel ulaşım planlamasının hukuksal boyutu ve uygulama çerçevesinin belirlenmesindeki eksikliklerdir (Özalp ve Öcalır 2008). İncelenen uygulamada, kent merkezine kadar gelen taşıt trafiğinin rahatlatılmasına yönelik düzenlemenin, Konya Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlatılan ve 2001 yılında tamamlanan Konya Ulaşım Ana Planına açıkça aykırı olması ifade edilen hukuki boşluğu somut bir biçimde ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, kentsel ulaşım planlamasının çerçevesinin ve unsurlarının bağlayıcı ve zorlayıcı olacak şekilde, imar planlarında olduğu gibi, belirlenmesi ülkemiz açısından öncelikli konulardan biridir.

Kaynaklar

- Abrahamse, W., L. Steg, R. Gifford, ve C. Vlek. 2009. "Factors influencing car use for commuting and the intention to reduce it: A question of self-interest or morality?" *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(4): 317-324.
- Acar, İ. H. 1992. "Kentiçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve İstanbul'un Durumu." içinde *İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi*, 468-480. İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi.
- Acar, İ. H. ve M. S. Acar. 2011. "Sürdürülebilir Ulaşım Politikalarının İnsan Davranışına, Huzuruna ve İlişkilerine Etkileri." içinde *9. Ulaştırma Kongresi*, 151-160. İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul Şubesi.
- Aru, K. A. 1965. *Yayalar Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Babalık Sutcliffe, E. 2012. "Toplu Taşıma Sistemleri." içinde *Kentsel Ulaşım*, derleyen T. Kılınçaslan, 127-178. İstanbul: Ninova.
- Beirão, G. ve A. Cabral. 2007. "Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study." *Transport Policy*, 14(6): 478-489.
- Benk, S. 2007. "Kentiçi Ulaşım Sonucu Oluşan Negatif Dışsallıklar ve Önleme Yolları." Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uludağ Üniversitesi.
- Bergstad, C., A. Gamble, O. Hagman, M. Polk, T. Gärling, ve L. Olsson. 2011. "Affective-symbolic and instrumental-independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use." *Journal of Transport Geography*, 19(1): 33-38.
- Delucchi, M. ve K. Kurani. 2013. "How to have sustainable transportation without making people drive less or give up suburban living." *Journal of Urban Planning and Development*, 140(4), 04014008.
- DPT. 1991. *VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Kentiçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: DPT.
- Elker, C. 2002. *Ulaşımında Politika ve Pratik*. Ankara: Gölge Ofset Matbaacılık.
- Gärling, T. ve G. Schuitema. 2007. "Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility." *Journal of Social Issues*, 63(1): 139-153.
- Gerçek, H. 2001. "Büyük Kentlerde Hareketlilik, Otomobil Kullanımı ve Trafik Tıkanıklığı: İstanbul İçin Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme." içinde *İstanbul Kentiçi Ulaşım Sempozyumu*, 19-28. İstanbul: TMMOB İl Koordinasyon Kurulu.
- Gil, A., H. Calado, ve J. Bentz. 2011. "Public participation in municipal transport planning processes—the case of the sustainable mobility plan of Ponta Delgada, Azores, Portugal." *Journal of Transport Geography*, 19(6): 1309-1319.
- Google Earth. 2019a. Konya Kent Merkezi. Konya. Erişim Tarihi 16.04.2019
- Google Earth. 2019b. Alâeddin Tepesi'nin Çevresinde Taşıtların Biçimi. Konya. Erişim Tarihi 16.04.2019
- Greene, D. ve M. Wegener. 1997. "Sustainable Transport." *Journal of Transport Geography*, 5(3): 177-190.
- Greg, R. ve C. Wu. 2010. "Bicycle facility planning using GIS and multi-criteria decision analysis." *Applied Geography*, 30(2): 282-293.
- Kenworthy, J. ve F. Laube. 1996. "Automobile dependence in cities: an international comparison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability." *Environmental Impact Assessment Review*, 16(4-6):279-308.
- Kılınçaslan, T. 2012. "Ulaşım Sistemi ve Yol Ağları." içinde *Kentsel Ulaşım*, derleyen T. Kılınçaslan, 49-125. İstanbul: Ninova.
- Konya Büyükşehir Belediyesi. 2012. Konya Kent Merkezi. Konya Büyükşehir Belediye Arşivi, Konya.
- Konya Büyükşehir Belediyesi. 2019. Alaeddin Tepesi. Konya Büyükşehir Belediyesi, Konya. <http://konya.com.tr/portfolio-item/alaeddin-tepesi/> adresinden alındı.
- Konya KTVKBK. 2009. Kültürpark Projesi Park Girişi. Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Bölge Müdürlüğü, Konya.
- Litman, T. ve D. Burwell. 2006. "Issues in sustainable transportation." *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4): 331-347.
- Loukopoulos, P., J. Cecilia, T. Gärling, C. Schneider, ve S. Fujii. 2005. "Public attitudes towards policy measures for reducing private car use: evidence from a study in Sweden." *Environmental Science & Policy*, 8(1): 57-66.
- Meşhur, M. Ç. 2008. "Planlama Geleneği Olan Kentten Planlama Tartışmasını Unutan Kente." *Planlama*, 4: 33-39.

- Mohamad, J. ve A. Kiggundu. 2007. "The rise of the private car in Kuala Lumpur, Malaysia." *IATSS Research*, 31(1): 69-77.
- Newman, P. ve J. Kenworthy. 2006. "Urban design to reduce automobile dependence." *Opolis*, 2(1): 35-52.
- Newman, P. ve J. Kenworthy. 2015. *The end of automobile dependence. In The End of Automobile Dependence*. Washington, DC: Island Press.
- Özalp, M. ve E. V. Öcalır. 2008. "Türkiye'deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi." *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 25(2): 71-97.
- Pojani, D. ve D. Stead. 2015. "Sustainable urban transport in the developing world: beyond megacities." *Sustainability*, 7(6): 7784-7805.
- Redman, L., M. Friman, T. Gärling, ve T. Hartig. 2013. "Quality attributes of public transport that attract car users: A research review." *Transport Policy*, 25: 119-127.
- Schiller, P., E. Bruun, ve J. Kenworthy. 2017. *An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation*. London: Routledge.
- Sheller, M. ve J. Urry. 2000. "The city and the car." *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4): 737-757.
- Steg, L. ve R. Gifford. 2005. "Sustainable transportation and quality of life." *Journal of Transport Geography*, 13(1): 59-69.
- Taşçı, Y. ve H. Berksan. 1966. *Konya İmar Planı Yarışmasında 1.ligi Kazanan Müsabıkın İzah Notu*. Konya.
- Yüksel Proje Ulaşım Art. 2001. *Konya Ulaşım Ana Planı Final Raporu*. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi.
- Zorlu, F. 2017. "Kentsel Ulaşım Planlaması." içinde *Kent Planlama*, derleyenler S. S. Özdemir, B. Özdemir Sarı ve N. Uzun, 281-304. Ankara: İmge Kitabevi.

A Review about the Problem of Vehicle Dependency in the Konya City Center

Mehmet Çağlar MEŞHUR*; Sinan LEVEND**

* Department of City and Regional Planning, Konya Technical University

** Department of City and Regional Planning, Konya Technical University

Abstract

Vehicle dependency is a great problem for city center, especially sustaining urban morphology and pedestrian accessibility. So, city centers should be handled with pedestrian-oriented transportation policies and to develop different tools for decreasing the pressure of vehicles. In this way, the most important tool is to support public transport systems for the accessible city center. Otherwise, some consequences cause difficulties for pedestrian accessibility and the effective use of public spaces. The city of Konya has experienced the problem of vehicle dependency from the 1960s. This problem has been tried to solve by different transportation policies and tools such as developing public transport systems, designing alternative roads around the city center, encouraging bicycle use and pedestrianization. However, in 2010, the road arrangement was contradictory with efforts to decrease vehicle dependency in the city center. The arrangement aiming to solve traffic congestion focused on improving the road infrastructure and linearizing the road form, which was previously safer for pedestrians. As a result, pedestrian and bicycle accidents are increased and occurring segregation between public spaces. Within the scope of the study, the transportation criteria that should be taken into consideration in the planning of the city centers have been put forward and then urban transport decisions affecting the Konya's city center are explained in general items. The main subject of the study is an example of the problem of vehicle dependency in Konya city center. The study aims to examine the process of a road arrangement and to present the conflicts between urban transport decisions and road arrangement. The case study shows that despite the principles and planning decisions adopted by the institution, the political and bureaucratic structure can be effective in handling city center with the vehicle-oriented transportation approach.

Submitted | Gönderim: 15.02.2020
Accepted | Kabul: 08.11.2020

Correspondence | İletişim:
mcmeshur@yahoo.com

doi: 10.5505/sjcrp.2020.14633

Keywords: Transportation, Vehicle Dependency, City Center, Konya