

KONYA SURİÇİNİN YAYALAŞTIRILMASI VE KENT MERKEZİNE TARİHİ BİR GÖRÜNÜM KAZANDIRMA

*Pedestrianization of the Walled City of Konya and a Historical View Give To
the City Center*

Fatih SEMERCİ*

Mehmet HAYIRLIOĞLU**

ÖZ

Yayalaştırma, özellikle kent merkezlerinde yaşanabilirliği artıran, yayanın rahat dolaşımı ile güvenliğini sağlayan, uygulandığı sokak ve caddelerin kullanımlarındaki artışa bağlı olarak ekonomik canlılık getiren ve kamu yararını gözetken insani bir yaklaşımdır. Özellikle tarihi birikime sahip, tarihi eserlerle dolu olan şehirlerde, tarihi kent merkezleri yayalaştırılarak insanların kullanımına sunulmaktadır. Binlerce yıllık tarihi boyunca Konya şehri de farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Ancak bu süreç içerisinde en parlak dönemini Türkiye Selçuklu Devleti'ne başkentlik yaptığı dönemde yaşamıştır. Şehir hayırsever Selçuklu Sultanları ve devlet adamları ile camiler, mescitler, medreseler, hankahlar, hamamlar, kervansaraylar ve türbelerle donatılmıştır. Bu eserlerden günümüze ulaşanları Alaeddin Tepesi çevresinde, tarihi kent merkezinde yoğunluk göstermekte ve Konya'nın Selçuklu şehri olduğu imajını ortaya koymaktadır. Konya tarihi kent merkezi için uzun yıllardır konuşulmakta olan yayalaştırma projesi, şehrin turistik dinamiklerine önemli katkılar sağlayacaktır. Özellikle Mevlana Türbesi ile Alaeddin Tepesi'ni birbirine bağlayan Mevlana Caddesi'nin, ardından da aşama aşama bütün Konya suriçinin yayalaştırılması ve yeniden düzenlenmesi Konya şehrinin tarihi, kültürel ve turistik değerinin artmasına sebep olacaktır. Tebliğimizde suriçinin yayalaştırılması ile birlikte kent merkezine tarihi bir kimlik kazandıracak; dış surların ve kapılarının ihya edilmesi, tarihi eserlerin çevre düzenlemelerinin yapılması, tarihi ve mimari hiçbir özelliği olmayan yapılardan bu bölgenin temizlenmesi gibi yapılabilecek çalışmalar anlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Konya Tarihi Kent Merkezi, Yayalaştırma, Selçuklu, Tarihi Eserler, Turizm

ABSTRACT

Pedestrian, especially in urban centers increase livability, pedestrian safety and comfort that allows the circulation, which is a humanitarian approach that promotes the economic vitality and the public interest due to the increase in the use of the streets and avenues are applied. Especially with the historical background, the city is full of historical monuments, are available to people uses by pedestrisation of the historical city centers. Throughout the history of the city of Konya it has hosted thousands of years also home to different civilizations. However, has experienced its heyday in the process at the time when the capital of the Seljuk Empire. City philanthropists Seljuk Sultans and digni-

* Yrd. Doç. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi. M.M.F. Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi, fsemerci@konya.edu.tr

** İnş. Müh., Konya Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı, mehmethayirlioglu@hotmail.com

taries is equipped with the mosques, masjids, madrassas, baths, caravanserais and shrines. These works from the extant ones around Alaeddin Hill, Konya and show the intensity in the historic center reveals the image that the city of Seljuk. Pedestrianization project is being talked about for many years to Konya historic city center, it will make an important contribution to the city's tourist dynamics. In particular, the street that connects the tomb of Mevlana and Alaaddin Hill, then gradual realignment of all of Konya and pedestrianized historic walled city of Konya, which will cause an increase in the cultural and touristic value. Notification will provide us with a historic town center pedestrianization of the identity of the walled city; the revival of the outer walls and doors, performing landscaping historical monuments historical and architectural features of the building without any cleaning this area work will be done as described.

Keywords: Konya Historical City Center, Pedestrianisation, Seljuk, Historical Monuments, Tourism

GİRİŞ

YAYALAŞTIRMA, ÖZELLİKLE KENT merkezlerinde yaşanabilirliği artıran, yayanın rahat dolaşımı ile güvenliğini sağlayan, uygulandığı sokak ve caddelerin kullanımlarındaki artışa bağlı olarak ekonomik canlılık getiren ve kamu yararını gözeten insani bir yaklaşımdır. Özellikle tarihi birikime sahip, tarihi eserlerle dolu olan şehirlerde, tarihi kent merkezleri yayalaştırılarak insanların kullanımına sunulmaktadır (Tekir, 2014). Binlerce yıllık tarihi boyunca Konya şehri de farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Ancak bu süreç içerisinde en parlak dönemini Türkiye Selçuklu Devleti'ne başkentlik yaptığı dönemde yaşamıştır. Şehir hayırsever Selçuklu Sultanları ve devlet adamları ile camiler, mescitler, medreseler, hankahlar, hamamlar, kervansaraylar ve türbelerle donatılmıştır. Bu eserlerden günümüze ulaşanları Alaeddin Tepesi çevresinde, tarihi kent merkezinde yoğunluk göstermekte ve Konya'nın Selçuklu şehri olduğu imajını ortaya koymaktadır. Konya tarihi kent merkezi için uzun yıllardır konuşulmakta olan yayalaştırma projesi, şehrin turistik dinamiklerine önemli katkılar sağlayacaktır. Özellikle Mevlana Türbesi ile Alaeddin Tepesi'ni birbirine bağlayan Mevlana Caddesi'nin, ardından da aşama aşama bütün Konya suriçinin yayalaştırılması ve yeniden düzenlenmesi Konya şehrinin tarihi, kültürel ve turistik değerinin artmasına sebep olacaktır. Çalışmada suriçinin yayalaştırılması ile birlikte kent merkezine tarihi bir kimlik kazandıracak; dış surların ve kapılarının ihya edilmesi, tarihi eserlerin çevre düzenlemelerinin yapılması, tarihi ve mimari hiçbir özelliği olmayan yapılardan bu bölgenin temizlenmesi gibi yapılabilecek çalışmalar aktarılmıştır.

Konya Tarihi Kent Merkezi

Dünyanın en büyük yığma tepesi (höyüğü) olma özelliğine sahip Alaeddin Tepesi'nin binlerce yıldır merkez olduğu Konya şehri, bu tepe üzerinde ve çevresinde farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Tarihi ipek yolu üzerinde bulunan Konya şehri, Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkent olması ile birlikte büyük bir önem kazanmış ve İslam dünyasının önde gelen kültür ve medeniyet şehirlerinden birisi haline gelmiştir. Devrin önemli âlimleri, mutasavvıfları uzak şehirlerinden göç edip Konya şehrine yerleşmişlerdir (Hayırhoğlu, 2015). Anadolu Selçuklu hükümdarlarının ve devlet adamlarının ilme, medeniyete, âlimlere saygısı ve sevgisi neticesinde Konya şehri medreselerle, cami ve mescitlerle, tekke ve zaviyelerle, imarethanelerle, han ve kervansaraylarla, türbelerle donatılmıştır. Bu eserler şehrin merkezi ve kalbi konumunda bulunan ve şehrin ulu camisi ile sarayının üzerinde bulunduğu, iç sur duvarları ile çevrili olan Alaeddin Tepesi çevresine inşa edilmişti. İç surların çevresinde genişleme gösteren şehir özellikle Türkiye Selçuklu Devleti'ne en parlak dönemini yaşatan I.Alaeddin Keykubad döneminde yapılan imar faaliyetleri ile genişlemiş ve Sultan'ın emriyle 140 burçlu ve 12 kapılı Konya dış sur duvarları yaptırılmıştır. Günümüzde toprak üstün-

de hiçbir kalıntısının olmadığı bu dış surların bazı inşaatların temel kazısı esnasında bulunan kısımları yapıların bodrum katlarında korunmaktadır. İç sur ve dış surlar arasında Selçuklu döneminde pek çok mescit, türbe ve medrese inşa edilmiştir. Ancak bu eserlerin pek çoğu günümüze ulaşmamış, günümüze ulaşmayı başaranlar ise binaların arasına sıkışıp kalmıştır. Türkiye Selçuklu Devleti'ne yaklaşık 2 asır süresince başkentlik yapmış olan Konya'nın sur içi bölgesinde bu imajı kuvvetlendirecek düzenlemeler yapılmalıdır.

Konya Sur İçi

1221 yılında Konya'da önemli bir olay vardır. Bu olay Konya dış surlarının inşası olup, Konya şehrinin de görünümünü tamamen değiştirmiştir. Surlar, her otuz metrelik mesafede dörtgen bir kule (burç) olarak yapılmıştır. Ch. Texier'e göre, 108 kule olup, kuleler on metre cepheli ve sekiz metre derinlikte idi. Anonim Selçukname'ye göre ise 140 bey, 140 burç yaptırmıştır. Şehri çepeçevre kuşatan surlar, 10000 adım uzunluğunda idi. Surların hemen dışında, yirmi zira (15 metre kadar) enine bir hendek bulunuyordu. Bu hendek aynı zamanda, Meram cihetinden gelen sel sularının şehre bir zarar vermeden kuzeydoğudaki göle dökülmesini sağlıyordu. Kapıların hizalarındaki köprülerle, hendek üzerinden geçit sağlanıyordu (Baykara, 1985). İbrahim Hakkı Konyalı, Konya Tarihi adlı eserinde surun geçtiği yerleri şu şekilde tarif etmiştir. Eski Guraba Hastanesi'nin bulunduğu yerden, umumi evlerin arkasından Zindankale'ye, oradan Sadreddin-i Konevi'nin doğusundaki Kapı Çeşmesi'ne gelir. Lisenin bulunduğu yerden doğuya kıvrılarak Söylemez Konağı'nın önünden, Larende Kapısı'ndaki Sahib Ata Külliyesi'nin kuzeyinden geçer ve ağaç pazarına uzanırdı. Buradan kuzeye kıvrılarak ve Kapı Camii'ni dışarıda bıraktıktan sonra Akif Paşa Mektebi ve Esat Efendi Hanı arkalarından Debbağhane'ye ulaşırdı. Buradan da İsmet Paşa İlkokulu'nun önündeki şosenin solundan batıya doğru devam ederek Hapishane'nin güneyindeki eski Gazaros'un bahçesi İmam Hatip Okulu'ndan geçer ve Guraba Hastanesi'nin arkasında devrini tamamlardı (Konyalı, 2007).

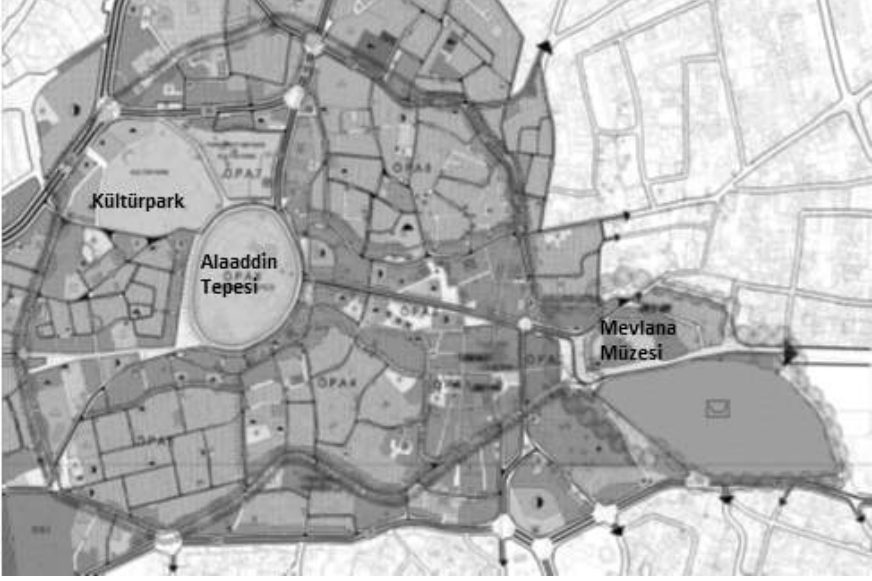
Bu tarifi günümüze uyarlırsak veya günümüzdeki binalar ile tariflendirirsek; Numune Hastanesi inşaatının güneyinden, Büyükşehir Belediyesi ile Hacıveyiszade Camii arasından, Mareşal Mustafa Kemal Ortaokulu önünden, Form'dan, Amber Reis Caddesi boyunca eski adı ile Gazi Lisesi'nin (Konya Anadolu Lisesi) duvarına bitişik olarak devam edip, Devlet Su İşleri ile Devlet Tiyatrosu binası arasındaki Sait Paşa Sokaktan devam ederek, Balık Hali önündeki kavşaktan Sahibi Ata Caddesi istikametine dönmektedir. Sahib Ata Camii'nin kuzeyinden geçtikten sonra Kapı Camii'ni surun içinde bırakacak şekilde Tevfikiye Caddesi'ne paralel olarak kuzeye doğru yönelmekte ve Konya Valiliği civarından geçmekte, Şerafeddin Caddesi'ni dik olarak geçtikten sonra İsmet Paşa İlkokulu'nun karşısından Sultan Veled Caddesi boyunca devam etmekte ve Yarı Açık Cezaevi'nin güneyinde, Kredi ve Yurtlar Müdürlüğü ile İmam Hatip Lisesi'nin bahçe-

lerinden geçerek Numune Hastanesi'ne doğru yönelmektedir (Hayırlıoğlu, 2015). (Şekil 1)



Şekil 1. Konya Kenti Surları ve Suriçi. (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi)

Sınırları bu şekilde olan Konya dış surlarının içinde kalan bölge Konya sur içi olarak adlandırılmaktadır. Bu bölgede Konya'nın 3 merkez ilçesi olan Meram, Karatay ve Selçuklu ilçe belediyelerinin görev alanına giren bölgeler bulunmaktadır. Konya dış surlarının içinde kalan bölgenin tamamı 3. Derece arkeolojik sit alanıdır. Alaaddin Tepesi ise 1. Derece arkeolojik, doğal ve kentsel sit alanıdır. Bu bölgede ayrıca Mevlana Caddesi koridoru da kentsel sit alanı statüsündedir.



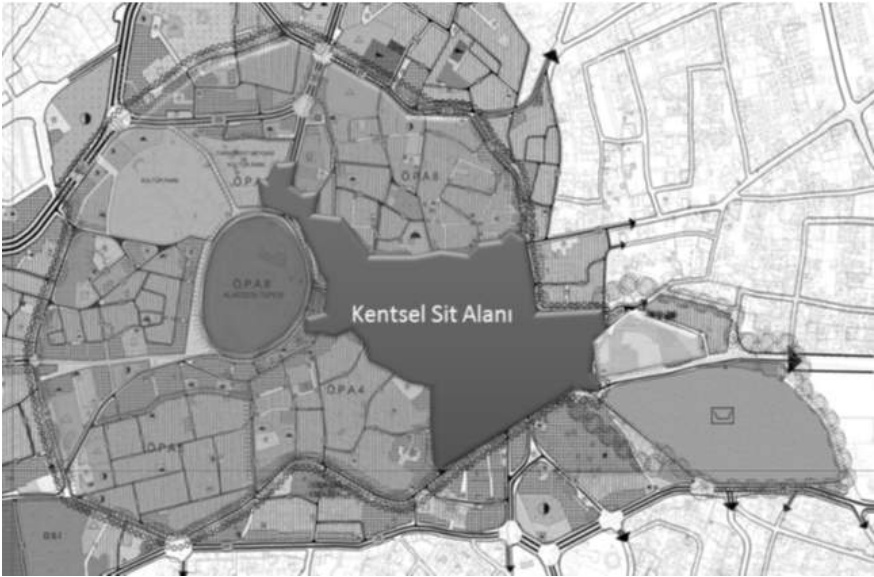
Şekil 2. Konya Kent Merkezi. (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi)



Şekil 3. Konya Kent Merkezi'nde 3. Derece Sit Alanları. (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi)



Şekil 4. Konya Kent Merkezi'nde 1. Derece Sit Alanları. (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi)



Şekil 5. Konya Kent Merkezi'nde Kentsel Sit Alanları. (Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi)

Konya Dış Sur Kapıları'nın Yerleri

Konya Kalesinin surlarında 12 adet kapı bulunmaktaydı. Bu kapıların farklı işlevleri yerine getirdiği bilinmektedir.

Ertaş Kapısı: Bu kapı surun kuzeyinde idi. Yıkılan Guraba Hastanesi kısmen kapının yerine yapılmıştı. Bu kapının asıl adı Çeşnigir Kapısı'dır. 1. Alaaddin-i

Keykubad'ın emirlerinden Çeşnigir tarafından yaptırılmıştır. Sonra Ertaş Kapısı şöhreti asıl ismine üstün gelmiştir (Konyalı, 2007). Bu kapıya Prof. Dr. Tuncer Baykara da Ertaş Kapısı (Baykara, 1985) demektedirken, Prof. Dr. Haşim Karpuz bu kapıya Ayas Kapısı (Karpuz, 2004) demektedir. Tarife göre bu kapı halen yapımı devam etmekte olan Numune Hastanesi inşaatının güneyinden geçen Hastane Caddesi ile Dr. Yusuf Ziya Paşa Sokak'ın kesiştiği civarda olması muhtemeldir. Prof. Dr. Haşim Karpuz'un verdiği tarife göre Ertaş Kapısı İsmet Paşa İlkokulu'nun kuzeybatısında, İstanbul Caddesi ile Sultan Veled Caddesi arasında kalan bölgede bulunmaktadır (Karpuz, 2004).

Halkabegüş Kapısı: Bu kapı da surun kuzey yüzünde idi. Bu kapı Kız Öğretmen Mektebi Caddesi'nin Hapishane Caddesi'ne çıktığı yerde, Orta Mekteb'in Müze binasının ve Kazıklı Tekke'nin karşısında idi. Kalenin bu kapısının adını Halkabegüş Mescidi'nden almış olması çok muhtemeldir (Konyalı, 2007). Tarife göre bu kapı Beşyol Kavşağı'nda İmam Hatip Okulu hizasında, Karma Ortaokulu karşısında bulunmaktadır.

Aksaray Kapısı: Bu kapı surun doğu tarafına açılan kapılarından birisiydi. Akif Paşa Mektebi ile Terkenli Han arasındaydı. Bu kapının asıl ismi ve yaptıranı bilinmemektedir (Konyalı, 2007). Bu kapı ise surun Konya Valiliği civarından geçen kısmı üzerinde Mevlana Türbesi istikametinde bulunmaktadır.

Debbağlar Kapısı: Kalenin doğusunda, Aksaray Kapısının yakınında yer alıyordu. (Karpuz, 2012) Tahminimize göre bu kapı Şerafettin Caddesi ile Aziziye Caddesi'nin kesiştiği bölgede bulunmaktadır.

Telli Kapı: Bu da surun doğuya açılan kapılarından idi. Kapı Cami önünde bulunduğu için mabed bu kapıya nispetle meşhur olmuştur (Konyalı, 2007). Bu kapı Kapı Camii'nin kible tarafında bulunmaktaydı. Fıçıcılar Sokak ile Tefikiye Caddesi'nin kesiştiği yerde olması muhtemeldir.

At Pazarı Kapısı: Bu da surun doğu kapılarından idi. Telli Kapı ile Ağaç Pazarı arasında At Pazarı'na çıkılırdı. Bu kapıya yalnız Pazar Kapısı denildiği de anlaşılmaktadır (Konyalı, 2007). Bu kapının da Sahibiata Caddesi ile Gazeller Sokak'ın kesiştiği yerde olması muhtemeldir.

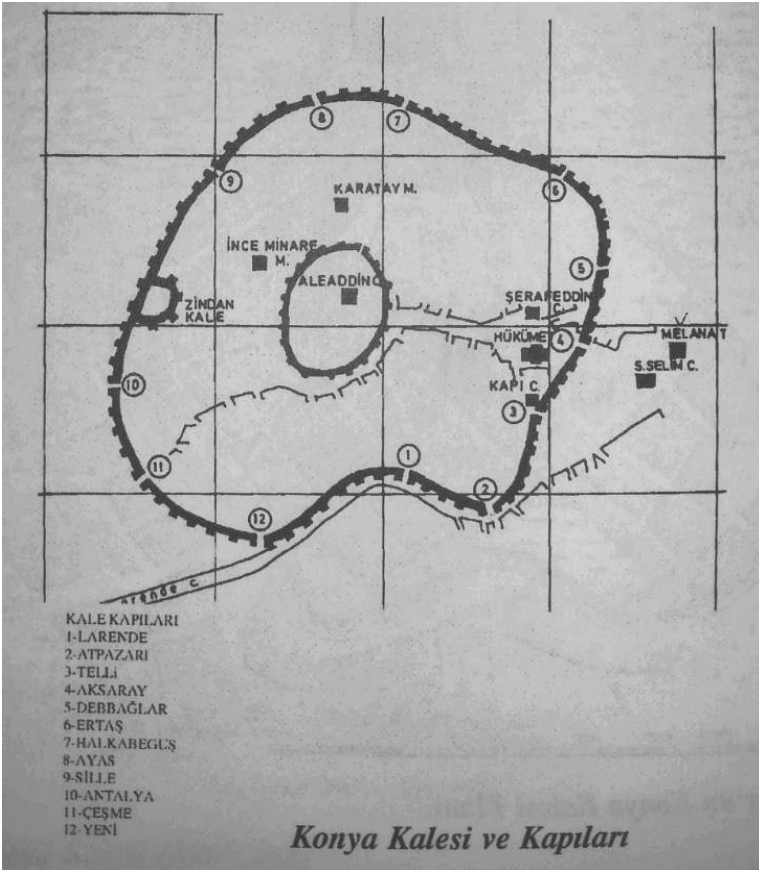
Larende Kapısı-Deli Kapı: Bu kapı Konya'nın güney kapılarının en meşhuru. Sahib Ata Camii'nin tam karşısına rastlamaktadır. Larende'ye giden yola açıldığı için sonradan bu şöhreti almıştır (Konyalı, 2007). Bu kapı Sahib Ata Camii'nin karşısında bulunan dükkânların olduğu yerdedir.

Meram Kapısı: Surun güney kapılarından olan bu kapı iki ülüklü çeşmenin karşı taraflarına rastlamaktadır. Meram yolu üzerinde bulunduğu için sonradan bu adı almıştır. Prof. Dr. Haşim Karpuz'un Yeni Kapı (Karpuz, 2004) dediği sur kapısı olmalıdır. Yapılan tarife göre Balık Hali'nin kuzeyindeki kavşağın, Sahibiata Caddesi ile Sait Paşa Sokak'ın kesiştiği yerde olduğu anlaşılmaktadır.

Yapılı Kapı-Eski Kapı: Ziraat Abidesi'nin, Amber Reis Camii'nin karşı tarafında, lisenin bulunduğu yerde idi. Güneybatı istikametine açılırdı (Konyalı, 2007). Prof. Dr. Haşım Karpuz bu kapıya Çeşme Kapısı (Karpuz, 2004) demektedir. Tarife göre Konya Anadolu Lisesi'nin Amber Reis Camii karşısındaki bahçe duvarının iç kısmı işaret edilmektedir.

Çeşme Kapısı: Bu kapı surun batıya açılan büyük kapılarından birisidir. Sadreddini Konevi'ye giden yolun ve İmam Bağavi Türbesi'nin ve Kapı Çeşmesi'nin tam karşısında idi (Konyalı, 2007). Prof. Dr Haşım Karpuz bu kapıya Antalya Kapısı (Karpuz, 2004) demektedir. Tarife göre Hoca Hasan Sokak üzerinde Amber Reis Caddesi'ne yakın olan kısım dır.

Sille Kapısı: Bu kapının da Zindankale ile Taç Veziri Türbesi'nin arasında kuzey batıya Sille yoluna açıldığı için böyle adlandırıldığı anlaşılmaktadır (Konyalı, 2007). Tarife göre Vatan Caddesi üzerinde bulunan Konya Ticaret Odası ile Ptt binası arasında kalan bölgeye yakın olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 6. Konya Kalesi ve Sur Kapıları. (Kaynak:H.Karpuz,2004)

Konya Sur İçinde Bulunan Selçuklu Eserleri

Hudutlarını belirttiğimiz Konya sur içinde kalan bu bölgede farklı maksatlarla inşa edilmiş Selçuklu eserleri bulunmaktadır. Konya sur içinde Selçuklu dönemine ait; 3 camii, 5 medrese, 13 mescit, 9 türbe, 1 adet saray kalıntısı ile 1 adet minare bulunmaktadır. Yekünü 32 olan bu Selçuklu eserleri Konya dış surlarının içinde kalan bölgeye dağılmış durumdadır. Konya sur içinde bulunan Selçuklu camileri; başta Konya'nın ve Anadolu'nun Selçuklu eliyle yapılan ilk ulu camii olma özelliğine sahip Alaaddin Camii, İplikçi Camii ve Şems-i Tebrizi Camii'dir. Konya sur içinde bulunan Selçuklu medreseleri; Karatay Medresesi, İnce Minareli Medrese, Sırçalı Medrese, Ali Gav Medresesi ile Kemaliye Medresesi'nden günümüze ulaşabilen tek odadır. Konya sur içinde bulunan Selçuklu mescitleri; Zelve Sultan Mescidi, Beşarebey Mescidi, Beyhekim Mescidi, Hoca Hasan Mescidi, Erdemşah Mescidi, Abdülmümin Mescidi, Abdülaziz Mescidi, Tercüman Mescidi, Şeker Furuş Mescidi, Zemburi Mescidi, Tahir ile Zühre Mescidi, Karaarslan Mescidi ve Şifahane Mescidi'dir.

Konya sur içinde bulunan Selçuklu türbeleri; Alaaddin Camii avlusunda bulunan II.Kılıçarslan Türbesi ile I.İzzeddin Keykavus Türbesi, Emir Nurettin Türbesi, Karaarslan Türbesi, Seyfeddin Karasaungur Türbesi, Tacül Vezir Türbesi, Fatma Hatun Türbesi, Şeyh Osmanı Rumi Türbesi ve Şeyh Hasanı Rumi Türbesi'dir. Konya sur içinde bulunan ve külliyesinden sadece minaresinin kaldığı yapı Hatuniye Camii'nin minaresidir. Konya sur içinde bulunan saray kalıntısı ise Alaaddin Tepesi yamacında bulunan II. Kılıçarslan Köşk'ünden kalan duvardır.

KONYA VE TURİZM

Ülkemizde en fazla ziyaret edilen müze olan Hz. Mevlana Müzesi başta olmak üzere, 9000 yıllık geçmişi ile Çatal Höyük, Sille, dünyanın nazar boncuğu olarak nitelendirilen Meke Gölü, Türkiye'nin en büyük tatlı su gölü olan Beyşehir Gölü, Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkentlik etmesi nedeniyle çok sayıda mimari eserleri ile Konya, yaşayan bir tarihtir. Bu fiziksel varlıklarının yanı sıra Konya ve bölge halkının sahip olduğu hoşgörülü bakış açısı ve konukseverliği ile turizmin gelişmesinde ihtiyaç duyulan sosyo-kültürel altyapı mevcuttur (KTO, 2008:38). Bu çerçevede İç Anadolu Bölgesi'nin merkezinde yer alan Konya ilinin sahip olduğu turizm potansiyeli göz önünde bulundurulduğunda turizm hareketlerinden olumlu anlamda etkilenmesi hususunda hiçbir engelin olmadığı görülmektedir. Derin tarihi geçmişi, modern bir kent niteliğinde olması, Türkiye'nin en güvenli kentleri arasında yer almasına rağmen, turizm gelirlerinden hak ettiği payı alamamış olan Konya'nın tarihi, kültürel ve coğrafi zenginliklerinin ortaya çıkarılması, daha çok muhafazakâr yapısı ve "Mevlana Diyarı" olması nedeniyle ağırlıklı olarak inanç turizmine dayalı turizm faaliyetlerinin aksine, başta kültür turizmi olmak üzere; doğa turizmi, sağlık turizmi ve kongre turizmi

açısından cazibe merkezi olma özelliğini ortaya çıkaracak bir çalışmanın yapılması benimsenmiştir. Bugün Konya gibi Türkiye'nin merkezinde bulunan ve gelişmekte olan şehirlere her yıl artan oranda yatırımların yapılması çok büyük bir avantajdır. Bu avantajın turizm sektörüne yansıtılarak, Konya'nın tüm özellikleri ve güzellikleriyle dünyaya tanıtılması sadece bu şehre değil, çevre il ve ilçelere de birçok alanda fayda sağlayacaktır (Ulus, Batman, 2010:245).

Bölge turizmi büyük oranda Mevlana markası etrafında şekillenmektedir. Dolayısıyla ziyaretler ağırlıklı olarak, müze ziyareti şeklinde gerçekleşmekte ve turizm potansiyeli diğer alanlara kaydırılmamaktadır. Bu müzeye ilgi gösteren ziyaretçilerin de önemli bir bölümü Konya'ya yurtiçinden günübirlik gelen turistlerdir. Bu durum katma değerini Konya'da kalmasını engellemektedir. Konaklama başta olmak üzere restoran, şehiriçi ulaşım, hediyelik eşya ve aracılık hizmetlerinden yeterli gelir elde edilememektedir. Bunun için günübirlik müze ziyaretine gelen turistlerin en az bir gece geçirmelerini sağlayabilecek kültür turizmini destekleyici alternatif turistik alanların geliştirilmesi önem kazanmaktadır (Mevka, 2011:6).

Yaya, Yayalaştırma ve Yaya Bölgeleri

Yaya, kent içinde belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimsedir (Keleş, 1980). Eski zamanlarda bu terim, yolda yürüyen kimse olarak tanımlanırken, bugün kentlerde taşıtların yolları ele geçirmesinden ötürü yaya kaldırımlarında ya da yayalar için ayrılmış mekânlarda yürüyen kimse olarak değişmiştir (Döllük, 2005).

Yayalık, dünyadaki en eski ve en yaygın kullanılan ulaşım türüdür. Kişiye, caddeler sokaklar boyunca sınırsız bir esneklik ve hareket imkânı sunar. İnsana ve çevreye hiçbir zarar vermeyen, insanları yürümeye teşvik ederek fiziksel ve ruhsal sağlığına katkıda bulunan, kentteki mimari ve estetik detayların algılanmasını sağlayan, bireyin sosyalleşmesinde ve toplumsal ilişkilerini geliştirmesinde en etkin ulaşım aracıdır (Robertson, 1994). Moore ve Ross (1998), dış mekânlarda gerçekleştirilen en popüler aktivitenin zevk alarak yürümek olduğunu vurgulamaktadır. Fakat günümüzde taşıt trafiğinin yoğun olduğu yollarda yürümenin zevk vermediği, sosyal ilişkilerin son derece zayıfladığı görülmektedir. Buna karşılık taşıt yoğunluğunun azaldıkça sosyal ilişkilerin büyük oranda arttığı anlaşılmaktadır (Appleyard, 1981). Bugün insanlar, çok yakın mesafelere bile toplu taşıma araçlarıyla ya da özel araçlarla gitmektedir. İnsanları saran bu tembellik duygusunun, yaya olarak yapılan aktivitelerden keyif alınması sağlanarak önüne geçilebilir. Bu şekilde şehirdeki detaylar, estetik ve mimari değerler daha iyi algılanabilir. Bir yolda yaya olarak rahat yürüyebilmek için; öncelikle hava koşullarının uygun olması gereklidir. Yağmur, kar, çok sıcak ya da çok soğuk hava koşulları, insanların yürüme aktivitesini gerçekleştirip gerçekleştirmemesini etkiler. İkincisi, ulaşım istenen noktanın yürünebilir bir mesafede

olmasıdır. Diğer koşul ise; insanların alanda yaya olarak dolaşıyor olmaktan keyif alıyor olmasıdır. Bunun için, yürünülen alanın güvenli ve konforlu çevresel koşullara sahip olması gerekmektedir (Robertson, 1994). Kentsel ulaşım sisteminde asıl vurgulanması gereken insandır. Yaya ulaşımı, varmak istedikleri noktaya (işyeri, konut, okul, alışveriş merkezi, park, vb.) yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yayaların olası gereksinimleri için gerekli altyapı hizmetleri ile (aydınlatma, telefon, tuvalet, vb.) donatılmış, araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen bir ulaşım sistemi olarak tanımlanabilir. Yaya ulaşımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekân açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmaktır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001).

Bugün birçok ülkede Yaya Hakları Bildirgesi kabul edilerek, yaya öncelikli planlamalar yapılması ve yaya haklarının savunulması gerektiği kabul edilmiştir. Böylelikle kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artarak, daha sağlıklı ortamlar oluşturulmaktadır (Çol, 2004). Yaya Hakları Bildirgesi ile yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi ve uygulanması için somut bir çerçeve ilan edilmektedir. Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre (İHD Çevre Komisyonu, 1990):

- Yaya kaldırımları yayalarındır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar, yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir. Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz vb. sıçratılmaması için önlemler alınır.
- Kent merkezi yaya bölgelerindedir. Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekten kaçınır. Bu alanlar motorlu araçlardan arındırılır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir. Yayalar bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alışveriş için özgür bir biçimde kullanır.
- Yaya geçitlerinde üstünlük yayalarındır. Yayaların gereksinimi kadar sık yaya geçidi yapılır. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır. Zemin kat yayalarındır. Yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.
- Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır. Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp, kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yaya mekânlarının altyapısını, gece-gündüz bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapar. Yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılma hakkına sahiptir.

Kamusal alanların planlanmasında yaya, her zaman başlangıç noktası olarak düşünülmelidir. Kamusal alanlar, her yaştaki yayanın, sakat ya da engelli bireylerin güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalı, gerekli hizmet ve tesislerle donatılması gerektiği unutulmamalıdır. Yaya bölgeleri; kentsel kamusal mekânları insanlar için yaşanabilir kılan, taşıt girişinin sınırlandırıldığı sokak, cadde ve meydanlarda yayaların gezmek, alışveriş yapmak vb. aktiviteler gerçekleştirilmesine olanak sağlayan düzenlemelerdir (Şişman ve Etili, 2007).

Yaya bölgeleri, motorlu araç trafiğine ve parkına kapalı, bütünüyle yayalara ayrılmış kent mekânlarıdır. Bu alanlar; işyeri, konut, çarşı, alışveriş merkezi, park, okul, kütüphane, sinema vb. alanlara yürüyerek ulaşılan, kullanıcıların ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, kendine özgü alt yapısı olan alanlardır. Yaya bölgelerinde sadece temizlik, çöp, yangın söndürme vb. hizmetlerin yerine getirilmesi ve yaya bölgesindeki dükkânların, iş yerlerinin vb. servis alabilmeleri için belli saatlerde ve belli kurallar dâhilinde araç girişine izin verilir. Bunun dışında alana sadece acil durumlarda itfaiye, ambulans ya da polis arabaları girebilmektedir (Çetiner, 1993).

Yaya bölgeleri; şehre nefes aldırın, insanların şehirle ve birbiriyle iletişim kurduğu sosyal mekânlardır (Orhon, 2004). Yaya bölgeleri ile yaya yolculuklarına mekân açmak, araç işgalinden arındırılmış sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmak amaçlanır (Top, 1990). Günümüzde yaya bölgelerinin birçok yaya yolu ve meydanların birleşmesinden oluşan estetik ve fonksiyonel alanlar olduğu görülmektedir (Gültekin, 2007). Yaya bölgeleri kentsel mekânda yayalaştırmanın yapıldığı alana göre dört sınıfa ayrılmaktadır: Konut alanları: Yoğun konut yerleşimlerinin iç bölümündeki alan trafikten arındırılarak rekreasyonel aktiviteler için düzenlenir. Bu düzenlemede konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılmaktadır (Altınçekiç, 1997).

Alışveriş merkezleri: Mağaza, dükkân, büro vb. işyerlerinin yoğun olduğu merkezlerde taşıt trafiğine kapatılan ve yayaların taşıt tehlikesine, gürültüsüne, egzoz gazına maruz kalmadan rahat ve güvenli hareket edip alışveriş ettikleri mekanlardır. Bu alanlar, tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri, kültür ve sanat yaya bölgeleri olarak ayrılır. Tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri; tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için yaratılan yaya mekânlarıdır. Kültür ve sanat yaya bölgeleri ise; şehrin bazı yollarının taşıt trafiğine kapatılarak, insanların kültürel ve sanatsal faaliyetlerini açık alanlarda gerçekleştirdikleri mekânlardır (TS, 1997). Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar: Tarihi kalıntılar, milli parklar, rekreasyon ve eğlence parklarını içerir. Ziyaretçilere sessiz, sakin ve güvenli bir ortam olarak sunulmaktadır rekreasyonel faaliyetlerde bulunmaları sağlanır (Altınçekiç, 1997). Kurumsal Alanlar: Çeşitli kurumsal

yapılar ve bölümler arasındaki yolların yayalaştırılmasıyla oluşan bölgelerdir. Üniversite kampüsleri, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri vb. bu gruba girmektedir (Altınçekiç, 1997).

Konya Sur İçinin Yayalaştırılması ile Birlikte Bu Bölgede Yapılması Gereken Düzenlemeler

Bu başlık altında Konya Suriçinin yayalaştırılması ve sonrasında gelen turistin ihtiyaçlarını destekleyici bir öneri düzenlemeler listesi ele alınmıştır.

1. Kentsel ölçekli kent merkezine ait eylem planları hazırlanmalıdır.
Uzun vadeli imar planları ile tarihi kent merkezinin yaya ve taşıt trafiğinin ayrılması ve çözümlenmesi sağlanmalıdır. Böylelikle kent merkezine erişebilirlik sağlanacaktır. Kent merkezindeki yaya ulaşımının ve taşıt trafiğinin çözümlenmesi tarihi yapı ve dokunun erişimini kolaylaştıracaktır.
2. Tarihi kent dokusunun ön plana çıkarılması ve vurgulanması sağlanmalıdır.
Kentsel ölçekte yapılacak olan tarihi doku rehabilitasyonu ile bütüncül olarak kent merkezinin (Suriçinin) dizaynı sağlanmalıdır.
3. Yayalaştırılan alanların yeniden düzenlenmesi
Yayalar için düzenlenmiş alanların yaya işlevlerine ve aktivitelerine uygun donatılar ile dizayn edilmesi sağlanmalıdır. Böylece gelen ziyaretçilerin alanda rahat etmesi sağlanacak ve alanda uzun süre kalması olanağı artacaktır.
4. Kent merkezinde kente gelen yerli ve yabancı turistler için bir ziyaret rotası belirlenmelidir.
Kenti ziyarete gelen turistlerin kent merkezini belirli bir düzende gezebilecekleri bir rota belirleyerek hızlı ve kolayca tarihi doku içinde akışı sağlanmalıdır.
5. Kentsel açık alanların belirlenmesi ve yeniden tasarlanması.
Tarihi kent merkezinde gelen ziyaretçiler için dinlenme, eğlenme, bekleme, yeme-içme, alışveriş gibi sosyal aktivitelerine cevap verebilecek açık alanlara ve peyzaj öğelerine ihtiyaç vardır. Bu alanların belirlenerek sosyal aktivitelere cevap verecek şekilde dizaynı sağlanmalıdır.
6. Tarihi kent merkezinde yer alan Konya Dış Sur Duvarları ve Kapılarının Yapılması (Canlandırılması).
Konya surlarının geçtiği bölgelerde kamulaştırma yapmak suretiyle sur temelleri bulunarak, surların üst kısımları tamamlanmalıdır. Ayrıca sur üzerinde bulunan 12 adet kapının da yerlerine yapılması gerekmektedir. Bu haliyle maliyetli bir proje olduğu için ilgili Bakanlıklarla ortak proje çalışması yapılabilir
7. Konya Sur İçindeki Selçuklu Eserlerini Turizme Kazandırma

Konya sur içinde bulunan Selçuklu eserleri içerisinde en fazla ziyaret edilenler; müze statüsünde bulunan eserler ile Alaaddin Tepesi üzerinde bulunan Alaaddin Camii'dir.

Yapımında eski medeniyetlere 41 adet devşirme sütunun kullanıldığı, abanoz ağacından Selçuklu ahşap işçiliğinin zirve eserlerinden minberi bulunan, mihrabın çevresinde ve tavanda çini sanatının zarif örneklerinin görüldüğü, avlusunda Anadolu'ya hükmetmiş Selçuklu Sultanları'nın türbelerinin bulunduğu Alaaddin Camii yerli ve yabancı turistler için önemli bir cazibe noktasıdır.

Farklı dönemlere ait çini eserlerin sergilendiği Karatay Medresesi Çini Eserler Müzesi de Konya'ya gelen turistlerin uğradığı önemli ziyaret mekânlarından birisidir. Mermerden muhteşem taç kapısı ile iç hacimde kullanılan çini süslemeler Selçuklu taş ve çini sanatının zirve örneklerindedir. Müze eserleri olarak sergilenen farklı dönemlere ait çini malzemelerle özellikle Konya'nın Beyşehir ilçesinde Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubad tarafından yaptırılan Kubadabad Sarayı'nın çinileri dikkat çekici özelliktedir. Konya sur içinde bulunan bir diğer müze ise yine eski bir Selçuklu medresesi olan İnce Minareli Medrese Taş ve Ahşap Eserler Müzesi'dir. Bu medresenin taç kapısı Selçuklu ustalarının eliyle adeta nakış nakış dokunmuştur. İç kısmında ise sade ve zarif çini süslemeleri bulunmaktadır. Medresede çeşitli dönemlere ait taş yapı malzemeleri, kitabeleri, mezar taşları ve ahşap kapı ve pencereler sergilenmektedir. Bu saydığımız eserler haricinde diğer Selçuklu yapıları ne yazık ki şehrin turizm dinamiklerine dâhil edilememiştir. Bunun başlıca sebebi ise bu eserlerin mahalle aralarında sıkışmış olmasıdır (Şekil 7 ve Şekil 8). Bazı eserler ancak yanlarına ulaşınca görülebilmektedir. Bu eserlerin çevrelerindeki yapılar kamulaştırılmak suretiyle yıkılmalı, etrafları açılmalı ve görünebilir hale getirilmelidir.



Şekil 7. Konya Kent Merkezi'nde Abdülmümin Mescidi.



Şekil 8. Konya Kent Merkezi'nde Karaarslan Mescidi

8. Yönlendirme ve Bilgilendirme Levhaları ile kentin daha kolay algılanmasını sağlamak. Konya kent merkezinde belli başlı eserler haricinde özellikle mahalle aralarında bulunan Selçuklu eserlerini gösterir yön levhaları bulunmamaktadır. Bazı eserlerde ise eserin adı dahi yazmamaktadır. (Ör.Emir Nureddin Türbesi) (Şekil 10). Sur içinin yayalaştırılması ile birlikte bütün Selçuklu eserlerini gösterir ve yürüme mesafelerinin de belirtildiği yön levhaları gerekli noktalara yerleştirilmelidir. Ayrıca Selçuklu eserlerinin farklı dillerde anlatıldığı tanıtım kitabeleri de eserlerin yanlarına yerleştirilmelidir.



Şekil 9. Bursa Kent Merkezi Yönlendirme Levhası



Şekil 10. Konya Kent Merkezi'nde Emir Nureddin Türbesi

SONUÇ

Motorlu taşıtların yollara hakim olması, içinden çıkılmaz noktalara ulaşan trafik sorunu ve yayaların yollarda kendilerine yer bulamaması, özellikle büyük kentlerde ulaşım ile ilgili yeni planlama kararlarının alınmasını zorunlu kılmıştır. Günümüzde araçlara göre planlanan kentlerde yaya öncelikli planlama kararları alınmaya başlanmış ve yaya bölgeleri tüm dünyada düzenlenmeleri öncelikli alanlar haline gelmiştir. Yayalaştırma, özellikle kent merkezlerinde yaşanabilirliği artıran, yayanın rahat dolaşımı ile güvenliğini sağlayan, uygulandığı sokak ve caddelerin kullanımlarındaki artışa bağlı olarak ekonomik canlılık getiren ve kamu yararını gözetilen insani bir yaklaşımdır.

Yayalaştırma projelerinde bir yolun araçlara tamamen kapanması bir çözüm olduğu gibi, belirli saatlerde yaya ve/veya taşıt tarafından kullanılacak biçimde organize edilmesi de bir başka çözüm yöntemidir. Yayalaştırma projeleri ile çevresel anlamda da iyileştirme sağlanmaktadır. Taşıt trafiği, araç gürültüsü,

egzoz gazları ile bunlara bağlı rahatsızlıklardan kaçınmak ve uzun vadede yaşam kalitesini yükselterek insanların daha stressiz ve mutlu yaşamalarına olanak tanımak, yayalaştırma ile mümkündür. Tüm bunların yanında yayalaştırma, aynı zamanda ticaret, kültür, turizm sektörlerini destekleyici bir strateji olarak da ön plana çıkmaktadır. Yaya bölgeleri, kent kimliğinin oluşmasında ve tanınmasında en etkin öğelerden biridir. Özellikle tarihi kent merkezlerinde planlanan yaya bölgeleriyle, yaşayan alanlar oluşturulmakta ve yayaların kent merkezlerine yeniden kazandırılması sağlanmaktadır. Yaya bölgeleri, sadece belli bir kentsel alan için planlama, tasarım ve uygulama sürecini içermemekte, kentin bütününe hizmet etmektedir. Bu nedenle yapılan çalışmalarda öncelikle alandaki koşullar iyi etüd edilmeli, yapılmak istenen uygulamanın bölgeye uygunluğu araştırılmaktadır. Bu mekanlarda çağdaş kentsel tasarım anlayışının yerleşmesi ve gerekli çalışmaların yapılabilmesi için kültürel, doğal, sosyal, siyasal ve ekonomik özellikler ile yönetsel ve yasal düzenlemelerin iyice araştırılması gereklidir.

Yaya bölgeleri ile şehir merkezi ulaşım planı birlikte etüt edilmelidir. Ülkemizde ulaşım sorununu gidermek için üretilen çözümler hep geçici olmuş, bulunan çözüm yollarında da yayalar ve yaya hakları göz ardı edilmiştir. Oysa yayaları gözardı eden ulaşım yaklaşımlarının gerçek anlamda çözümsüzlük oluşturduğu bir gerçektir. Günümüzde özellikle İstanbul gibi bir mega metropolda, yol ağını tamamen araçlara göre planlamak ve kentin her noktasına özel taşıtlarla ulaşım sağlamak mümkün değildir. Bu nedenle, ulaşım planlamalarının ve yapılan düzenlemelerin, yalnızca araç trafiğini rahatlatmaya yönelik düzeyde olması, yayaları ve yaya bölgelerini gözetken yaklaşımların geliştirilmesi gerekmektedir. Bu çözüm yolu içerisinde kuşkusuz yaya bölgelerinin sayılarının artırılması ve uygun yerlerde, uygun şekillerde planlanarak ve amaca uygun tasarımlar yapılarak kullanıcılara kazandırılması önemlidir. Ulaşımın her plan kademesinde yaya erişimine ilişkin ilkeler yer almalıdır. Planlama sürecinde yaya bölgeleri ile ilgili kararlar alınırken halk katılımı sağlanmalı, bunun için öncelikle o mekândaki kullanıcı kitlelerinin özellikleri ve eğilimleri, kullanıcıların tercihleri ve istekleri göz önünde bulundurulmalıdır. İlgili kurumlar ve disiplinler arası işbirliği yapılmalı; şehir plancılar, mimarlar, peyzaj mimarları, sanat tarihçileri gibi bir uzman gruplarla çalışmalıdır. Bunun yanı sıra, belediyeler, üniversiteler, sivil toplum örgütleri ve kuruluşlarında da destek alınması gereklidir. Yaya bölgeleri, kullanım amaçlarına uygun olarak, parçası olduğu toplumun kendi kültürünü ve değer yargılarını benimseyen bir planlama ve tasarım anlayışıyla oluşturulmalıdır. Alanın büyüklüğü kullanıcı sayısına uygun olmalı ve sınırları net olarak belirlenmelidir. Fiziksel çevre ile toplumsal yaşam arasında ilişki kurulmalı, fiziksel-toplumsal bütünleşme sağlanmalıdır. Mekânın önemli değerlerini ön plana çıkararak düzenlemeler yapılması ve bazı değerlerin korunması için gerekli tedbirlerin alınması yoluna gidilmelidir. Bu mekânlarda belli ve sınırlı

saatlerde sadece servis girişlerine izin verilmelidir. Alan ve yakın çevresinden yaya ulaşılabilirliği ve konforu temel alınmalı, erişim mesafesi yayayı yormayacak şekilde en kısa mesafeden düzenlenmeli, yayayı yönlendirecek mekânsal düzenlemelere gidilmesi esas alınmalıdır. Bağlantı eksiklikleri, yol sapaııkları, sert yapıların geçişlere engel teşkil etmesi gibi faktörlerin oluşmasına engel olunmalıdır. □

KAYNAKÇA

- Altınçekiç, M., 1997, Ankara Bahçelievler 7. Caddede Yaya Zonu Düzenlenme Olanakları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Appleyard, D., 1981, Liveable Streets, University of California Press, Berkeley, Los Angeles.
- Baykara, 1985, Türkiye Selçukluları Devrinde Konya, Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları
- Cebeci, Ö.ve Çakılcioglu, M., 2001, Ulaşımında Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya, http://www.toplumsal hukuk.org/yazi_oku.asp?sayfa_no=90&b=ulasimda_gozden_kacan_ayrinti_yaya_omer_faruk_cebecimehmet_cakilcioglu.
- Çetiner, G., 1993, Trafikte Eğitimin Önemi ve Yaya Hakları, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu, 26-28 Kasım 1993 Makine Mühendisleri Odası, İzmir, 221-230.
- Çol, D., 2004, Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Döllük, G., 2005, Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- İHD Çevre Komisyonu, 1990, İnsan Hakları Derneği-Yaya Hakları Bildirgesi.
- Gültekin, B., 2007, Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hayırlıoğlu M., 2015, Konya'nın Toprak Altında Kalmış Selçuklu Hazineleri, 1. Avrasya Turizm Kongresi Bildiriler Kitabı, Konya
- Karpuz, 2004, Anadolu Selçuklu Mimarisi, Konya, Selçuk Üniversitesi Yaşatma ve Geliştirme Vakfı
- Karpuz, 2012, Ortaya Çıkan Sur Kalıntıları Yok Edilmemelidir, Merhaba Gazetesi Akademik Sayfalar, Cilt 12, Sayı 29, Konya <http://www.merhabahaber.com/d/file/12-29-21-11-2012.20121208141341.pdf> adresinden erişilmiştir. (Erişim Tarihi:10.04.2016)
- Keleş, R., 1980, Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Konyalı, İ.H., 2007, Konya Tarihi, Konya, KOSKİ
- KTO, 2008, Konya Ticaret Odası Turizm Sektör Raporu, Konya.
- Mevka, 2011, TR52 Düzey 2 Bölgesi 2023 Vizyon Raporu(Turizm Sektörü) Taslak, Konya
- Moore R.L. ve Ross D.T., 1998, Trails and Recreational Greenways, Parks and Recreation, 33, 68-80.
- Orhon, D., 2004, Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri, Ege Mimarlık, 2(50), 54-56.
- Robertson, K.A., 1994, Pedestrian Malls and Skywalks, Ashgate Publishing Lmt, Avebury, England, 1-85628-687-8.
- Şişman E.E. ve Etili, L., 2007, Tekirdağ Kentinde Donatı Elemanlarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 5(1), 43-51.

- Tekir A, 2014, İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi Mevcut Durum Değerlendirmesi, İstanbul, 5
- Texier, C.,
- Top, N., 1990, Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler, Planlama, 90 (1-2), 52-55.
- TS, 1997, Şehir İçi Yolları, Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları, ICS: 93.080.30, TS: 12174/Mart 1997.
- Uluslan Y., Batman O., 2010, Alternatif Turizm Çeşitlerinin Konya Turizmine Etkisi Üzerine Bir Araştırma, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi • 23 / 2010, Konya.

