



Alınış tarihi (Received): 30.10.2023

Kabul tarihi (Accepted): 18.01.2024

## Turizm Bölgelerinde Yaya Yolu Kalitesinin Değerlendirilmesi: Şanlıurfa Örneği

Mehmet Emin ŞAHİNALP<sup>1</sup> Canan KOÇ<sup>2,\*</sup>

<sup>1</sup>Haliç Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, İnşaat Teknolojisi Programı, İstanbul.

<sup>2</sup>Dicle Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik ABD Diyarbakır

\*Sorumlu yazar: [canan.koca@dicle.edu.tr](mailto:canan.koca@dicle.edu.tr)

**ÖZET:** Türkiye sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihi değerleri ile farklı coğrafyalardan turistlerin uğrak yeri olmuştur. Turizm, kentin sosyo-kültürel, çevresel ve ekonomik açıdan canlılığında büyük öneme sahiptir. Turizm alanlarının etkili bir şekilde dolaşılması ve deneyimlenmesi için uygun fiziksel koşulların sağlanması gerekmektedir. Turizm alanlarının daha çok yayalar tarafından gezilmesi beraberinde yaya yolu kalitesinin önemini getirmektedir. Kaliteli, güvenli, konforlu ve rahat dolaşılabilir turistik alanlar turizmin gelişimini olumlu yönde etkilemektedir. Çalışmada, tarihi, kültürel ve doğal değerleri ile öne çıkan Şanlıurfa'da yürüme ortamının kalitesinin değerlendirilmesi ve eksikliklerin tespit edilerek önerilerde bulunulması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, Şanlıurfa kentinde üç cadde seçilmiştir. Alan seçiminde turizm bölgesi içinde yer alması, ticaret ve yaya yoğunluğunun fazla olması etkili olmuştur. İncelenen Sarayönü, Divanyolu ve Balıklıgöl Caddeleri'nde gözlem ve fotoğrafçılık teknikleri kullanılarak caddelerin yaya yolu kalitesi değerlendirilmiştir. Yaya yolu kalitesi bağlantı, kolaylık, konfor, temizlik ve eğlence boyutlarıyla ele alınmıştır. Üç caddedeki yaya yolu kalitesinin orta dereceli olduğu sonucuna varılmıştır.

**Anahtar Kelimeler** – Turizm, Yaya Yolu Kalitesi, Ulaşılabilirlik, Şanlıurfa

## Evaluation of Pedestrian Way Quality in Tourism Regions: Case of Şanlıurfa

**ABSTRACT:** Turkey has become a popular destination for tourists from different regions due to its natural, cultural, and historical assets. Tourism has great importance in the socio-cultural, environmental and economic vitality of the city. In order for tourism areas to be effectively traveled and experienced, suitable physical conditions must be provided. The fact that tourism areas are mostly visited by pedestrians emphasizes the importance of pedestrian walkway quality. Quality, safe, comfortable and easily navigated tourist areas positively affect the development of tourism. The study aims to evaluate the quality of the walking environment in Şanlıurfa, which stands out with its historical, cultural and natural values, and to identify deficiencies and make suggestions. In this context, three streets in Şanlıurfa have been chosen for evaluation. The selection was based on their location within the tourism region and the high commercial and pedestrian density. The pedestrian walkway quality of Sarayönü, Divanyolu, and Balıklıgöl Streets was evaluated through observation and photography techniques. The quality was assessed in terms of connectivity, convenience, comfort, cleanliness, and conviviality dimensions. It was concluded that the pedestrian walkway quality in these three roads is moderate level.

**Keywords** – Tourism, Sidewalk Quality, Transportability, Şanlıurfa

### 1. Giriş

Sosyo-kültürel ve çevresel gelişme açısından önemli bir araç olan turizm aynı zamanda ülke ekonomisine önemli katkılar sunmaktadır. Doğru yönetildiğinde turizm, bir yerin sahip olduğu potansiyellerin tanıtımını ve değerlendirilmesini sağlayarak sürdürülebilir

kalkınmanın unsurlarından biri haline gelmektedir. Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre 2022 yılında 963 milyon kişinin seyahat etmesiyle toplam 1 trilyon 12 milyar dolar harcama yapılmıştır (URL-1). Dünyanın birçok yerinde olduğu gibi Türkiye’de de farklı türleri ile turizm önemli bir gelir kaynağı ve sektördür. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre Türkiye’de 2022 yılındaki ziyaretçi sayısı 11.978.111 kişi olup, turizmden elde edilen gelir 46 milyar 274 milyon 907 bin dolar olarak kayıtlara geçmiştir (URL-2).

Seyahat edilebilirliğin artması ve yeni trendlerin ortaya çıkması ile turizm sektörü giderek gelişmekte ve ekonomik katkısı büyümektedir. Gezme eylemi temeline dayanan turizm, aynı zamanda eğlenme, dinlenme gibi olguları barındıran eylemler bütünüdür. Dolayısıyla turizm, konaklama-hizmet-çevre üçlemesini kapsayarak doğal, kültürel ve tarihi kaynaklara bağlı olarak varlığını sürdürmektedir (Erman, 2012). Bu anlamda Türkiye’nin konumu nedeniyle birçok medeniyete ev sahipliği etmesi zengin bir turizm potansiyelini beraberinde getirmiştir. Kıtalar arasında konumlanması, önemli ticaret ve su yolları üzerinde yer alması farklı kültürden ve inançtan insanların etkileşim içerisinde bulunduğu birçok uygarlığın var olmasını ve zengin bir kültürel mirasın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Türkiye’nin yarımada olması ve iklimsel özellikleri deniz turizminin, jeolojik ve jeomorfolojik özellikleri kaplıca turizminin, topoğrafyası ve iklimik değerleri yayla ve kış turizminin gelişiminde etkili olmuştur. Ayrıca, geçmişte çok sayıda medeniyetin varlığı ile farklı dinlere ve kültürlere sahip kişilerin bir arada yaşaması günümüzde inanç turizmi açısından zengin bir ülke olmasını sağlamıştır. Ülkemizin sahip olduğu doğal, tarihi ve kültür değerleri turizmin çeşitlenmesini sağlarken dünya genelindeki tanınırlığını da artırmaktadır.

Türkiye’nin hemen hemen her kentinde farklı turizm türlerini görmek olasıdır. Bu bağlamda köklü tarihi ile Şanlıurfa özellikle kültür, tarih ve inanç turizmi ile öne çıkmaktadır. Şanlıurfa’nın akarsulara yakın ve ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunması itibarı ile sahip olduğu stratejik konumu (Ökten ve Çeken, 2008) nedeniyle çeşitli toplumların ziyaret noktası olarak kabul edilmesi turistik yerler arasında olmasında etkili olmuştur. Tarihi 12.000 yıl öncesine kadar dayandığı tahmin edilen (Topraklı, 2022), insanlığın en eski tapınaklarından biri olan ve inanç merkezi olarak kabul edilen Göbeklitepe (Kurt ve Göler, 2017) ile yine Göbeklitepe kadar eski bir tarihe sahip olan Karahantepe yerleşik düzene geçişin ilk aşaması olarak bilinen turistik yerlerden bazılarıdır. Birçok peygamberin Şanlıurfa’da bulunduğu ve bu vesileyle “peygamberler şehri” olarak adlandırılması bu şehri İslam inancında ayrı bir yere koymuştur. Hıristiyanlık devlet dini olarak dünyada ilk kez Urfa kralı Abgar Ukkama tarafından Urfa’da kabul görmüştür (Ökten ve Çeken, 2008). Ayrıca üç semavi din tarafından da kutsal olarak tanınması şehrin inanç turizmi bakımından önemini artmasına neden olmaktadır. Şanlıurfa şehrinin kültür turizminde önde gelen şehirlerden biri olmasını sağlayan diğer bir etken ise dini, askeri, sivil, sosyal ve ticari yapılarıdaki mimari özelliklerdir. Tarihi geleneksel taş evleri, Harran evleri, tarihin ilk üniversitesi olarak bilinen Harran Üniversitesi, M.S. 100 yılında Osreone Krallığı tarafından inşa edilen Kızılkoyun Nekropolü (URL-3), Haleplibahçe mozaikleri, tarihi Ulu Camii (Kızıl Kilise), Fırfırlı Camii (Fırfırlı Kilise) gibi tarihi yapılar ve bölgeler kentteki önemli turistik değerleri oluşturmaktadır. Ek olarak, Urfa’nın kalbi durumunda olan ve geleneksel kent dokusuyla bütünlük oluşturan Balıklı göl ve çevresi turizm amaçlı kente gelenlerin uğrak yerleri arasındadır.

Urfa gibi turistik kentlerin çekiciliğini artırmada “erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik” önemli unsurlar arasındadır. Turizm rotaları üzerindeki sirkülasyon alanlarının kalitesi ve ulaşılabilir- erişilebilir nitelikte olmaları turistik alanda dolaşan kullanıcıların rahat ve güvenli bir şekilde gezmesine yardımcı olmaktadır. Yürünebilir çevreler oluşturmak

insanlara sosyal uyum, güven, aktivite gibi olanaklar sağlarken, çevresel olarak ise çevre kirliliğini (hava, gürültü, görsel kirlilik vb.) azaltıcı çözümler sunmaktadır (Alkan ve Yeşil, 2022). Motorlu taşıtlar ve beraberinde gelen çevre ve gürültü kirliliği yayalaşmanın önemini arttırmaktadır.

Kentsel donatıları birbirine bağlayan yaya yolları, genellikle kent içindeki merkez bölgelerde yoğunlaşmakta, turizm ve ticareti teşvik etmekte, toplu taşıma odaklı ve yaya sirkülasyonunun fazla olduğu yerlerde bölgeleri birbirine bağlayan koridorlar olarak planlanmaktadır (Akbaş ve Gülhan, 2023). Aynı zamanda yaya yolları ile trafikle parçalanmış alanlar entegre edilmekte ve kamuya açık alanların devamlılığı sağlanmaktadır. Dolayısıyla, özellikle korunması gereken ve turizme açık alanlarda yaya yolları büyük önem taşımaktadır. Kullanıcının yaşam kalitesine katkıda bulunan, deneyim ve öğrenme (Kalafat ve Yeşil, 2021) imkânları sunan bu alanların tasarım ve düzenlemelerinde “kalite” önemli bir kriter olmaktadır.

Yaya yolu kalitesinin artırılması yürünebilirliği daha konforlu, güvenli ve eğlenceli kılmaktadır. Kentsel mekânda yürünebilirliği artırmak, kamusal mekânı renkli, canlı ve dinamik hale getirmekte; toplumsal etkileşime aracılık ederek, toplumsal uyumun ve yaşanabilir toplulukların gelişmesine de katkı sağlamaktadır (Akkar Ercan ve Belge, 2017). Toplumun dış mekândaki rahat dolaşımı birbiriyle entegre olan ve kalitede devamlılığın sağlandığı yaya yolları ile mümkün olmaktadır. Topoğrafya ve iklimsel özellikler dolaşım olanakları üzerinde etkili olmakla beraber, düzenlemelerde bu faktörlerin olumsuz yanlarını azaltıcı önlemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Kaliteli yaya yolları için genişlik, yükseklik, eğim, malzeme kalitesi, kent mobilyalarının konumu gibi hususların yanı sıra toplumdaki her bireyin düşünüldüğü düzenlemeler gereklidir.

Kent içindeki fonksiyon alanları yaya yoluna olan ihtiyacı farklılaştırmaktadır. Yoğun olarak kullanılan ticaret ve turizm alanlarında daha geniş yaya yolları önem kazanmaktadır. Bu alanlarda taşıt ve yaya sayısının fazla olması karmaşa, güvensizlik gibi sorunlara neden olurken, yapı-sokak ilişkisinin doğru kurgulandığı alanlarda yayaların dolaşımı kolaylaşmakta, toplumsal ilişkiler ve davranışlar olumlu yönde etkilenmektedir. Uygun konum ve ölçülerde kent mobilyalarının bulunduğu, ticari ve sosyal canlılığa sahip, güvenli, yeşil süreklilik içeren ve nitelikli yol üst yapısı ile tasarlanmış yaya yolları daha çok kullanıcı tarafından tercih edilmektedir (Akbaş ve Gülhan, 2023).

Konuyla ilgili ulusal ve uluslararası literatürde yapılan çalışmalarda yaya yolları çeşitli açılardan ele alınarak öneriler geliştirilmektedir. Uluslararası literatürde yaya yolunun incelendiği çalışmalar çoğunlukla iklimsel konfora odaklanmakta (Norouzasas ve ark. 2022), yaya ve bisikletlilerin güvenliği ele alınmakta (Ferreira ve ark. 2022), yaya konforu ve güvenlik özellikleri değerlendirilmekte (Bardutz ve Bigazzi, 2022), sürdürülebilir yaya yolları için modeller geliştirilmektedir (Domenico ve ark. 2022).

Ulusal literatürde ise çalışmalar çoğunlukla süreklilik, erişilebilirlik, yürünebilirlik, yaya güvenliği gibi konulara yoğunlaşmış, yaya bölgelerinde kullanıcı memnuniyeti ölçülmüş, kullanıcı tercihleri değerlendirilmiş, yaya yolları peyzaj açısından ele alınmıştır. Hepcan ve ark. (2006) çalışmalarında yaya erişimindeki süreklilik sorunlarını sabit ve değişken olmak üzere iki gruba ayırmıştır. Sabit sorunlar kendi içerisinde canlı ve cansız donatı elemanları olmak üzere alt gruplara ayırarak farklı alt parametreler belirlemiş ve bu sorunları Bornova caddeleri üzerinde değerlendirmiştir (Hepcan ve ark. 2006).

Şişman ve Etlı, (2007) çalışmalarında Tekirdağ kent merkezinde yer alan bazı caddeler üzerinde kentsel donatılar ve yeşil alan eksikliğine dayanan problemlerin giderilmesine yönelik öneride bulunmuştur. Çalışmada kentin ana sahiplerinin yayaları olduğunu ifade eden yazarlar, eksikliklerin yanı sıra ticari potansiyel ve kentsel doku ile bağlantı gibi faktörler göz önüne alınarak bazı caddeler için taşıt yolunun kapatılması ve yayalaştırması önerilerini getirmiştir (Şişman ve Etlı, 2007).

Alkan ve Yeşil, (2022) çalışmalarında sokakların yürünebilirlik değerlerini erişilebilirlik, işlevsellik, fiziki yapı, güvenlik, görsel kalite ve çekicilik üst başlıkları altında Ordu ilinde yer alan Akyazı mahallesindeki çeşitli cadde ve sokaklarda incelemiştir (Alkan ve Yeşil, 2022). Şahin ve Sirel, (2023) çalışmalarında, Çukurova Üniversitesi yerleşkesinde seçilen yaya güzergahlarını TSE standartları kapsamında inceleyerek erişilebilirlik düzeylerini değerlendirmişlerdir.

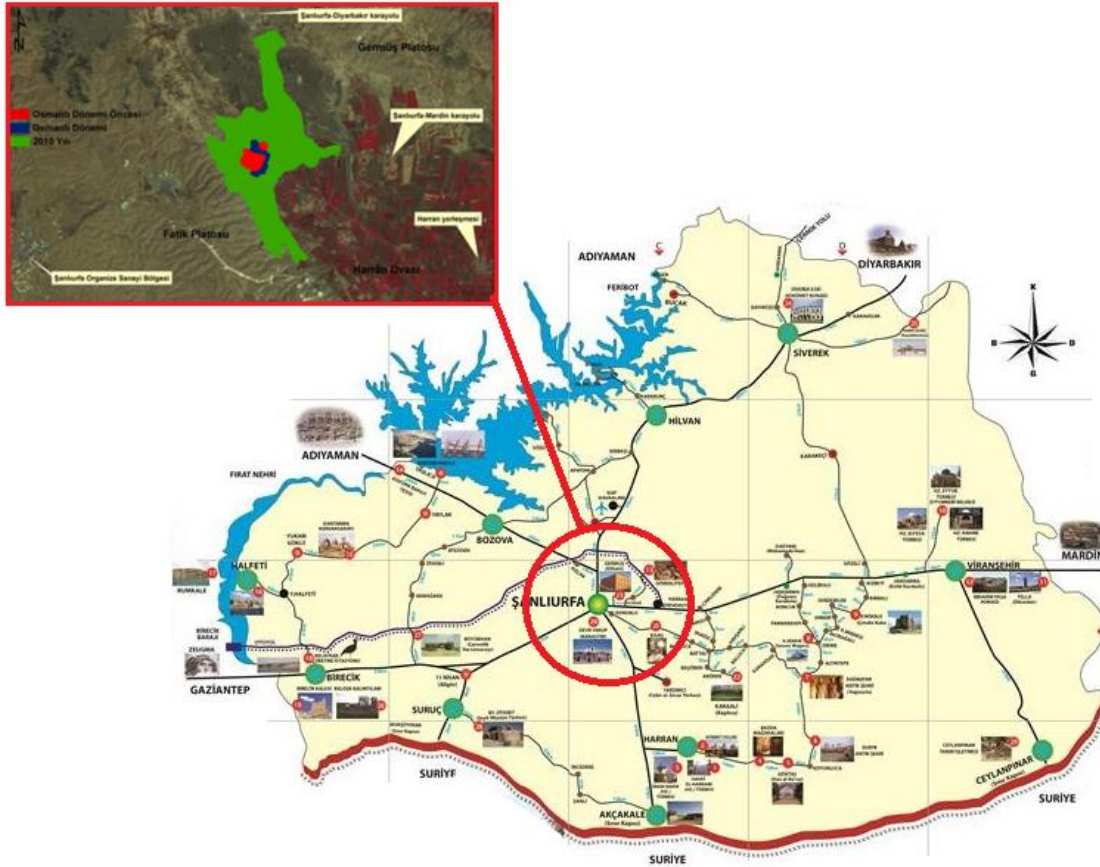
Cengiz ve Keçecioğlu Dağlı, (2017) çalışmalarında, Bartın'da yer alan Kemal Samancıoğlu ve Turna Sokak'ta doğal yapı, yapılı çevre analizi, sosyo-kültürel yapı ve hizmet düzeyi analizlerini uygulayarak, her iki sokağın yaya konfor düzeyinin alt seviyede olduğunu tespit etmişlerdir.

Bu bağlamda, literatürde turizm bölgelerinde yaya yolunu konu alan çalışmaların az sayıda olması konu seçiminde etkili olmuştur. Çalışmada, Şanlıurfa'da ticari ve turistik yoğunluğun olduğu bölgede seçilen birbirinin devam şeklindeki üç caddede yaya yolu kalitesi irdelenerek, eksiklikler tespit edilmiş ve öneriler geliştirilmiştir.

## 2. Materyal ve Yöntem

Çalışma alanını oluşturan Urfa'nın Osmanlı hâkimiyetine girmesi ve tarihi İpek Yolu üzerinde bulunması nüfus ve alansal olarak gelişimini etkilemiştir (Sönmez ve Akgül, 2014). Cumhuriyet öncesi dönemde önemli bir ticaret kenti durumunda olan Urfa, Cumhuriyetin ilanıyla birlikte Halep ile olan ticari ilişkilerin zayıflaması, Nusaybin-Yenice Demiryolu'nun açılması ve kervan yollarının önemini kaybetmesiyle ticari faaliyetler sınırlanmıştır (Güzel, 2012; Sönmez ve Akgül, 2014). 1950'li yıllarda Türkiye genelinde görülen kırdan kente göç hareketi Şanlıurfa'yı da etkilemiş, şehrin büyümesi çoğunlukla düzensiz ve gecekondulaşma şeklinde olmuştur (Sönmez ve Akgül, 2014). Gecekondulaşma daha çok kentin güney ve güneybatı yönünde gerçekleşmiştir (Karaçizmeli, 2021). GAP'ın hayata geçirilmesi ve 1995 yılında Atatürk Barajının tamamlanmasının da etkisiyle yapılaşma, özellikle 1980-2000 yılları arasında hızla artmıştır. 2000'li yıllardan sonra planlı gelişme ile şehrin kuzeyinde, Şanlıurfa-Diyarbakır karayolu ve doğusunda Şanlıurfa-Mardin karayolu boyunca yeni mahalleler oluşmuştur (Sönmez ve Akgül, 2014). Günümüzde, kent kuzeye doğru Karaköprü ilçesinde çok katlı yapılar şeklinde büyümeye devam etmektedir (Şekil 1).

Urfa'nın Haliliye ilçesinde bulunan Göbeklitepe'nin 2018 yılında UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'ne girmesi ile kent turizm alanında hızla gelişme göstermiş, kent merkezi ve çevrede yer alan tarihi, doğal ve kültürel değerler yoğun ziyaretçi çekmeye başlamıştır. Merkezde yer alan Ulu Cami, Hz. İbrahim'in Doğduğu Mağara ve Mevlid-i Halil Cami, Balıklı Göl (Halil-ür Rahman ve Ayn-ı Zeliha Gölü), Eski Ömeriye Cami, Hz. Eyyüp Peygamber ve Makamı, Halil-ür Rahman Cami, Rızvaniye Cami, Gümrük Hanı, Urfa Kalesi, Viranşehir'de bulunan Hz. Eyyüp, Hz. Elyasa ve Rahime Hatun Türbeleri, Harran'da bulunan yöreye özgü evler, Şuayb Şehri, Ulu Cami (Harran) ile Halfeti gibi tarihi ve doğal yerler turistik rotalar arasında yer almaktadır (Şekil 1).

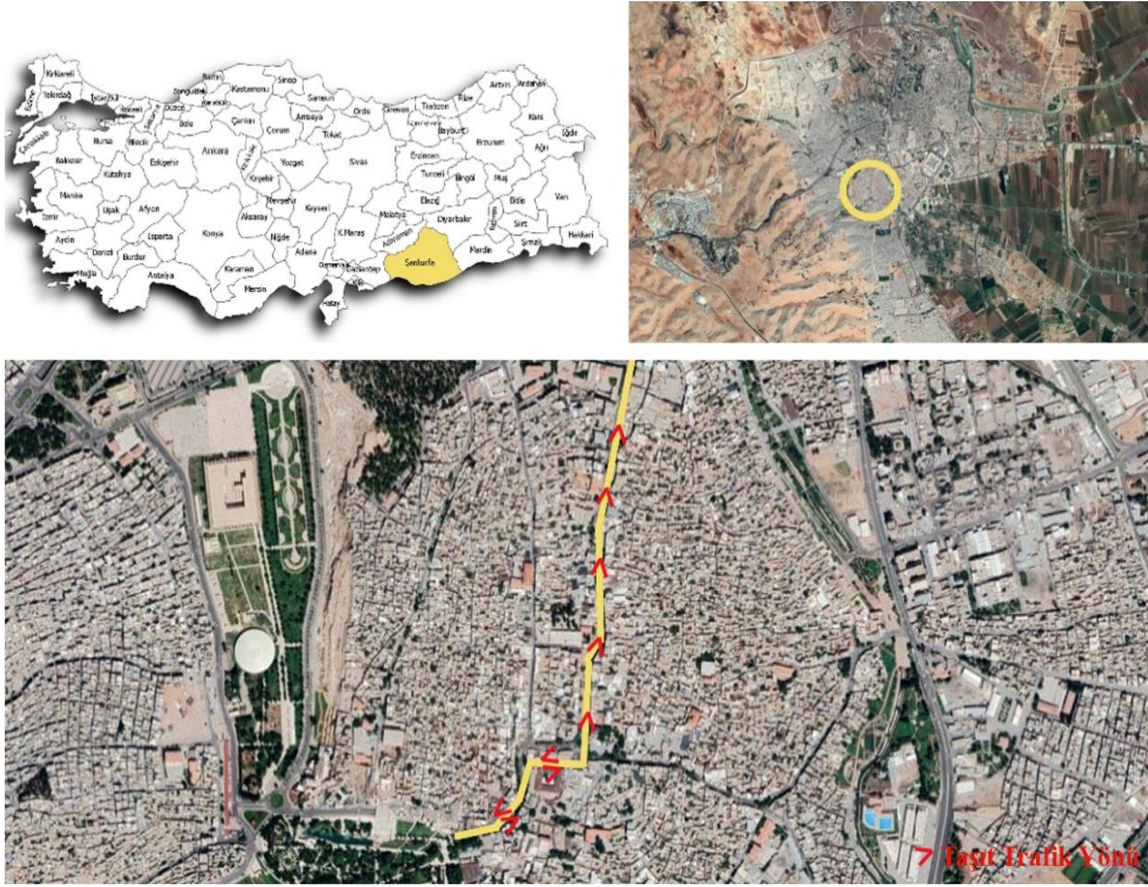


**Şekil 1.** Şanlıurfa'nın kentsel gelişim şeması ve turistik yerleri (Sönmez ve Akgül, 2014; URL-4)

**Figure 1.** Şanlıurfa's urban development scheme and tourist attractions

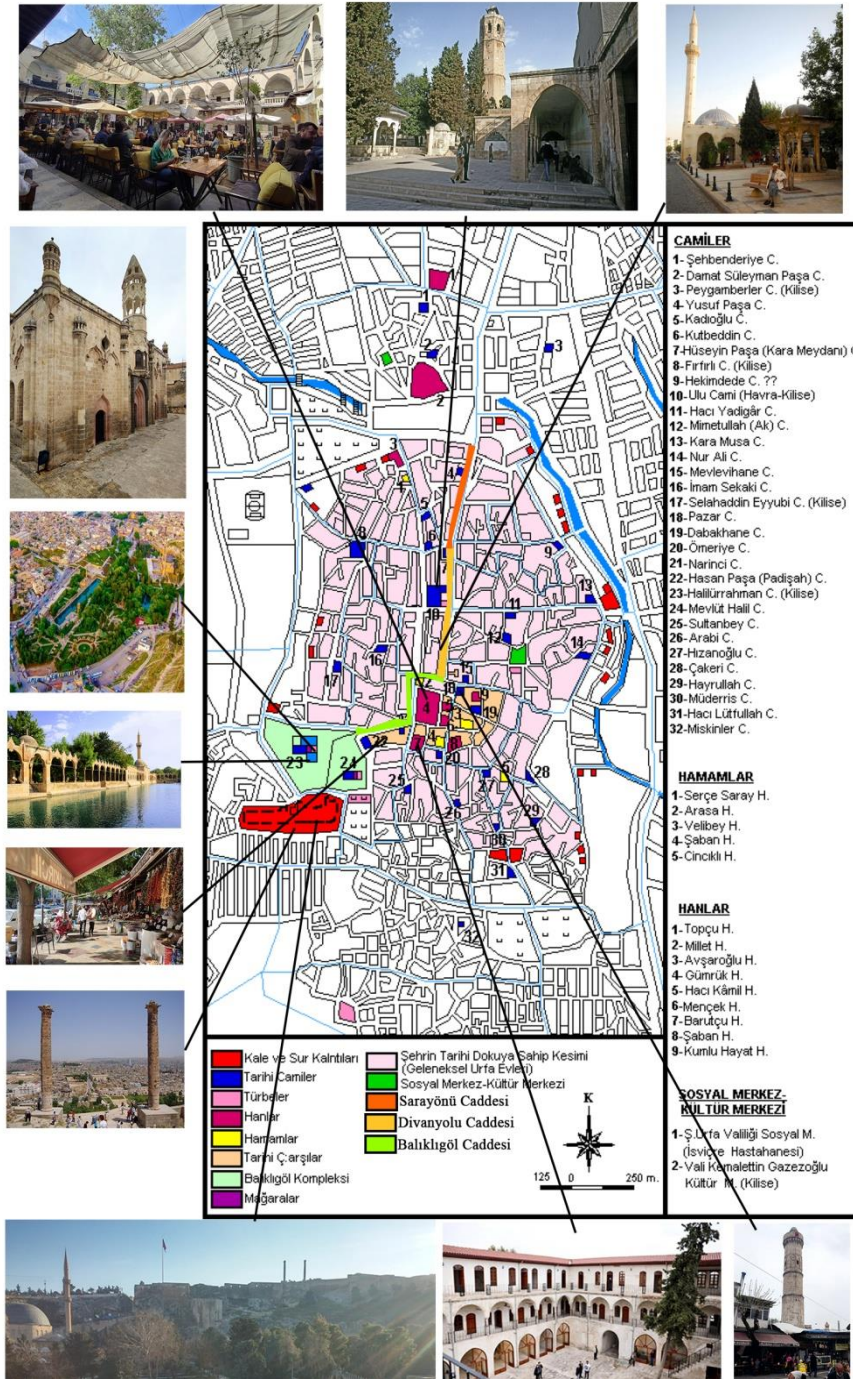
Çalışma kapsamında Şanlıurfa ili Eyübiye ilçesinde yer alan ve yoğun yaya sirkülasyonuna sahip, yaklaşık 1 km uzunluğunda ve birbirinin devamı şeklinde olan Sarayönü, Divanyolu ve Balıklıgöl Caddeleri incelemiştir (Şekil 2).

Çalışma alanını oluşturan caddeler Şanlıurfa geleneksel konutları, Hüseyin Paşa (Karameydanı) Camii, Yusuf Paşa Camii, Gümrük Hanı, Arasa Hamamı ve Hasan Paşa Camii gibi birçok turistik yapıyı barındıran bir bölgenin içinden geçmektedir (Şekil 3). Bu rotanın seçilmesinde yoğun yaya sirkülasyonunun olması, tarihi bölge içinde yer alması ve caddeler üzerinde çeşitli ticari birimlerin bulunması etkili olmuştur (Şekil 3). Ayrıca, incelenen rota belli noktaya kadar şehir içi ring otobüslerinin tek yönde hareketinden dolayı kent merkezinden Balıklıgöl'e doğru yapılan yürüyüşlerin ana aksını oluşturmaktadır (Şekil 2). Taşıt trafiği Sarayönü ve Divanyolu Caddelerinde tek yön, Balıklıgöl Caddesinde ise çift yön şeklinde devam ederek yaya yoğunluğunun belirleyicilerinden biri olmaktadır.



Şekil 2. Çalışma alanının konumu (URL-4)

Figure 2. Location of the study area



**Şekil 3.** Seçilen rota ve turistik alanlar (Şahinalp, 2005; URL-5; URL-6; URL-7; URL-8; URL-9; URL-10)

**Figure 3.** Selected route and tourist areas

Çalışmanın yönteminin kurgulanmasında Santos ve ark. (2022)'nin yaptığı çalışmadan yararlanılmıştır. Santos ve ark. (2022), Lizbon'da yer alan bir mahalledeki yaya yolu kalitesini "bağlantı (geçitler ve otobüs durağı), kolaylık (ticari yoğunluk ve çeşitlilik), konfor (yaya geçidi, yaya yolu genişliği, ağaçlar, korunaklı otobüs durağı ve aydınlatma), temizlik (çöp kutuları ve ekolojik noktalar) ve eğlence (parklar, açık teraslar, banklar ve

masalar” olmak üzere beş boyutu, 13 parametre çerçevesinde değerlendirmiştir (Çizelge 1) Yaya yolu üzerinde bu parametrelerin varlığı kaliteyi doğru orantılı olarak etkilemektedir. Farklı ulaşım aksları ve türleri ile bağlantıyı sağlayan düzenlemeler, çok sayıda çeşitli ticari birimlere ulaşılabilirlik, yaya yollarının genişliği ve kent mobilyaları ile desteklenmesi, bitkilendirme, park ve teras alanlarının bulunması yaya yolu kalitesini artırarak daha çok yaya tarafından kullanım imkânı sağlamaktadır (Çizelge 1).

**Çizelge 1.** Yürüme ortamı kalitesi için belirlenen parametreler (Santos ve ark. 2022)

**Table 1.** Parameters determined for walking environment quality

Boyut	Nitelik	Açıklama
<b>Bağlantı</b>	Geçitler Otobüs durağı	Bağlantı, yaya ağının diğer caddeler ve toplu taşıma düğümleriyle ne ölçüde bağlantılı olduğu anlamına gelmektedir. Geçitlerin ve otobüs duraklarının sayısı aracılığıyla değerlendirilmektedir (Lai ve Kontokosta, 2018; Woldeamanuel ve Kent, 2016).
<b>Kolaylık</b>	Ticari yoğunluk Ticari çeşitlilik	Kolaylık, farklı ekonomik faaliyetlerin varlığıdır. Ticari yoğunluk ve çeşitlilik ile ölçülmektedir (Frank ve ark. 2007; Christian ve ark. 2011).
<b>Konfor</b>	Yaya geçidi Yaya yolu genişliği Ağaçlar Korunaklı otobüs durağı Aydınlatma	Konfor, yürümenin ne ölçüde güvenli ve kolay olduğudur. Yaya geçitlerinin sayısı, kaldırımların genişliği, ağaçların varlığı, otobüs duraklarında korunakların varlığı ve uygun aydınlatma ile değerlendirilmektedir (Lamour ve ark. 2019; Landis ve ark. 2001).
<b>Temizlik</b>	Çöp kutuları ve ekolojik noktalar	Temizlik, yürüyüş boyunca çöp bulunmaması ile ilgilidir. Çöp kutularının ve eko noktaların varlığı aracılığıyla değerlendirilmektedir (Kelly ve ark. 2011).
<b>Eğlence</b>	Parklar Açık teraslar Banklar ve masalar	Eğlence, yapılı çevrenin ne kadar estetik olduğunu ve sosyal etkileşim olanaklarını ölçmektedir. Parkların, açık hava teraslarının ve kent mobilyalarının varlığıyla değerlendirilmektedir (Evans, 2009; Lai and Kontokosta, 2018).

Çalışma kapsamında Santos ve ark. (2022)’nin belirlediği 13 parametrenin 12 adeti dikkate alınmıştır. Bağlantı boyutunda yaya geçitleri ile otobüs duraklarının mevcudiyeti ve mesafesi, kolaylık boyutunda ticari aktivitelerin çeşitliliği ve mesafesi, konfor boyutunda yaya geçidinin ve korunaklı otobüs duraklarının mevcudiyeti, kaldırım genişlikleri, ağaçların ve aydınlatma elemanlarının sıklığı, temizlik boyutunda çöp kovalarının mevcudiyeti ve mesafesi, eğlence boyutunda parklar/çocuk oyun alanlarının mevcudiyeti ve mesafesi ile banklar arası mesafe değerlendirilmiştir (Çizelge 2). İncelenen caddeler boyunca bulunan terasların çoğunlukla ticari birimler tarafından kullanılması ya da toplum tarafından kullanımın sınırlı olması gibi nedenlerle eğlence boyutundaki “açık teraslar” parametresi değerlendirmeye alınmamıştır.

Çalışma özelinde bu parametrelerin her biri için ayrı ayrı bulunma mesafelerine göre kötü, orta ve iyi olmak üzere derecelendirme yapılmıştır. Caddelerdeki aynı iki nitelik arasındaki mevcut mesafeler dikkate alınarak sınıflama yapılmış; iyi derece 1, orta derece 0.5, kötü derece ise 0 olarak puanlandırılmıştır (Çizelge 2). Değerlendirilen 12 parametrelerin ortalama derecesi caddenin yürüme kalitesini belirlemiştir. Sahada yapılan gözlem, fotoğraflama, ölçümler ve tespitler neticesinde caddelerdeki yürüme kalitesi tablo ve haritalarla ifade edilmiştir.



**Çizelge 2.** Yürüme ortamı kalitesi için çalışmada kullanılan parametreler  
**Table 2.** Parameters used in the study for walking environment quality

Boyut	Nitelik	Derecelendirme		
		0: Kötü	0.5: Orta	1: İyi
Bağlantı	Yaya geçidi	1/600 m	1/400 m	1/200 m
	Otobüs durağı	1/500 m üstü	1/500 m	1/350 m
Kolaylık	Ticari yoğunluk	1/25 m üstü	1/25 m	1/5 m
	Ticari çeşitlilik	1/20 m üstü	1/20 m	1/10 m
Konfor	Yaya geçidi	1/600 m	1/400 m	1/200 m
	Yaya yolu genişliği	0-3 m	3-5 m	5 m ve üstü
	Ağaçlar	1/10 m üstü	1/10 m	1/5 m
	Korunaklı otobüs durağı	1/500 m üstü	1/500 m	1/350 m
	Aydınlatma	1/50 m üstü	1/50 m	1/25 m
Temizlik	Çöp kutuları ve ekolojik noktalar	1/50 m üstü	1/50 m	1/25 m
Eğlence	Parklar/Oyun alanı	1/600 m üstü	1/600 m	1/300 m
	Banklar	1/50 m üstü	1/50 m	1/25 m

İncelenen literatür çalışmaları ve yapılan saha gözlemleri sonucunda elde edilen veriler Şanlıurfa şehrindeki üç cadde özelinde değerlendirilerek turizm bölgelerindeki yaya yolu kalitesini etkileyen faktörler belirlenmiştir.

### 3. Bulgular ve Tartışma

Çalışmanın bu bölümünde Sarayönü, Divanyolu ve Balıklıgöl Caddelerindeki yaya yolu kalitesi “bağlantı, kolaylık, konfor, temizlik ve eğlence” boyutları açısından ele alınmıştır.

**Bağlantı:** Kuzeyden güneye doğru Sarayönü, Divanyolu ve Balıklıgöl Caddeleri birbirinin devamı niteliğinde olup, geleneksel konut dokusunun içinden geçmekte ve güneyde bulunan Balıklıgöl kompleksine ulaşmaktadır. Yayalar tarafından yoğun olarak kullanılan bu caddeler boyunca yapıların alt katlarında ticari birimler bulunmaktadır. Bağlantı boyutu yaya geçitleri ve otobüs durakları açısından ele alınmıştır. Sarayönü ve Balıklıgöl Caddelerinde belli aralıklarla yaya geçitleri bulunurken, Divanyolu Caddesi’nde bulunmamaktadır. Üç caddede toplu taşıma araçları için duraklar yer almaktadır (Şekil 4).



**Şekil 4.** Balıklıgöl (solda) ve Divanyolu (sağda) Caddelerindeki otobüs durakları  
**Figure 4.** Bus stops on Balıklıgöl (left) and Divanyolu (right) Roads

**Kolaylık:** Ticari yoğunluk ve çeşitliliğin ele alındığı kolaylık boyutu yaya yolu kalitesinin önemli belirleyicilerindendir. İncelenen üç caddede ticari yoğunluk fazladır. Sarayönü Caddesi'nde giyim, gıda, lokanta, pastane, telefon alım-satım, baharat dükkanları gibi çeşitli ticari faaliyetler bulunmaktadır. Caddenin başlangıcında yer alan tarihi Yusuf Paşa Camii, bölgede yer alan tarihi yapılarıdır. Cadde genellikle yoğun ve kalabalıktır. Divan Yolu Caddesi'nde ticari yoğunluk bulunmakla birlikte, ticari çeşitlilik diğer iki caddeye kıyasla daha düşüktür. Caddede çoğunlukla kuyumcular yer almaktadır. Bu sebeple caddenin daha çok hafta içi 08.00-17.00 arasında ticari amaçlı, diğer saatlerde ve hafta sonunda ise Balıklıgöl kompleksine gezi amaçlı gelenlerden dolayı yoğunluğu bulunmaktadır. Caddenin başında Divan Yolu Caddesi'ni Sarayönü Caddesinden ayıran Hüseyin Paşa Camii bulunmaktadır. Balıklıgöl Caddesi'ndeki yoğunluk daha çok turizm kaynaklıdır. Ticari faaliyetler; bakırcılık, baharatçılık, bankalar, lokanta, halıcılar olmak üzere çeşitlenmiştir (Şekil 5). Bu caddede Balıklıgöl Kompleksi'ne varmadan önceki son otobüs durağının bulunması sebebiyle Balıklıgöl'e gelen ziyaretçiler caddenin yaya yoğunluğunu arttırmaktadır.



**Şekil 5.** Sarayönü (solda), Divanyolu (ortada) ve Balıklıgöl (sağda) Caddelerindeki ticari birimler  
**Figure 5.** Commercial units on Sarayönü (left), Divanyolu (middle) and Balıklıgöl (right) Roads

**Konfor:** Konfor boyutunda yaya geçidi, yaya yolu genişliği, ağaçlar, korunaklı otobüs durakları ile aydınlatma elemanlarının mevcudiyeti ve iki birim arasındaki mesafeler değerlendirilmiştir. Sarayönü ve Balıklıgöl Caddelerinde yaya geçitlerinin bulunması konfor düzeyini artırırken, bunun aksine Divanyolu Caddesi'nde bulunmaması konfor düzeyini düşürmektedir. Yaya yolu genişliği Sarayönü Caddesi'nde 3-5 m, Divanyolu Caddesi'nde 5-12 m ve Balıklıgöl Caddesi'nde 2-5 m arasında değişmektedir (Şekil 6).



**Şekil 6.** Sarayönü (solda), Divanyolu (ortada) ve Balıklıgöl (sağda) Caddelerinde kaldırım genişliği ve ağaçlar

**Figure 6.** Pavement width and trees on Sarayönü (left), Divanyolu (middle) and Balıklıgöl (right) Roads

Balıklıgöl Caddesi'nin ilk 50 metresinde belediye tarafından yaptırılan gölgelik bulunmakta ve buradaki kaldırım genişliği 2-3 m arasında iken, kalan bölümlerinde 3-5 m arasındadır (Şekil 7).



**Şekil 7.** Balıklıgöl Caddesi'ndeki gölgelikler

**Figure 7.** Shades on Balıklıgöl Road

Sarayönü Caddesi'nde kaldırımlarda yer alan ağaçlar yaklaşık 5 m aralıklarla konumlandırılarak gölge alan oluşturulmuştur. Ağaçların bulunmadığı noktalarda ise yapıların alt bölümleri ve gölgelikleri kaldırıma denk gelecek şekilde düzenlenmiştir. Divanyolu Caddesi'nde ağaç aralıkları düzensiz ve seyrek. Balıklıgöl Caddesi'nde güneşlik bulunmayan bölgede ağaç aralıkları 3-5 m arasında değişmekte olup, diğer caddelere kıyasla sık bir düzendedir (Şekil 6).

Üç caddede toplu taşıma araçları için mevcut olan duraklar korunaklıdır (Şekil 4). Benzer nitelikte aydınlatma elemanları uygun aralıklarla üç cadde de bulunmaktadır (Şekil 8).



**Şekil 8.** Sarayönü (solda), Divanyolu (ortada) ve Balıklıgöl (sağda) Caddelerinde aydınlatma elemanları

**Figure 8.** Lighting elements on Sarayönü (left), Divanyolu (middle) and Balıklıgöl (right) Roads

**Temizlik:** **Temizlik** boyutunda çöp kutularının mevcudiyeti ve aralıkları ele alınmıştır. Balıklıgöl Caddesi'nde çöp kutusu bulunmazken, diğer iki caddede düzensiz şekilde yerleştirilmiş sabit olmayan çöp kovaları bulunmaktadır (Şekil 9). Ek olarak, Sarayönü ve Divanyolu caddelerinde mavi kapak ve plastik şişe toplama kumbaraları yer almaktadır (Şekil 10).



**Şekil 9.** Sarayönü (solda) ve Divanyolu (sağda) Caddelerinde çöp kovaları

**Figure 9.** Garbage bins on Sarayönü (left) and Divanyolu (right) Roads



**Şekil 10.** Sarayönü (solda) ve Divanyolu (sağda) Caddelerinde mavi kapak ve plastik şişe toplama kumbaraları

**Figure 10.** Blue cap and plastic bottle collection boxes on Sarayönü (left) and Divanyolu (right) Roads

**Eğlence:** Eğlence boyutunda parklar/oyun alanı ile bankların mevcudiyeti değerlendirilmiş olup, üç caddede de bunlara rastlanmamıştır.

Divanyolu Caddesi'nde bankların bulunmamasından dolayı kullanıcılar kaldırım kenarında yer alan çiçekliklere oturmaktadır (Şekil 11).



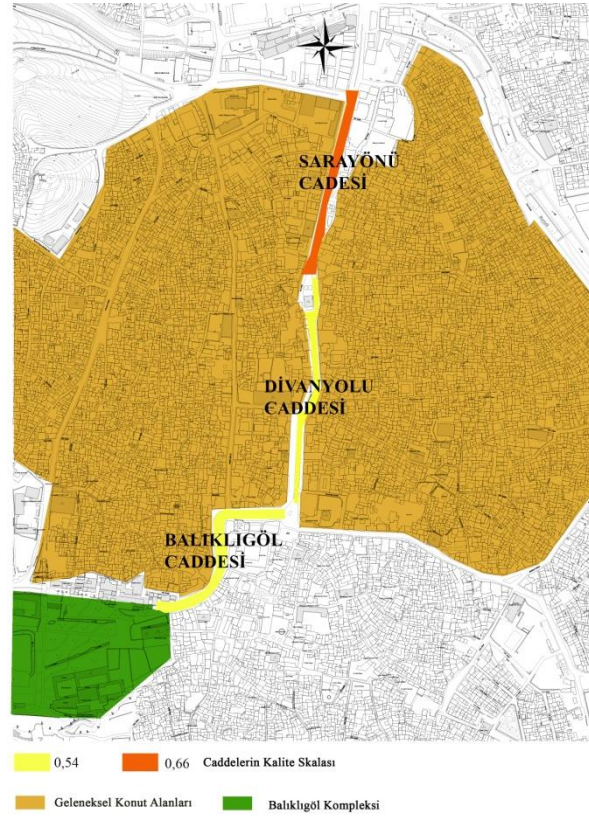
**Şekil 11.** Divanyolu Caddesi'nde kaldırım kenarındaki çiçekliklere oturanlar  
**Figure 11.** People sitting on the flower beds on the sidewalk on Divanyolu Street

Yaya yolları, fiziksel aktivite olan yürüme eyleminin gerçekleştiği sirkülasyon alanlarıdır. Yürüme eylemi sırasında kullanıcılar genellikle iklimsel koşulların ve yapılı çevrenin ideal özelliklere sahip olmasını beklemektedir. Kötü hava koşullarında bu eylemi aksatmayan, ihtiyaçları çeşitli aralıklarla karşılayacak elemanların bulunması yürüme kalitesini arttırmaktadır. Bu bağlamda incelenen caddelerdeki yaya kalitesini ölçmek amacıyla Tablo 2'deki parametreler referans alınarak bu parametrelerin mevcudiyeti ortaya konmuştur (Çizelge 3). Bu değerlendirmeye göre ortalama değer Sarayönü Caddesi'nde 0,66, Divanyolu ve Balıklıgöl Caddesi'nde 0,54 olarak belirlenmiştir (Şekil 12). Caddelerin yaya yolu kalitesi orta derecededir.

**Çizelge 3.** Seçilen caddelerde yaya yolu kalitesinin değerlendirilmesi

**Table 3.** Evaluation of pedestrian path quality on selected streets

Boyut	Nitelik	Sarayönü Caddesi	Divanyolu Caddesi	Balıklıgöl Caddesi
Bağlantı	Yaya geçidi	0,5	0	0,5
	Otobüs durağı	1	1	1
Kolaylık	Ticari yoğunluk	1	1	1
	Ticari çeşitlilik	1	0,5	1
Konfor	Yaya geçidi	0,5	0	0,5
	Yaya yolu genişliği	0,5	1	0,5
	Ağaçlar	1	0,5	0
	Korunaklı otobüs durağı	1	1	1
	Aydınlatma	1	1	1
Temizlik	Çöp kutuları	0,5	0,5	0
Eğlence	Parklar/Oyun alanı	0	0	0
	Banklar	0	0	0
<b>Ortalama</b>		0,66	0,54	0,54



Şekil 12. Seçilen caddelerde yaya yolu kalitesi  
Figure 12. Pedestrian road quality on selected streets

Üç cadde bağlantı ve konfor boyutunda orta, eğlence boyutunda kötü durumdadır. Sarayönü ve Balıklıgöl Caddesi kolaylık boyutunda iyi, Divanyolu Caddesi orta dereceye sahiptir. Temizlik boyutunda ise Sarayönü ve Divanyolu Caddeleri orta, diğer caddeler kötü durumdadır (Çizelge 4).

Çizelge 4. Seçilen caddelerde yaya yolu kalitesi boyutlarının değerlendirilmesi  
Table 4. Evaluation of pedestrian path quality dimensions on selected streets

Boyut	Sarayönü Caddesi	Divanyolu Caddesi	Balıklıgöl Caddesi
Bağlantı	0.75	0.50	0.75
Kolaylık	1	0.75	1
Konfor	0.8	0.7	0.6
Temizlik	0.5	0.5	0
Eğlence	0	0	0
0-0.49: Kötü    0.5-0.99: Orta    1: İyi			

Her üç caddede bankların ve çocuklar için oyun alanlarının olmadığı, çöp kutularının yetersiz olduğu görülmüştür. Caddelerdeki çöp kutusu eksikliği yaya yolu temizliğini olumsuz etkilemekte ve turizm sektörü için dezavantaj olmaktadır. Caddelerdeki bank ve oyun alanı eksikliği caddelerin her yaş grubuna hitap etmediğini göstermektedir. Özellikle yaşlılar, hamileler ve engelliler için banklar dinlenme ve bekleme alanlarıdır. Ticari faaliyetlerin yoğun olduğu akslar üzerinde uygun konumda ve ölçüdeki banklar herkes için

daha konforlu alanlar oluşturmaktadır. Yaya geçitlerinin yetersiz olması ise caddelerde erişilebilirliğin tam anlamıyla sağlanamadığını, sadece kavşakların olduğu yerlerde yaya geçitlerinin bulunması diğer noktalar için yaya güvenliğinin göz ardı edildiğini göstermektedir.

#### 4. Sonuç

Çalışma sonucuna göre incelenen üç caddenin de yaya yolu kalitesi orta düzeydedir. Elde edilen veriler, seçilen rota üzerinde turizm faaliyetlerinin yoğun olduğu Balıklıgöl'e ilerlendiğinde yaya yolu kalitesinin düştüğünü göstermektedir. Böylece müdahale edilmesi gereken ilk nokta olarak Balıklıgöl Caddesi, ikinci olarak Divan Yolu Caddesi ve son olarak Sarayönü Caddesi belirlenmiştir. Müdahale konuları öncelikle eğlence, temizlik ve konfordur.

Her üç cadde için eksik olan parametreler çöp kutusu, banklar ve çocuk oyun alanlarıdır. Çöp kutuları ve banklar kaldırımlarda 25 m aralıklarla standartlara uygun olarak ve tasarımları çevreyle uyumlu olacak şekilde yerleştirilmelidir. Caddeler arasında meydancıklar planlanmalı ve çocuk oyun alanlarıyla entegre edilmelidir. Örneğin, Sarayönü Caddesi ve Divanyolu Caddesi arasında yer alan Hüseyin Paşa Camii önünde yer alan meydancık buna elverişlidir. Divan yolu Caddesi için daha sık ağaçlandırma yapılmalıdır. Ek olarak, kaldırım ve kent mobilyalarının bakım ve onarımları yapılarak uygun malzeme seçimi ile yaya yolu kalitesi artırılmalıdır. Kaldırımlarda kullanılacak malzemenin çeşidi, rengi, dokusu iklim şartlarına ve çevreyle uyumu yayaların güvenliği ve konforu açısından önemlidir.

Turizm bölgelerinde yaya yolu kalitesinin artırılması amacıyla "çok kriterli değerlendirme" çalışması yapılarak "bağlantı, kolaylık, konfor, temizlik ve eğlence" boyutlarına ek olarak "güvenlik, erişilebilirlik, iklim" boyutlarının da eklenerek sürdürülebilir bir model geliştirilmesi gerekli görülmektedir.

Sonuç olarak, etkin turizm politikaları içinde sürdürülebilir ve yaya öncelikli ulaşım sisteminin kurgulanması büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla, turizm açısından önemli olan bu caddelerin geliştirilmesi, yaya kalitesini artıracak şekilde yeniden düzenlenmesi ve eksiklerinin giderilmesi gerekmektedir.

#### 6. Kaynaklar

- Akbaş, E., Gulhan, G. 2023. Yaya Yolu Ana Akslarının Belirlenmesinde Ulaşım Talebi Odaklı Bir Yaklaşım, *Journal of Environmental and Natural Studies*, 5(1):49-67.
- Akkar Ercan M., Belge Z.S. 2017. Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, *Journal of the Faculty of Architecture*, 34(1):1-35.
- Alkan İ.N., Yeşil M. 2022. Yürünebilirlik Kavramı ve Çevresel Faktörler Odağında Yaya Kullanımı: Ordu-Akyazı Mahallesi Örneği, *Akademik Ziraat Dergisi*, 11(2): 383-396.
- Bardutz, E., Bigazzi, A. 2022. Communicating Perceptions of Pedestrian Comfort and Safety: Structural Topic Modeling of Open Response Survey Comments, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (14): 100600.
- Cengiz, C., Keçecioglu Dağlı, P. 2017. Bartın Geleneksel Kent Dokusunda Yaya Konfor Düzeyinin Saptanmasına Yönelik Bir Çalışma. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 19(1): 19-31.
- Christian, H.E., Bull, F.C., Middleton, N.J., Knuiman, M.W., Divitini, M.L., Hooper, P., Amarasinghe, A., Giles-Corti, B. 2011. How Important is The Land Use Mix Measure in Understanding Walking Behaviour? Results From The Reside Study, *Int. J. Behav. Nutr. Phys. Act.*, 8, 55.
- Domenico, G., Carla, C.G., Margherita, M.2022. Experimental Models of Pedestrian Flows As Support To Design New Sustainable Paths In Urban Context, *Transportation Research Procedia*, (60): 188-195.

- Durgun Şahin, Y., Sirel, B. 2023. Yaya Güzergahlarında Erişilebilirlik Düzeylerinin Belirlenmesi: Çukurova Üniversitesi Yerleşkesi Örneği, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 39(2): 811-824.
- Erman, O. 2012. Turizm ve Mimarlık. Güney Mimarlık Dergisi, 12:17-18.
- Evans, G. 2009. Accessibility, Urban Design and the Whole Journey Environment, Built Environ, 35(3): 366–385.
- Ferreira, M.C., Costa, P.D., Abrantes, D.2022. Identifying The Determinants And Understanding Their Effect on The Perception of Safety, Security, and Comfort by Pedestrians and Cyclists: A Systematic Review, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, (91): 136-163
- Frank, L.D., Saelens, B.E., Powell, K.E., Chapman, J.E. 2007. Stepping Towards Causation: Do Built Environments or Neighborhood and Travel Preferences Explain Physical Activity, Driving, and Obesity?, Soc. Sci. Med. 65(9): 1898–1914.
- Güzel, A. 2012. Evaluation of “1927 Urfa Annual” Based on Its Historical Geography Features, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 11(1): 233-262.
- Hepcan, Ş., Özkan, M.B., Kaplan, A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Hepcan, Ç.C., Altuğ, İ. 2006. Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 4(2):121-132 .
- Kalafat E., Yeşil P. 2021. Giresun Kenti Yaya Bölgelerinin Kullanıcı Tercihleri Doğrultusunda İncelenmesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 25(3): 658-664.
- Karaçizmeli, M. 2021. Şanlıurfa kenti Haleplibahçe Mahallesi'nde mekânsal dönüşümün izleri (Doktora), Mardin Artuklu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Mardin.
- Kelly, C.E., Tight, M.R., Hodgson, F.C., Page, M.W. 2011. A Comparison of Three Methods for Assessing the Walkability of the Pedestrian Environment, J. Transp. Geogr. 19 (6):1500–1508.
- Kurt, A.O., Göler, M.E. 2017. Anadolu'da İlk Tapınak: Göbeklitepe, Cumhuriyet İlahiyat Dergisi, 21(2): 1107-1138.
- Lai, Y., Kontokosta, C.E. 2018. Quantifying Place: Analyzing The Drivers of Pedestrian Activity in Dense Urban Environments, Landsc. Urban Plan, 180: 166–178.
- Lamour, Q., Morelli, A.M., Marins, K.R., de, C. 2019. Improving Walkability in a TOD Context: Spatial Strategies That Enhance Walking in the Belém Neighbourhood, in São Paulo, Brazil, Case Stud. Transp. Policy, 7 (2): 280–292.
- Landis, B.W., Vattikuti, V.R., Ottenberg, R.M., McLeod, D.S., Guttenplan, M. 2001. Modeling the Roadside Walking Environment: Pedestrian Level of Service, Transp. Res. Rec., 1773: 82–88.
- Norouzasas, A., Ha,P.P., Ahmadi, M., Rijal,H.B. 2022, Evaluation of Urban Form İnceleme On Pedestrians' Wind Comfort, Building and Environment, (224): 109522.
- Ökten, Ş., Çeken, H. 2008. Şanlıurfa'nın Turizm Pazar Potansiyeli ve GAP Bölgesi Kalkınmasındaki Önemi, Verimlilik Dergisi, 1:107-125.
- Santos, T., Ramallete, F., Julião R.P., Soares N.P. 2022. Sustainable Living Neighbourhoods: Measuring Public Space Quality and Walking Environment in Lisbon, Geography and Sustainability, 3:289–298.
- Sönmez, M., Akgül, V. 2014. Şanlıurfa Şehrinin Alansal Gelişiminin Tarihi Yapıların Konumları ve Uydu Görüntüleri ile Belirlenmesi, Türk Coğrafya Dergisi (61):45-62.
- Şahinalp, M.S. 2005. Şanlıurfa Şehri'nin Kültürel Fonksiyonu, Marmara Coğrafya Dergisi, 11:65-80.
- Şişman E.E., Etlı B. 2007. Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi ve Projelendirilmesi, Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 4(3):327-338.
- Topraklı M. 2022. Göbeklitepe anıtsal yapılarının seramik form ve yüzeylerde yorumlanması Göbeklitepe: Tarihin sıfır noktası (Yüksek lisans), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- URL-1.DHA,<https://www.dha.com.tr/gundem/turkiye-50-milyon-450-bin-ziyaretci-ile-dunyanin-en-cok-turist-agirlayan-4uncu-ulkesi-2251809>, Erişim Tarihi: 22.09.2023.
- URL-2.TÜİK,<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-IV.Ceyrek:-Ekim-Aralik-ve-Yillik,-2022-49606>, Erişim Tarihi: 22.09.2023.
- URL-3. Wikipedia, [https://tr.wikipedia.org/wiki/K%C4%B1z%C4%B1koyun\\_Nekropol%C3%BC](https://tr.wikipedia.org/wiki/K%C4%B1z%C4%B1koyun_Nekropol%C3%BC), Erişim Tarihi: 22.09.2023.
- URL-4.Kültür ve Turizm Bakanlığı Şanlıurfa İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://sanliurfa.ktb.gov.tr/Resim/271859,sanliurfa-haritasi-1.jpg.png?0>, Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- URL-5. Google Earth, <https://www.google.com.tr/intl/tr/earth/> Erişim Tarihi: 12.05.2023.
- URL-6, Mustafa Cambaz, [https://www.mustafacambaz.com/details.php?image\\_id=28583](https://www.mustafacambaz.com/details.php?image_id=28583), Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- URL-7, Şanlıurfa Gezilecek Tarihi Yerler Listesi, <https://www.gezilecektarihiyerler.com/sanliurfa-gezilecek-tarihi-yerler-listesi/>, Erişim Tarihi: 08.01.2024.



- URL8, Wikimedia, [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/Urfa\\_Ulu\\_Camii\\_minaret\\_047.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/Urfa_Ulu_Camii_minaret_047.jpg), Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- URL-9,Gezilecek Yerler, <https://gezilecekyerler.com/wp-content/uploads/2017/03/Bal%C4%B1kl%C4%B1g%C3%B6l.jpg>, Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- URL-10, Onedio, [s-2267ca4393132d20db8d0b4aec36efe38fdf1a3f.jpg](https://www.onedio.com/s-2267ca4393132d20db8d0b4aec36efe38fdf1a3f.jpg) (1200×900) (onedio.com), Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- URL-11, Urfa Değişim, [barutcu-hani-muzik-konservatuari-olarak-degerlendirilebilir\\_m.jpg](https://www.urfadegisim.com/barutcu-hani-muzik-konservatuari-olarak-degerlendirilebilir_m.jpg) (650×360) (urfadegisim.com), Erişim Tarihi: 08.01.2024.
- Woldeamanuel, M., Kent, A. 2016. Measuring Walk Access to Transit in Terms of Sidewalk Availability, Quality, And Connectivity, J. Urban Plan. Dev. 142: 04015019.