

# Alışveriş Merkezlerine Motorsuz Ulaşım Türleri ile Erişilebilirliğin Sürdürülebilir Kentsel Gelişmeye Etkisi

Büşra Alper Öztoklu<sup>1</sup>, Sedef Eryiğit<sup>2</sup>

Makale Geliş Tarihi (Submitted Date) : 12-07-2019 - Makale Kabul Tarihi (Accepted Date): 09-08-2019.

## Öz

Alışveriş merkezleri (AVM) kentlerde yolculuk çeken en önemli kentsel fonksiyon olmanın yanı sıra tüm kentliye hitap eden merkezler olmalarından dolayı bu mekânlara sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlik hem kentin sürdürülebilir gelişmesine katkı sağlamakta hem de tüm kentliye eşit hakları tanımaktadır. Bu çalışmada amaç; sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için kentsel arazi kullanımında önemli bir yere sahip olan alış-veriş merkezlerine erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım olanaklarının artırılmasıdır. Alan çalışmasında; kentte sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımına ayrılmış alanların AVM'ler ile ilişkisinin tespit edilebilmesi için gözlemler ve kentlilerin AVM'lere sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlikte karşılaştıkları sorunların tespit edilebilmesi için anket çalışması yapılmıştır. Alanda elde edilen bulguların değerlendirilmesi neticesinde; örneklem alan olarak seçilen AVM'lere sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirlikte problemlerin olduğu tespit edilmiştir. Bu tespitten yola çıkarak; AVM'lere sürdürülebilir ulaşım türleri ile erişilebilirliğinin sağlanmasının önemi vurgulanmış, toplumda yaşayan her bireyin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak AVM'lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin tercih edilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Alışveriş merkezleri, sürdürülebilirlik, motorsuz ulaşım türleri, erişilebilirlik, Konya

## The Effect of Accessibility For Unmotorized Forms of Transportation in Shopping Centers on Sustainable Urban Development

### Abstract

Changes in the concept of shopping has made shopping centres not only places where shopping activities take place but also sociocultural spaces. Because shopping centres are the most important urban function that draws travellers in cities and are centres that address all urbanites, accessibility to these spaces with sustainable forms of transportation both contributes to the sustainable development of the city and grants all urbanites equal rights. The aim of the study is to increase the use of sustainable forms of transportation in accessibility to shopping centres that have important locations in the use of urban terrain in order to ensure sustainable urban development. The field survey performs observations to determine the relationship of spaces set aside for the use of sustainable transportation in cities with shopping centres and a field survey to determine the problems urbanites encounter in accessibility to shopping centres with sustainable forms of transportation. As a result of the evaluation of the findings obtained in the field, it was determined that there are problems in accessibility to the shopping centres selected as the sampling field with sustainable forms of transportation..

**Keywords:** Shopping centers, sustainability, unmotorized forms of transportation, accessibility, Konya.

<sup>1</sup> Yük.Şehir Plancısı, e-posta: busraoztoklu@gmail.com

<sup>2</sup> Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya e-posta: sedef\_sendogdu@hotmail.com

## **1. Giriş**

İnsanlar yeme, içme ve sosyal faaliyetlerini sürdürmek için alışveriş faaliyetinde bulunmaktadır. Alışveriş faaliyeti, insanoğlunun var oluşundan itibaren süregelen bir ihtiyaç olup tarih boyunca farklı formlarda karşımıza çıkmaktadır (Erçetin Barlas, 2010). Tarihsel süreçte kentlerin yollar üzerinde gelişmesi ile ticaret kentleri oluşmuş ve buna bağlı olarak alışveriş eylemi yerleşik düzene geçmeye ve mekânsallaşmaya başlamıştır (Verdil, 2007).

Sanayi öncesinde geçimini ağırlıklı olarak tarım ile sağlayan kentlerdeki tarım alanları, zaman içinde yerini sanayi ve yeni açılan konut bölgelerine bırakmak zorunda kalmışlardır. Tarihi doku ve kent merkezinden uzakta gelişen yeni konut bölgeleri, kimi zaman bilinçli ve planlı yaptırımlar ile kimi zaman da kendiliğinden büyüyen gecekondular olarak, kent yaşamında ve fiziki planda yer almaya başlamışlardır. Kentlerin büyümesi ve artan nüfus, kentlilerin kentsel fonksiyonlardaki çeşitliliğin artmasına yönelik talebi ve gereksinimleri artırarak; iş kollarının uzmanlaşmasına, ticaretin gelişmesine, dolayısıyla alışveriş mekânlarının oluşmasına yol açmıştır (Uslu, 2006). Sosyo-kültürel farklılıklara göre değişen alışveriş mekânları kentsel ve kırsal yerleşmeler arasında da farklılıklar göstermektedir (Topçu, 2011). Ancak, günümüz kentlerinde yaşanan hızlı değişimler ve gelişmelere rağmen alışveriş mekânlarının arasında değişmeyen şey, ticaretin kendi doğasının gereği olan ekonomik bir faaliyet oluşturmak kadar tüketici için keyifli vakit geçirme amacıyla sosyal ihtiyacı da karşılamaktır.

AVM'ler, alışveriş ihtiyacının karşılanmasına imkân tanınması, sosyo-kültürel faaliyetlerin gerçekleşmesine, boş vakitlerin değerlendirilmesine olanak sağlaması ve önemli buluşma noktaları olmaları nedeniyle kentsel ulaşım talebini artıran en önemli kentsel donatı alanlarından olmaktadır. Alışveriş merkezlerinin sunduğu imkânlar nedeniyle tüm kentte ve kentliye hizmet etmesi gerektiğinden alışveriş merkezlerine erişilebilirlik kavramı tüketiciler için önemli olmaktadır (Savaş, 2009).

Alışveriş merkezlerine artan talep neticesinde kentlerimizdeki alışveriş merkezi sayısı her geçen gün artmaktadır. Bu nedenlerle kentlerimizin ve kaynaklarımızın sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için kentlerimizde yoğun olarak kullanılan AVM'lere erişilebilirliğin motorsuz ulaşım türleri ile sağlanması gerekmektedir.

Sürdürülebilir ulaşımın sağlanabilmesinde; insan odaklı (motorize olmayan) ulaşım türleri itici güçlerden sayılmaktadır. AVM'lerin insan

odaklı mekânlar olması nedeniyle kullanıcıların motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğinin sağlanması hem AVM'lerin toplumda yaşayan herkes tarafından tercih edilebilirliğini arttırmakta hem de sürdürülebilir ulaşımın sağlanarak sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasındaki en önemli unsur olmaktadır.

Bu doğrultuda çalışmanın amacı; motorsuz ulaşım türlerinin, kent ve kentli sağlığı açısından önemini vurgulanması, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanım sıklığının ortaya koyularak, kullanım oranlarının artırılmasının sağlanması ve kentsel arazi kullanımında önemli bir yere sahip olan AVM'lere erişilebilirlikte sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımının artırılarak sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasıdır. Çalışmada; AVM'lerin günümüzdeki öneminden yola çıkılarak, Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM örneklem alan olarak seçilmiştir. Seçilen örneklem alandaki AVM'lerin motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliklerinin irdelenerek, kent içerisinde kullanım oranları oldukça yüksek olan bu AVM' lere erişilebilirliğin motorsuz ulaşım türleri ile sağlanmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

## **2. Avm'lere Ulaşım ve Erişilebilirlik**

Tarih boyunca ilk yerleşmelerin kurulmasından günümüz metropollerinin oluşumuna kadar geçen süreçte insanların kentsel ihtiyaçlarının karşılanmasında en temel konulardan birisini ulaşım oluşturmaktadır (Eryiğit, 2012).

18. yüzyılda sanayileşme süreciyle birlikte gelişen fordist üretim biçimi ve teknolojinin hızla gelişmesi, kentsel alana doğru göç hareketliliğinin hızlanmasına, kentlerin sınırlarının genişlemesine, kentlerde hizmetler sektöründen, kültürel yapıya, arazi kullanımından ulaşım ağına kadar birçok alanda değişime neden olmuştur. Bu değişim içerisinde, insan eliyle oluşturulan yapı çevrenin şekillenmesinde ve büyümesinde en temel işlevlerinden biri olan ve kentin bütün fonksiyonları arasında iletişimi, etkileşimi sağlayan 'ulaşım sistemi'dir (Vuchic, 1981). "Yerleşmeler ile çeşitli bölgeler arasında bağlantıyı sağlamak amacıyla kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli yer değişimi" olarak tanımlanan ulaşım sistemleri, güçlü ekonominin en önemli elemanları olduğu gibi aynı zamanda toplumun oluşumuna ve sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasına doğrudan katkıda bulunan en önemli veridir (Tümertekin, 1987).

Ulaşımın hareketlilik temeline dayandırılarak trafik hızının artırılmasına odaklanan taşıt öncelikli yaklaşımlar, çevrenin tahrip olmasına,

trafik sıkışıklıklarının artmasına, kentin çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan zararlara uğrayarak sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanamamasına sebep olmaktadır (Eryiğit, 2012). Kentlerde ulaşımdan kaynaklı sorunların azaltılması ve kentlerimizde sürdürülebilir gelişmenin sağlanabilmesi için ulaşım planlamasında insana öncelik verilerek erişilebilirlik temelli yaklaşımların benimsenmesi gerekmektedir.

Erişilebilirlik kavramı; ulaştırma sistemi, arazi kullanışı, zamansal ve bireysel bileşenler olmak üzere dört ana bileşenden oluşarak, insanların ve ticari aktivitelerin istenilen tesislere, ürünlere ve aktivitelere ulaşabilme kolaylığı olarak tanımlanmaktadır (Bhat vd., 2001; Geurs ve Wee, 2004; Engwicht, 1993). Erişilebilirlik, istenen hedeflere ulaşılması için ihtiyaç duyulan zaman, maliyet, konfor ve risk ölçütlerine göre değerlendirilebilmektedir (Özuysal vd., 2003).

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesinde itici güçlerden biri olan erişilebilirlik; önceliğin insana verilerek, ulaşım türlerinin geliştirilmesini ve yolculuk alışkanlıklarında özel araç kullanımının azaltılabilmesi için motorsuz ulaşım türlerinin geliştirilmesini öngörmektedir (Hansen, 1959; Engwicht, 1993). Bu doğrultuda; erişilebilirliğin planlanmasındaki temel amaç, çeşitli ulaşım seçenekleriyle özellikle de motorize olmayan ulaşım seçenekleriyle mesafelerin kolay ulaşılmasıdır (Barter, 2000).

Alışveriş merkezleri için doğru yer seçimi uzun vadeli en önemli stratejik kararlardan biridir (Timor, 2004). Diğer gayrimenkul yatırımlarından farklı olarak, ziyaretçi sayısını arttırmak ve popüleritesini korumak için sürekli yenilenme çalışmaları içerisinde olan alışveriş merkezlerinde, kullanıcı memnuniyeti önemli bir yer tutmakta ve buna bağlı olarak yatırımın sürdürülebilir olması için de yatırımcıların doğru yer seçimini yapmaları oldukça önemlidir (Ünlükara ve Berköz, 2016). AVM'lerin yer seçiminde; proje arsası konumunun ayrılmaz ve önemli bir parçası ulaşım ve erişilebilirlik olmaktadır. Dolayısıyla; kentsel trafiğin engellenmeden, proje arsasına rahat ve güvenli giriş-çıkışların yapılması, trafiğin proje hızında gerçekleşmesi gerekmektedir. Ayrıca; alışveriş merkezinin iyi görünürlüğü, merkezin erişilebilirliğini de arttıran diğer unsur olmaktadır (Ersoy, 2006).

Zacharias'e (2001) göre; AVM'nin kent ile ilişkisindeki önemli özelliklerden birisi araç ve insan sirkülasyonudur. Alışveriş eylemi insan odaklı olduğundan dolayı, insan hareketliliği, tüketimin merkezinde ve kent dokusunda baskın etkiye sahip alışveriş merkezlerinin odak noktası olması halindedir (Verdil, 2007).

Bu nedenlerle AVM'lerin yer seçiminde ulaşım

ve erişilebilirlik önemli bir konu olmaktadır. Özellikle sürdürülebilir ulaşım türleri ile ulaşımın sağlanabilmesi için hem yer seçimi kararı iyi alınmalı hem de ulaşım planı ile entegre edilerek sürdürülebilir kentsel gelişme sağlanmalıdır.

Günümüz artan nüfusu ve artan trafik yükü içerisinde, motorsuz ulaşım türleri ile AVM'lerin erişilebilirliğinin sağlanmış olması, AVM'lerin tercih edilme oranını artıran önemli bir faktör olmaktadır. Erişilebilirlik ise; bir yere varmak değil, bir yere ulaşırken yaşanan zorluk ya da kolaylık derecesi ile ilgili bir kavramdır. Kullanıcıların; AVM'lere motorsuz ulaşım türleri ile kısa sürede, seyahat sürecinde zorluk yaşamadan ulaşabilmeleri, alışveriş ya da sosyal faaliyetlerini tamamlayıp yine sorunsuz ve kısa sürede varmak istediği yere varabilmeleri; hem AVM'lerin tercih edilme oranı arttırmakta hem de sürdürülebilir kentsel gelişmeye katkı sağlamaktadır.

### **3. Araştırmanın Yöntemi**

Alışveriş merkezlerinin günlük yaşantımızın vazgeçilmezi haline gelmesi ister kent içinde ister kent dışında olsun alışveriş merkezlerinin önemli odak noktaları haline gelmesine sebep olmuştur. Ulaşım ve alışveriş merkezlerinin hayatımızdaki öneminden yola çıkılarak, çalışmanın temeli, alışveriş merkezlerinin motorsuz ulaşım türleriyle (yaya ve bisiklet) erişilebilirliği konusuna dayanmaktadır.

Çalışmada; Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM örneklem alan olarak seçilmiştir. Örneklem alan seçiminde AVM'lerin tüm kentliye hitap edecek şekilde konumlanmaları (kent merkezinde olmaları) ve motorsuz ulaşım türleriyle erişilebilirliklerin sağlanabilirlikleri göz önünde bulundurulmuştur.

Söz konusu AVM'ler konumları itibarıyla motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirlikleri yönünden incelenerek, motorsuz ulaşım türlerinin kullanım sıklığı araştırılmış, bu ulaşım türlerinin kullanımları sırasında karşılaşılan sorunlar tespit edilmiş ve bu sorunların ortadan kaldırılması için öneriler geliştirilmiştir

Bu çalışmada, AVM'lerin yer seçimleri hem mevcut ulaşım yapısı verileri üzerinden hem de AVM'lere motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirlikleri değerlendirilmiştir. Bu kapsamda; konu ile ilgili literatür araştırması yapılmış, yerel yönetimlerin ve AVM yönetimlerinin somut verilerine ulaşılmış ve konu ile ilgili anket çalışması yapılmıştır.

2018 yılı Eylül ayında, yüz yüze görüşme yöntemi ile 415 adet anket yapılmıştır. Eylül ayının tercih edilmesinin sebebi; yaz mevsiminde öğrenci sayısının azalması ile kullanıcı profiline değişmesi, Eylül ayında tüm kullanıcıların kentte

bulunması nedeniyle sağlıklı olan sonuçlara ulaşılabilmesidir. Anket formu 4 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, anket katılımcılarına; kişisel özelliklerini irdelemeye yönelik olarak cinsiyet, yaş, eğitim durumu, meslek ve ikamet edilen ilçe soruları sorulmuştur. İkinci bölümde, AVM'lerin kullanım sıklığı, saatleri ve AVM'lere ulaşım esnasında tercih edilen ulaşım türleri ile ilgili sorular sorularak AVM'ler ve ulaşım ilişkisi tanımlanmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise, anket katılımcılarına, kullandıkları ulaşım türünü ya da türlerini neden tercih ettikleri, yolculukları esnasında yaşadıkları sorunlar ve yolculuk

süreleri sorularak, sürdürülebilir ulaşım türlerinin ne oranda kullanıldığı, kullanılmıyorsa sebepleri nedir sorularına cevap aranmıştır. Anketin son bölümünde ise, sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmayan katılımcılara, ne gibi düzenlemeler yapılırsa sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmaya yönelecekleri sorularak, yaşanan sorunlara çözüm önerileri aranmıştır. Anket sonuçları, IBM SPSS 25.0 programında değerlendirilerek, 5 li (Çizelge 1.) ve 3 lü (Çizelge 2.) Likert analizi ile çapraz Çizelgelardan faydalanılmış ve güven aralığı %95 olarak kabul edilmiştir.

Çizelge 1. Beşli Likert tipi ölçek için puan aralıkları

Ağırlık	Seçenekler	Seçenekler	Sınır
5	Her zaman	Çok iyi	4,21 - 5,00
4	Sıklıkla	İyi	3,41 - 4,20
3	Bazen	Orta	2,61 - 3,40*
2	Nadiren	Kötü	1,81 - 2,60
1	Hiçbir zaman	Çok Kötü	1,00 - 1,80

\* Değer  $\leq 3,40$  ise niteliğin kötü olduğu; değer  $>3,40$  ise niteliğin iyi olduğu kabul edilmiştir.

\* Değer  $\leq 3,40$  ise kullanımın seyrek olduğu; değer  $>3,40$  ise kullanımın sık olduğu kabul edilmiştir.

Çizelge 2. Üçlü Likert tipi ölçek için puan aralıkları

Ağırlık	Seçenekler	Seçenekler	Sınır
3	Sorun değil	Katılıyorum	2,34 - 3,00
2	Sorun	Kararsızım	1,68 - 2,33*
1	Ciddi Sorun	Katılmıyorum	1,00 - 1,67

\* Değer  $\leq 2,33$  ise sorun olduğu; değer  $>2,33$  ise sorun olmadığı kabul edilmiştir.

\* Değer  $\leq 2,33$  ise katılmadığı; değer  $>2,33$  ise katıldığı kabul edilmiştir.

#### 4. Araştırmanın Bulguları

Türkiye'nin İç Anadolu Bölgesinde yer alan Konya kenti, doğuda Niğde, kuzeydoğuda Aksaray, kuzeyde Ankara ve Eskişehir, batıda Afyon ve Isparta, güneyde Antalya ve Karaman illeriyle çevrilidir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. Konya kentinin konumu (URL 2).

1946 yılından itibaren kent bütününe dönük hazırlanan imar planlarıyla Türkiye'nin planlama geleneğine sahip kentlerinden biridir (Yenice, 2012). Türkiye'nin en geniş topraklarına sahip olan Konya'nın 2017 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre (ADNKS) nüfusu 2.180.149 kişidir. Nüfusun %60'ı (1.301.222) Konya kenti merkez ilçelerinde (Meram, Selçuklu,

Karatay), % 40'ı (878.927) ise merkez ilçelerin dışında yaşamaktadır (URL 1).

Günümüzde Konya Kentinde Makro Market, Kent Plaza Kule Site ve M1 Merkez AVM olmak üzere toplamda 5 adet bulunmakta ve 2 adet AVM'nin inşaatı devam etmektedir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Konya kentinde bulunan AVM'ler

### Kule Site Alışveriş Merkezi

1970'li yıllarda otogar alanı olarak inşa edilen ancak; 2000 yılında otogarın kent merkezinde kalmasıyla trafik yoğunluğunu arttırması sebebi ile otogar alanının taşınmasına ve bu alanın ticaret alanı olarak kullanılmasına yerel yönetimlerce karar verilmiştir. Alınan kararlar doğrultusunda, 2004 yılı haziran ayında hizmete giren Kule site AVM' nin 130 mağazası, sinema salonları, eğlence merkezi, hipermarketi ve restoranları bulunmaktadır. Kule site AVM yönetiminden alınan bilgiye göre, hafta içinde günlük ortalama 28.000 kişinin, hafta sonlarında ise 45.000 kişi ziyaret ettiği AVM Konya' da 1700 araçlık otoparkı ile hem alışveriş hem de sosyo-kültürel alanda faaliyet göstermektedir (Resim 4.1).



Resim 4.1: Kule site AVM genel görünüşü (URL 2)

### Kent Plaza Alışveriş Merkezi

16 Kasım 2012' de açılan Kent Plaza AVM, ofis bloğu ile birlikte toplamda 110.000 m2 ile hizmet veren AVM' yi hafta içi günlük ortalama 20.000-25.000, hafta sonu ise 30.000-35.000 kişi ziyaret etmektedir. Mağazaları, çocuk oyun alanları, sinema salonları, restoranları, eğlence merkezini ve spor alanlarını bünyesinde barındıran AVM açık ve kapalı olmak üzere toplam 1750 araçlık otoparkı ile kentin hem alışveriş hem de sosyo-kültürel faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği mekân durumundadır (Resim 4.2).



Resim 4. 2. Kent Plaza AVM (URL 4)

### Alanda yapılan gözlemler

Kule Site AVM ve yakın çevresinde yapılan gözlemler neticesinde; bisiklet kullanıcılarına yönelik bisiklet park alanının bulunduğu ve kullanıcı sayısına göre yeterli olduğu tespit edilmiştir (Resim 4.3.).



Resim 4. 3. Kule site AVM açık otoparkı

Kule site AVM' ye yaya olarak erişim sağlamak isteyen kişilere yönelik yapılan yürüme alanlarının (kaldırım) taşıt yolu ve tramvay hattı ile sıklıkla kesiştiği, yaya güvenliğini sağlamaya yönelik kesişim noktalarında sinyalizasyon sisteminin bulunmasına rağmen yayaların karma trafik içinde kaldıkları, sinyalizasyon sisteminde bisikletlilerin göz ardı edildiği, yaya ve bisiklet kullanıcılarının güvenliğinin bulunmadığı belirlenmiştir (Resim 4.4, 4.5, 4.6 ve 4.7).



Resim 4.4: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



Resim 4.5: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



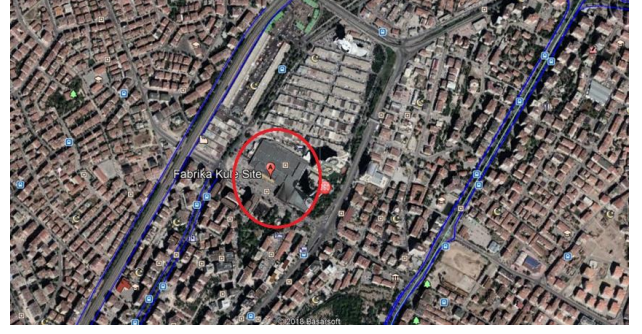
Resim 4.6: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları



Resim 4.7: Kule site AVM çevresi yaya geçiş alanları

Kule site AVM' nin yakın çevresinde bisiklet yolu bulunmakla birlikte AVM' ye doğrudan erişim sağlayan bisiklet yolu bulunmamaktadır

(Şekil 4.3).



Şekil 4.3: Kule Site AVM- bisiklet güzergahı mesafesi

Kent Plaza AVM ve yakın çevresinde yapılan gözlemlerin değerlendirilmesi neticesinde, AVM'ye yaya ve toplu taşıma hatlarıyla erişilebilirliğin bulunduğu ve yaya-taşıt-tramvay kesişiminin bulunduğu alanlarda yaya güvenliğinin sağlanmasına yönelik sinyalizasyon sisteminin bulunduğu tespit edilmiştir (Resim 4.8, 4.9, 4.10 ve 4.11).



Resim 4.8: Taşıt ve yaya yollarının kesişimi



Resim 4.9: Taşıt ve yaya yollarının kesişimi



Resim 4.10: Yaya bölgesi ve tramvaya hattı kesişimi



Resim 4.11: Yaya bölgesi ve tramvaya hattı

Kent Plaza AVM' nin yakın çevresinde bisiklet yolunun bulunmasına rağmen bisiklet güzergahından AVM'ye ulaşabilmek için, karma trafiğe karışıldığı ve hem taşıt hem tramvay hem de yaya güzergahı ile bir noktada kesişerek trafik güvenliğinin düşük olduğu gözlenmiştir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4: Kent Plaza AVM' nin yakın çevresinde bulunan bisiklet yolu

#### Alanda Yapılan Anket Bulguları

Örneklem alan olarak seçilen Konya kentinde bulunan Kule Site AVM ve Kent Plaza AVM kullanıcılarının genel demografik verilerini, AVM'lere erişim için hangi ulaşım türlerini ne sebeplerle tercih ettiklerini ne kadar sürede erişim sağladıklarını ve yolculukları süresince yaşadıkları sorunların belirlenmesine yönelik anket çalışması yapılmıştır.

Anket verilerinin değerlendirilmesi neticesinde; ankete katılanların %39'unun kadın, %60,7'sinin erkek olduğu, AVM kullanıcılarının büyük bölümünün 16-24 yaş aralığında (%50,1) ve 16-24 yaş aralığında (%27,2) olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ankete katılan kullanıcıların büyük bölümünün lise (%41,6) ve Üniversite (% 31) öğrencisi olduğu belirlenmiştir (Çizelge 4.1).

AVM'lerin kullanım sıklığı analizinin değerlendirilmesinde; kullanıcıların %83,8'inin AVM' leri ayda 1-2- kez, %12,5'inin ise haftada 1-2 kez tercih ettiği belirlenmiştir. AVM' lerin sıklıkla tercih edildiği zaman aralığı analizinin değerlendirilmesi neticesinde, hem çalışan hem de öğrencilerin kullanım oranlarının fazla olması ve AVM'lerin yemek yemek ve sosyo-kültürel faaliyetlere imkan tanınması nedeniyle çoğunlukla akşam saatleri olan 19:00-22:30 saatleri arasında (% 39,5) AVM' lerin tercih edildiği olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.2).

AVM' lere erişimde hangi ulaşım türünün hangi sıklıkla kullanıldığına yönelik yapılan analiz neticesinde; AVM' lere erişimde motorsuz ulaşım türlerinden olan yaya, bisiklet kullanımının, toplu taşıma türleri içerisinde ise minibüs ve otobüsün hiçbir zaman tercih edilmediği tespit edilmiştir. Tramvayın her iki alışveriş merkezine de erişim sağlamasından ötürü toplu taşıma türleri içerisinde nadiren tercih edildiği ortaya çıkmıştır. Ayrıca, AVM'lere erişimde otomobil kullanım oranlarının diğer

ulaşım türlerine oranla daha fazla olduğu ve kent merkezine daha uzak mesafede bulunması nedeniyle, Kent Plaza' ya erişimde otomobil kullanımının Kule Siteye oranla daha fazla olduğu belirlenmiştir.

Çizelge 4.1. Konya kent AVM' lerini kullananların demografik durumları

		Sayı	Yüzde
Cinsiyet Durumu	Kadın	163	39,28
	Erkek	252	60,72
	<b>Toplam</b>	<b>415</b>	<b>100,00</b>
Yaş Durumu	8-15	32	7,71
	16-24	208	50,12
	25-40	113	27,23
	41-60	52	12,53
	61 ve üzeri	10	2,41
	<b>Toplam</b>	<b>415</b>	<b>100,00</b>
Meslek Durumu	Çalışmıyor	15	3,61
	Kamu Çalışanı	69	16,63
	Özel Sektör	85	20,48
	Esnaf ve Sanatkar	7	1,69
	Emekli	8	1,93
	Ev hanımı	20	4,82
	<b>Toplam</b>	<b>211</b>	<b>50,84</b>
Eğitim Durumu	Okuma yazma bilmiyor	2	0,48
	Okuma yazma biliyor	6	1,45
	İlkokul	18	4,34
	Ortaokul	16	3,86
	Lise	173	41,69
	Yüksekokul	43	10,36
	Üniversite	129	31,08
	<b>Toplam</b>	<b>28</b>	<b>6,75</b>
	<b>415</b>	<b>100,00</b>	

Çizelge 4.2. AVM' lerin kullanım sıklığı ve sıklıkla tercih edilen ziyaret saatleri

		Sayı	Yüzde
AVM'lerin Kullanım Sıklığı	Ayda 1-2 kez	348	83,86
	Haftada 1-2 kez	52	12,53
	Haftada 3 ve fazlası	14	3,37
	Hergün	1	0,24
	<b>Toplam</b>	<b>415</b>	<b>100,00</b>
AVM'lerin Ziyaret Saatleri	10:00-13:00	21	5,06
	13:00-16:00	110	26,51
	16:00-19:00	120	28,92
	19:00-22:30	164	39,52
	<b>Toplam</b>	<b>415</b>	<b>100,00</b>

Anket bulgularının kendi içerisindeki değerlendirmeleri doğrultusunda; Kule Site AVM2Nin kent merkezine yakın olması ve konut bölgesinde yer alması nedeniyle yaya yolculuklarında tercih edilme oranı Kent Plaza AVM' e göre daha yüksek olduğu ve bu nedenlerle otomobil ile erişim sağlayanlarının oranının Kent Plaza AVM' e göre daha düşük olduğu ortaya çıkmıştır (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. AVM' lere erişimde tercih edilen ulaşım türlerinin kullanım sıklığı

		$\bar{X}$	S
Yaya	Kule Site	1,72	1,74
	Kent Plaza	1,54	1,50
Bisiklet	Kule Site	1,31	1,12
	Kent Plaza	1,26	1,00
Tramvay	Kule Site	2,32	2,11
	Kent Plaza	2,34	2,15
Minibüs	Kule Site	1,62	1,51
	Kent Plaza	1,47	1,28
Otobüs	Kule Site	1,52	1,48
	Kent Plaza	1,52	1,49
Özel Araç	Kule Site	1,97	1,88
	Kent Plaza	2,99	2,31

Motorsuz ulaşım türlerini tercih ederek AVM' lere erişim sağlayanların yolculuk sürelerine yönelik gerçekleştirilen analiz değerlendirilmesinde; yaya olarak ve bisiklet kullananların büyük çoğunluğunun yolculuk sürelerinin 10-20 dk. aralığında gerçekleştiği belirlenmiştir (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. AVM' lere motorsuz ulaşım türleri ile erişim sağlayanların yolculuk süreleri

Süre	Ulaşım Türü	Sayı	%
10 dk.dan az	Yaya	22	19,64
	Bisiklet	17	27,87
10-20 dk.	Yaya	40	35,71
	Bisiklet	23	37,70
21-30 dk.	Yaya	32	28,57
	Bisiklet	14	22,95
30 dk. üzeri	Yaya	18	16,07
	Bisiklet	7	11,48
Toplam	Yaya	112	100,00
	Bisiklet	61	100,00

AVM' lere erişimde bisikletin neden tercih edildiğine yönelik yapılan analiz değerlendirilmesinde; bisiklet ulaşımının ekonomik, çevreci olması ve spor yapma imkânı sağlaması, kişinin kendini mutlu hissetmesi, otopark probleminin bulunmaması ve zaman tarifesine bağımlı olmaması nedenlerine katılım oranı yüksek olurken, AVM' lerdeki otopark yeterliliği ve güvenli bir ulaşım türü olması nedenlerine kararsızlık oranı yüksek olmaktadır (Çizelge 4.5).

Bisiklet kullanarak AVM' lere erişim sağlayan kullanıcıların sorunlara katılım durumlarının değerlendirilmesi neticesinde; yeterli bisiklet yolların, şeritlerinin olmaması ve var olan yollarda sürekliliğin bulunmaması, yayaların bisiklet yolunu kullanmaları, taşıt sürücülerinin trafik kurallarına uymaması (bisiklet şeridini kullanma, bisiklet yollarına park etme v.b), bisiklet park yerlerinin yetersiz olması, kent merkezine erişim sağlayan bisiklet yolunun bulunmaması, bisiklet kullanırken sosyal



güvenlik endişesinin bulunması, karma trafik içerisinde bisikletlilere yönelik düzenlemelerin yetersizliği, kavşaklarda bisikletlilere yönelik düzenlemenin bulunmaması ve AVM' lere bisiklet parklarının güvensiz olması (bisikletlerin çalınması vb.) sorunlarına katılım oranının yüksek olduğu tespit edilirken, bisiklet kullanıcılarının büyük bölümü bisiklet yolları ile AVM' lere doğrudan erişim sağlanamaması ve AVM' lere bisiklet parklarının yetersizliği sorunları karşısında kararsız olduklarını belirtmişlerdir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.5. AVM' lere erişimde bisikletin tercih edilme sebepleri

	$\bar{X}$	S
Ekonomik olması	2,61	1,36
Çevreci bir ulaşım türü olması	2,59	1,34
Hızlı bir ulaşım türü olması	2,11	1,15
Spor yapma imkanı tanınması	2,57	1,35
Kendimi mutlu hissettiğimden	2,36	1,25
Otopark sorunu olmaması	2,39	1,28
AVM' lere bisiklet park yerinin yeterli olması	2,02	1,10
Güvenli bir ulaşım türü olması	1,97	1,07
Erişilebilirliğinin yüksek olması	2,18	1,18
Zaman tarifesine bağımlı olmaması	2,36	1,25

Çizelge 4.6. AVM' lere erişimde bisiklet kullananların yolculuklarında karşılaştıkları sorunlar

	$\bar{X}$	S
Yeterli bisiklet yollarının, şeritlerinin olmaması ve var olan yollarda sürekliliğin bulunmaması	2,51	0,38
Yayaların bisiklet yolunu kullanmaları	2,59	0,39
Taşıt sürücülerinin trafik kurallarına uymaması (Bisiklet şeridini kullanma, bisiklet yollarına park etme v.b)	2,84	0,24
Bisiklet park yerlerinin yetersiz olması	2,56	0,36
Kent merkezine erişim sağlayan bisiklet yolunun bulunmaması	2,52	0,37
Bisiklet kullanırken sosyal güvenlik endişesinin bulunması	2,46	0,36
Karma trafik içerisinde bisikletlilere yönelik düzenlemelerin yetersizliği	2,57	0,37
Kavşaklarda bisikletlilere yönelik düzenlemenin bulunmaması	2,38	0,40
Bisiklet yolları ile AVM' lere doğrudan erişim sağlanamaması	2,30	0,41
AVM' lere bisiklet parklarının yetersizliği	2,20	0,40

AVM' lere yaya olarak erişim sağlayan kullanıcıların yürümeyi neden tercih ettiklerine belirlemeye yönelik yapılan analizin

değerlendirilmesinde; yürümenin spor yapma imkanı tanınması, trafik stresinden uzak kalıp, kişinin kendisini mutlu hissetmesi, çevreci bir ulaşım türü olması, gezme ve çevreyi tanıma imkanı sağlanması, ekonomik olması nedenlerine katılım oranının yüksek olduğu belirlenirken, erişimlerini yürüyerek gerçekleştirenlerin güvenlik ve zaman tarifesine bağlı olmama nedenleri karşısında kararsız oldukları tespit edilmiştir (4.7).

Çizelge 4.7. AVM' lere erişimde erişimde yaya yolculuğunun tercih edilme nedenleri

	$\bar{X}$	S
Ulaşmak istediğim noktaya daha kısa sürede ulaşabileme	2,23	1,65
Spor yapma imkanı tanınması	2,59	1,85
Trafik stresinden uzak kalıp, kendimi mutlu hissettiğimden	2,36	1,73
Çevreci bir ulaşım türü olmasından	2,37	1,72
Gezme ve çevreyi tanıma imkanı sağlanmasından	2,36	1,73
Ekonomik olmasından	2,47	2,01
Güvenli bir ulaşım sağlanmasından	2,07	1,55
Zaman tarifesine bağımlı olmamasından	2,22	1,66

Erişimlerini yürüyerek gerçekleştiren bireylerin karşılaştıkları sorunlarına yönelik yapılan analizin değerlendirilmesi neticesinde, taşıt yolları ile yayaların kesiştiği alanlarda yaya güvenliğinin yetersizliği ve yaya yürüyüş alanları ile kaldırımların yetersizliği sorunlarına katılım oranının yüksek olduğu tespit edilmiştir. Ancak yayaların; yürünülen güzergâh boyunca dinlenme-oturma elemanlarının bulunmaması ve yürünülen alanda aydınlatmanın yetersizliği sorunları karşısında kararsız kaldıkları, yaya mekanlarında sosyal güvenlik endişesinin bulunması sorununa ise karar verme ölçüne göre üst değerde kararsız kaldıkları belirlenmiştir (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8. AVM' lere yaya olarak erişim sağlayanların karşılaştıkları sorunlar

	$\bar{X}$	S
Taşıt yolları ile kesişimlerde ve karma trafik içerisinde yaya güvenliğinin yetersizliği	2,53	1,82
Yaya yürüyüş alanlarının ve kaldırımların yetersizliği	2,55	1,82
Yürünülen güzergâh boyunca dinlenme-oturma elemanlarının bulunmaması	2,30	1,68
Yaya mekanlarında sosyal güvenlik endişesinin bulunması	2,32	1,70
Yürünülen alanda aydınlatmanın yetersizliği	2,12	1,57

Çizelge 4.9' da özel araç ile erişim sağlayanların gerekli düzenlemelerin yapılması durumunda motorsuz ulaşım türlerini tercih etme durumuna yönelik yapılan analizin değerlendirilmesi bulunmaktadır. Yapılan analizin değerlendirilmesinde gerek bisiklet ulaşımında gerekse yaya yolculuklarında karşılaşılan sorunların giderilmesi durumunda motorsuz ulaşım türlerinin tercih edilmesi konusunda anket yapılan bireylerin kararsız kaldıkları ortaya çıkmıştır.

Çizelge 4.9. Gerekli düzenlemelerin yapılması durumunda motorsuz ulaşım türlerinin tercih edilme durumu

	$\bar{x}$	S
Park et devam et sistemleri uygulanabilirse	2,22	1,53
Bisiklet yolları arttırılarak AVM' lere doğrudan erişim sağlanabilirse	2,11	1,45
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında yaya güvenliği sağlanırsa	2,25	1,54
Karma trafik içerisinde ve kavşak noktalarında bisiklet güvenliği sağlanırsa	2,21	1,52
Yaya yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa	2,19	1,50
Yaya yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa	2,23	1,54
Yürünülen yollarda sosyal güvenlik sağlanırsa	2,26	1,58
Yürünülen yollarda aydınlatma yeterliliği sağlanırsa	2,13	1,49
Yürünülen mekanlar sosyo-kültürel aktiviteler ile cazip hale getirilirse	2,26	1,58
Bisiklet yolları ile AVM' lere rahat ve konforlu erişim sağlanırsa	2,20	1,50
Bisiklet yolları ile AVM' lere güvenli erişim sağlanırsa	2,21	1,52
Bisiklet yollarında sosyal güvenlik sağlanırsa	2,20	1,52
Bisiklet yollarında aydınlatma yeterliliği sağlanırsa	2,13	1,46
Bisiklet yollarının devamlılığı sağlanırsa	2,23	1,53
AVM' lerde bisiklet park alanları arttırılırsa	2,13	1,46
Kent genelinde ücretsiz bisiklet uygulaması geliştirilirse	2,25	1,56
Aktarmalı yolculuklara bisikletliler dahil edilirse	2,20	1,54
Bisiklet yollarında altyapı iyileştirilirse	2,22	1,54

## 5. Sonuç ve Öneriler

Alışveriş kavramı, zamanla kentin ve kentlinin ihtiyaçlarına göre değişmesi sonucu, hem insanların ihtiyaçlarını karşılmasına yönelik bir etkinlik hem de sosyal bir faaliyet halini alarak günlük hayatımızın en önemli sosyal donatı

alanlarından biri olmuştur.

AVM' ler; hem yer seçiminde kentin ve kentlinin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak planlanmalı, hem de kentin gelişiminde en önemi odak noktalarında biri olduğundan kentin ulaşım ve trafik düzenlemeleri göz önünde bulundurulmalıdır. Alışveriş merkezlerinin kentsel ulaşım olumsuz sonuçlarının engellenebilmesi için yer seçiminde erişilebilirlik kavramı göz önünde bulundurularak AVM' lere motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğin sağlanması gerekmektedir.

Çalışma kapsamında irdelenen örneklem alanlardan biri olan Kule Site AVM Konya kentinin merkezinde bulunmakta ve kentin kullanıcı sayısı bakımından birinci sırasında yer almaktadır. Kule Site AVM' ne yaya, tramvay, otobüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçları ile erişilebilirliğin sağlanmış olmasına rağmen; AVM yakın çevresinde bulunan bisiklet yollarının AVM ile doğrudan bağlantısının olmaması nedeniyle bisiklet ile erişilebilirlik zayıf olmaktadır. Kule Site AVM' ne bisiklet dışındaki diğer ulaşım türleri ile rahat erişilebilirliğin sağlanmış olması günümüz şartlarına ve ihtiyaçları doğrultusunda talebe cevap veren bir mekân olması AVM' nin tercih edilebilirliğini arttırmaktadır. Ancak; AVM' ne motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğin düşük olması sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasında engel oluşturmaktadır.

Konya kentinde kullanıcı sayısı bakımından ikinci sırada yer alan Kent Plaza AVM; konut bölgesi ve sanayi bölgesine yakın çevresinde yer almaktadır. AVM' e tramvay, dolmuş ve otobüs gibi toplu taşıma imkânları ile erişilebilirliğin sağlanmış olmasına rağmen; bisiklet ve yaya olarak AVM' nin erişilebilirliği düşük olmaktadır.

Yapılan literatür araştırması ve örneklem alandaki gözlemler neticesinde, alışveriş merkezlerinin motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğin AVM'nin kullanıcı sayısını doğrudan etkilediği tespit edilmiştir.

Anket çalışması doğrultusunda elde edilen verilerin analizi neticesinde; AVM' lerine erişimde öncelikle tramvayın, ardından özel aracın, sonrasında minibüs ve otobüsün, daha sonra yaya, en son da bisikletin tercih edildiği ortaya çıkmıştır. Motorsuz ulaşım türlerinin tercih edilme oranının düşük olmasındaki en büyük neden karma trafik içerisinde güvenlik sorununun bulunması ve yaya - bisiklet kullanıcılarının sosyal güvenlik endişesi taşımalarıdır.

Yapılan anketlerin değerlendirilmesinde; özel araç kullanıcılarının, bisiklet ve yaya yollarının sürekliliğinin bulunması, yollarda altyapı, sosyal ve fiziki güvenliğin sağlanması durumlarında

motorsuz ulaşım türlerini tercih edebilecekleri ve sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasına katkı sağlayabilecekleri ortaya çıkmıştır.

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanmasında en önemli itici güçlerden olan motorsuz ulaşım türlerinin kullanımının arttırılması ve AVM' ne motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğin sağlanabilmesi için;

- Motorsuz ulaşım türleri ile erişilebilirliğin sağlanmış olmasının sürdürülebilir kentsel gelişmeye olumlu etkilerinin olduğuna yönelik bilinç düzeyinin arttırılmasına yönelik eğitim seminerleri verilmeli, bu kapsamda yazılı ve görsel medyadan yararlanılmalı,
- Gün geçtikçe kullanım oranı ve sayıları artan AVM'lerin plan kararları ve yer seçim kararları alınırken, mevcut ulaşım sistemi göz önünde bulundurularak motorsuz ulaşım türleri ile AVM'lere erişim sağlanmalı,
- Motorsuz ulaşım türlerinin kullanımının arttırılması için, kent genelinde insan öncelikli planlama çalışmalarına ağırlık verilmeli,
- Toplu taşıma sistemlerinin yaya ve bisiklet gibi motorsuz ulaşım türleriyle entegrasyonu sağlanmalı,
- Yaya ve bisiklet yolları ile kent merkezine erişim sağlanmalı,
- Yaya ve bisiklet yollarında süreklilik sağlanmalı,
- Yaya ve bisiklet yollarında yeşil alanlar ve ticari faaliyetlerin olduğu canlı bölgeler oluşturularak dinlenme imkânı sağlanmalı, yaya ve bisiklet ile yolculuğun cazip hale getirilebilmesi için kişilere keyifli mekânlar yaratılmalı,
- Yaya ve bisiklet yolları boyunca yeterli aydınlatma sağlanmalı, sosyal güvenlik endişesi ortadan kaldırılmalı,
- Yaya ve bisiklet yollarında, altyapı yatırımları yeterli seviyede tamamlanmalı,
- Bisiklet yolları boyunca, belirli aralıklarla bisiklet park yerleri olmalı,
- Kent genelinde ücretsiz bisiklet uygulaması yaygınlaştırılmalı,
- Kent genelinde farkındalık arttırılarak yaya ve bisiklet kullanıcılarına karma trafik içerisinde öncelik sağlanmalı,
- Mümkün olduğunca yaya ve bisiklet yolları, kara yolu ve HRS ile kesişmemeli, kesişen noktalarda ise hemzemin geçitlerde sinyalizasyon, alt geçit ve üst geçitler ile güvenlik sağlanmalı,
- Yapılan alt geçit ve üst geçit kullanıcıları zorlayacak yapıda değil, kolaylıkla geçiş sağlayabilecekleri niteliklerde tasarlanmalıdır.

Kentsel yaşamda planlamaya yönelik temel ölçüğümüz insan, ana hedefimiz ise insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel donatılara erişmelerini kolaylaştırmak olmalıdır. Bu doğrultuda ulaşım planlama çalışmalarında amacımız; taşıtların değil insanların hareketliliği olmalıdır.

Unutulmamalıdır ki; sürdürülebilir kentsel gelişmenin sağlanabilmesi için, otomobil odaklı planlama çalışmalarının ve uygulamalarının yerine motorsuz ulaşım türlerini esas alan planlama yaklaşımları ve uygulama olanakları geliştirilmelidir.

### **Kaynakça**

- 1) Barter, P. (2000). Taking Steps: A Community Action Guide To People Centred, Equitable And Sustainable Transport, Sustainable Transport Action Network For Asia and the Pacific (the Sustran Network),1-3.
- 2) Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q., Srouf, I., & Weston, L. (2001). Assessment of accessibility measure (Research Report No. 7-4938). Texas: Texas Department of Transportation, Texas, U.S.A.
- 3) Engwicht, D. (1993). Reclaiming our cities and towns: Better living with less traffic. The concept of accessibility: A search for an operational form. Regional Studies, (5), 101-107.
- 4) Erçetin Barlas, E. (2010). Türkiye'deki Avm'lerin İncelenmesi ve Van İli'nde Avm Projesi Geliştirilmesi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- 5) Ersoy, M.A. (2006). Alışveriş Merkezleri Yer Seçimi Ve Forum İstanbul Alışveriş Ve Eğlence Merkezi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- 6) Eryiğit, S. (2012). Sürdürülebilir Ulaşımın Sosyal Boyutunda Bisikletin Yeri, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- 7) Geurs, K. T. ve Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. Journal of Transport Geography, (12), 127-140.
- 8) Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land use. Journal of the American Planning Association (JAPA), 25:2, 73-76 (<http://dx.doi.org/10.1080/01944365908978307>)
- 9) Özuysal M., Tanyel S., Şengöz B. (2003). Erişilebilirlik Yönetiminin Ulaşım Planlama Politikası Olarak Değerlendirilmesi. TMMOB Ulaştırma Politikaları Kongresi Bildiriler Kitabı, Ankara.
- 10) Savaş, Y. (2009). İstanbul, Alışveriş Merkezi Olgusunun Kentsel Mekânda Değişim Süreci İstanbul Kent Örneğinde Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- 11) Timor, M. (2004). Şehirçi Alışveriş Merkezi Yer Seçimi Faktörlerinin Analitik Hiyerarşi Prosesi Yardımıyla Sıralanması, Yönetim Dergisi, 15(48), 3-18, İstanbul.
- 12) Topçu, K. (2011). Konya, Alışveriş Alanlarının Mekânsal Kalite Açısından Değerlendirilmesi: Karşılaştırmalı Bir Analiz, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- 13) Tümertekin, E. (1987). Ulaşım Coğrafyası., İstanbul Üniversitesi Yayınları, No:2053, Coğ. Enst. Yay. No:85, İstanbul.
- 14) URL 2: <http://www.kuleyonetim.com/> (Erişim tarihi 08.06.2018)
- 15) URL 3: <http://www.konyakentplaza.com.tr/kurumsal/> (Erişim tarihi 08.06.2018)
- 16) URL1:<http://www.avmgezgini.com/avmler/istanbul/istanbul-cevahir-avm-25.html> (Erişim tarihi: 09.07.2018)
- 17) URL4:[http://www.4adanismanlik.com.tr/tr/kentplaza\\_disr](http://www.4adanismanlik.com.tr/tr/kentplaza_disr)

esimler (Erişim tarihi 08.06.2018).

- 18) Uslu, Z., (2006). Alışveriş Merkezlerinin Gelişimi: Konya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- 19) Ünlükara T., Berköz L. (2016). Alışveriş Merkezlerinin Yer Seçimi Kriterleri: İstanbul Örneği, Megaron Dergisi, 11 (3), 437-448, İstanbul.
- 20) Verdil, A. (2007). Mekan - Davranış İlişkisi Dönüşümü: Alışveriş Merkezlerinin Mekansal Dizim Yöntemiyle İncelenmesi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- 21) Vuchic, V.R. (1981). Urban Public Transportation; Systems And Technology, Transportatim Research Board Of The National Academies, Sf: 560, New York.
- 22) Yenice, M.S. (2012). Konya kentinin planlama tarihi ve mekânsal gelişimi. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 28(4):343-350.