



**MEKANSAL KALİTENİN YÜRÜNEBİLİRLİK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ:
ANKARA-ATATÜRK BULVARI ÖRNEĞİ**

Yasemin ÖZALP

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2016

Yasemin ÖZALP tarafından hazırlanan “MEKANSAL KALİTENİN YÜRÜNEBİLİRLİK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: ANKARA-ATATÜRK BULVARI ÖRNEĞİ” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Doç. Dr. Ayşe TEKEL

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

.....

Başkan : Prof. Dr. Aysu AKALIN

Mimarlık Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

.....

Üye : Doç. Dr. Adile Nuray BAYRAKTAR

Mimarlık Anabilim Dalı, Başkent Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

.....

Tez Savunma Tarihi: 20/01/2016

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Metin GÜRÜ

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Yasemin ÖZALP

20.01.2016

MEKANSAL KALİTENİN YÜRÜNEBİLİRLİK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ:
ANKARA ATATÜRK BULVARI ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Yasemin ÖZALP

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Ocak 2016

ÖZET

Yürünebilirlik; yapılı çevrenin, yayaaların güvenli ve konforlu şekilde belli noktalara ulaşmasını sağlayacak; görsel anlamda ilgi çekici, nitelikli, yürümeyi destekleyip teşvik edecek bir yapı sunmasıdır. Literatürde mekânı yürünebilir yapan niteliklerin neler olduğu tartışılmakta, mekân kalitesi ve mekan kullanıcılarının bireysel tepkilerinin yürünebilirliği önemli ölçüde etkilediği belirtilmektedir. Bu kapsamda tezin amacı; mekânsal kalite bileşenlerinin (fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalite bileşenleri) her birinin yürünebilirliğe olan etkisini irdelemek, bu bileşenlerden hangilerinin mekandaki yürüme memnuniyetini, mekanda geçirilen süreyi ve güven duygusunu etkilediğini sorgulamaktır. Bu sorgulama için farklı nitelikte kesitlere, işlevlere ve yüksek yaya potansiyeline sahip Atatürk Bulvarı örnek alan olarak seçilmiş ve bulvarın mekânsal kalitesinin, yürünebilirliğe olan etkisi iki etaplı bir çalışma ile ortaya konulmuştur. İlk etapta Atatürk Bulvarı'nın mekânsal kalitesi, 32 uzman tarafından toplam 84 sorudan oluşan anket aracılığıyla ortaya konulmakta; ikinci etapta 88 kullanıcı (yaya) ile yapılan anket sonucunda bulvarda yürünebilirliğe yönelik bireysel tepkiler saptanmaktadır. Daha sonra her iki anket sonuçları istatistiki program ve analiz modelleri ile karşılaştırılmaktadır. Çalışmanın sonuçları; mekânın fiziksel, estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin mekanda yürümekten duyulan memnuniyet üzerinde etkili olduğunu, fiziksel ve estetik kalite bileşenlerinin mekanda geçirilen süreyi etkilediğini ve mekan kalitesi açısından güvenlik kalitesi yüksek olan yerlerde bireylerin de kendilerini daha güvende hissettiklerini ortaya koymaktadır.

Bilim Kodu : 801.1.078

Anahtar Kelimeler : Yürünebilirlik, Mekan kalitesi, Ankara Atatürk Bulvarı

Sayfa Adedi : 144

Danışman : Doç. Dr. Ayşe TEKEL

THE EFFECT OF SPATIAL QUALITY ON WALKABILITY:

THE CASE OF ANKARA ATATÜRK BOULEVARD

(M. Sc. Thesis)

Yasemin ÖZALP

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

January 2016

ABSTRACT

Walkability is a built environment presentation which provides a safe and comfortable way for pedestrians to reach certain destinations and also supports a qualified and visually attractive walking. In the literature, the qualities which make the space walkable are discussed and it is underlined that the quality of the space as well as the reaction of individual users significantly effect the walkability. In this context, the aim of this thesis is to evaluate the impact of each of the spatial quality components (quality components of physical, aesthetic, construction and maintenance/service) on walkability, and to question which of these components effect the walking satisfaction, time spent and sense of confidence in space. For this inquiry, Ataturk Boulevard which has different crosssections, functions and high pedestrian potential, is selected as the sample area and the effect of Boulevard's spatial quality on walkability has been demonstrated by two-stage work. At the first stage, the spatial quality of Atatürk Boulevard is determined by conducting a survey consisting of 84 questions responded by 32 experts. At the second stage, individual responses to walkability on boulevard are obtained from completed questionnaire by 88 users. Afterwards, both of the questionnaires' results are compared by using statistical models and analysis programs. The results of the study reveal that the space's physical, aesthetic and maintenance/service quality components have an effect on satisfaction gained from walking in place, the physical and aesthetic quality components affect the amount of time spent in place and also in terms of space quality where the quality of security is higher, individuals feel safer.

Science Code : 801.1.078

Key Words : Walkability, Spatial quality, Ankara Atatürk Boulevard

Page Number : 144

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Ayşe TEKEL

TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında bilgi ve deneyimleri ile beni yönlendiren değerli danışman hocam Doç. Dr. Ayşe Tekel'e, tez değerlendirme jürimde bulunup vakit ayıran ve kritiklerini esirgemeyen değerli Prof. Dr. Aysu Akalın ve Doç. Dr. Nuray Bayraktar hocalarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca çalışmam boyunca tükenmeyen desteği, ilgisi ve sabrından ötürü sevgili eşim Tolga Özalp'e, hayatımın her aşamasında olduğu gibi bu çalışmamda da bana güç ve moral veren, varlıklarıyla yolumu aydınlatan sevgili annem Nevin Kunduz, babam Cevat Kunduz ve kardeşim Nazan Kunduz'a, teknik çizim konusunda desteklerini ve samimiyetlerini esirgemeyen değerli mimar Bülent Sönmez, mimar İkrâm Çetin ve mimar Ferhat Salman'a, anlayış ve güleryüzlerinden dolayı başta Daire Başkanım Erkan Üçöz ve Şube Müdürüm Hülya Ünal Korkmaz olmak üzere İmar Planlama Dairesi Başkanlığı'ndaki hepsi birbirinden değerli mesai arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xii
RESİMLERİN LİSTESİ	xv
HARİTALARIN LİSTESİ.....	xvi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xvii
1. GİRİŞ.....	1
2. YÜRÜNEBİLİRLİK VE MEKANSAL KALİTE BİLEŞENLERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİĞE ETKİSİ.....	5
2.1. Yürünebilirlik	5
2.1.1. Yürüme ve yürünebilirlik kavramı.....	5
2.1.2. Yürünebilirliği etkileyen bileşenler.....	6
2.2. Mekansal Kalite ve Mekânsal Kalite Bileşenleri	12
2.2.1. Fiziksel kalite bileşenleri.....	22
2.2.2. Estetik kalite bileşenleri	27
2.2.3. Yapım kalite bileşenleri	34
2.2.4. Bakım/hizmet kalite bileşenleri.....	35
2.3. Mekansal Kalitenin Yürünebilirliğe Etkisi	36
2.4. Bölüm Değerlendirmesi	37

3. ANKARA-ATATÜRK BULVARI'NDA MEKANSAL KALİTE BİLEŞENLERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİĞE ETKİSİ	39
3.1. Atatürk Bulvarı.....	39
3.1.1. Atatürk Bulvarı'nın tarihsel gelişimi ve dönüşümü.....	40
3.1.2. Atatürk Bulvarı'nın bugünkü yapısı	48
3.2. Atatürk Bulvarı'nın Mekânsal Kalitesinin Nesnel Değerlendirilmesi	50
3.2.1. Fiziksel kalitenin nesnel değerlendirilmesi	72
3.2.2. Estetik kalitenin nesnel değerlendirilmesi.....	82
3.2.3. Yapım kalitesinin nesnel değerlendirilmesi	86
3.2.4. Bakım/hizmet kalitesinin nesnel değerlendirilmesi.....	88
3.3. Atatürk Bulvarı'nın Yürünebilirliğinin Öznel Değerlendirilmesi.....	92
3.4. Bulvarın Yürünebilirliği ile Mekansal Kalite Bileşenleri Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi	111
3.5. Bölüm Değerlendirilmesi.....	120
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	121
KAYNAKLAR	127
EKLER.....	135
EK-1. Uzman odaklı anket formu	136
EK-2. Kullanıcı odaklı anket formu.....	141
ÖZGEÇMİŞ	144

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Literatür kapsamında incelenen mekansal kalite bileşenleri.....	13
Çizelge 2.2. Yerleşme kalitesi kriterleri.....	14
Çizelge 2.3. Mekan kalitesi parametreleri.....	14
Çizelge 2.4. Mekan kalitesi değişkenleri	15
Çizelge 2.5. Mekan kalitesi bileşenleri	16
Çizelge 2.6. Literatür kapsamında incelenen kamusal mekan kalite bileşenleri.....	17
Çizelge 2.7. Mekansal kalitenin ölçülmesine yönelik önerilen bileşenler	22
Çizelge 3.1. Güzergahların erişilebilirlik-bağlantı bileşenine ilişkin değerlendirmeler .	73
Çizelge 3.2. Güzergahların işlev ve kullanım çeşitliliği bileşenine ilişkin değerlendirmeler	75
Çizelge 3.3. Güzergahların güvenlik bileşenine ilişkin değerlendirmeler	77
Çizelge 3.4. Güzergahların konfor bileşenine ilişkin değerlendirmeler	78
Çizelge 3.5. Güzergahların eğlence-keşif bileşenine ilişkin değerlendirmeler.....	80
Çizelge 3.6. Güzergahların düzen, uyum vb. bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler	82
Çizelge 3.7. Güzergahların zihinde canlandırma, kimlik, anlam bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler	84
Çizelge 3.8. Güzergahların dayanıklılık, sağlamlık bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler	87
Çizelge 3.9. Güzergahların bakım, kontrol, çevre temizliği bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler	89
Çizelge 3.10. Mekânsal kalite bileşenleri açısından güzergahlara verilen ortalama puanlar.....	91
Çizelge 3.11. Güzergahlara göre anket yapılan kullanıcı sayısı dağılımları.....	93
Çizelge 3.12. Güzergâhlara göre kullanıcıların cinsiyet dağılımları	93

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.13. Güzergahlara göre kullanıcıların yaş dağılımları.....	94
Çizelge 3.14. Güzergahlara göre kullanıcıların eğitim durumu ve meslek dağılımları ..	94
Çizelge 3.15. Güzergahlara göre kullanıcıların oturdukları semt ve tercih ettikleri ulaşım türü dağılımları	95
Çizelge 3.16. Kullanıcıların bulvara geliş amaçları ile bulvarda geçirdikleri süre arasındaki ilişki	99
Çizelge 3.17. Kullanıcıların güzergahları en sık kullandıkları saat aralıkları.....	101
Çizelge 3.18. Kullanıcıların bulvara gelme amaçları ile bulvarı en sık kullandıkları saat aralıkları arasındaki ilişki	102
Çizelge 3.19. Güzergahlarda kullanıcıların yürüme isteğini arttıracak unsurlar	104
Çizelge 3.20. Kullanıcıların bulvarda kendilerini konforlu hissetme durumları	107
Çizelge 3.21. Yürüme süresi ile güzergahlarda su satın alınabilecek yerlerin olması durumu arasındaki ilişki.....	110
Çizelge 3.22. Güzergahların mekansal kalite bileşenlerine yönelik aldıkları ortalama değerler	111
Çizelge 3.23. Güzergahların güvenlik kalite bileşenine yönelik aldıkları ortalama değerler	112
Çizelge 3.24. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşeni için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması	113
Çizelge 3.25. Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler	114
Çizelge 3.26. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşeni için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması	115
Çizelge 3.27. Güzergahların bakım/hizmet kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler	116
Çizelge 3.28. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşeni için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması	116
Çizelge 3.29. Güzergahların estetik kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler	117

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.30. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşeni için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması	118
Çizelge 3.31. Güzergahların estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler	119
Çizelge 4.1. Mekânsal kalite bileşenleri açısından güzergahlara verilen ortalama puanlar.....	122

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Önerilen çalışma yöntemi	2
Şekil 1.2. Önerilen yönteme ilişkin süreç	3
Şekil 2.1. Yürünebilirlik bileşenleri.....	6
Şekil 2.2. Yürünebilirliği etkileyen faktörler	7
Şekil 2.3. Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi	8
Şekil 2.4. Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi-ara süreçler	9
Şekil 2.5. Yürüme davranışını etkileyen faktörler	10
Şekil 2.6. Fiziksel çevre kalitesiyle kamusal mekan aktiviteleri arasındaki ilişki.....	18
Şekil 2.7. PPS'nin önerdiği, kaliteli kamusal mekânlardaki işlevler	19
Şekil 2.8. Teoriden ortaya çıkarılan kentsel estetik bileşenleri	27
Şekil 2.9. Kaldırımlarda donatı elemanları tarafından oluşturulan algısal devamlılık ...	29
Şekil 2.10. Sokak mobilyaları ve peyzajın kaldırımlarda kapalılık sağlamadaki rolü....	30
Şekil 3.1. Atatürk Bulvarı'nın mekânsal organizasyonundaki dönüşümler	43
Şekil 3.2. Çalışma alanındaki güzergahların farklılaşan kesit ve kullanımları.....	51
Şekil 3.3. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri	56
Şekil 3.4. Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri	61
Şekil 3.5. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri.....	66
Şekil 3.6. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri .	71
Şekil 3.7. Erişilebilirlik ve bağlantı kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme	73
Şekil 3.8. İşlev ve kullanım çeşitliliği kalite bileşenine ait genel değerlendirme.....	75
Şekil 3.9. Güvenlik kalite bileşenine ait genel değerlendirme.....	77
Şekil 3.10. Konfor kalite bileşenine ait genel değerlendirme	78

Şekil	Sayfa
Şekil 3.11. Eğlence-keşif kalite bileşenine ait genel değerlendirme	79
Şekil 3.12. Güzergahların fiziksel kalitesine ilişkin genel değerlendirme.....	81
Şekil 3.13. Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme.....	81
Şekil 3.14. Düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme.....	82
Şekil 3.15. Zihinde canlandırma, kimlik, anlam kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme	84
Şekil 3.16. Güzergahların estetik kalitesine ilişkin genel değerlendirme	85
Şekil 3.17. Güzergahların estetik kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme	86
Şekil 3.18. Dayanıklılık-sağlamlık kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme	87
Şekil 3.19. Güzergahların yapım kalitesine ilişkin genel değerlendirme	88
Şekil 3.20. Bakım-onarım, kontrol-denetim, çevre temizliği kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme.....	89
Şekil 3.21. Güzergahların bakım/hizmet kalitesine ilişkin genel değerlendirme	90
Şekil 3.22. Güzergahların mekansal kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme ...	91
Şekil 3.23. Güzergahların mekansal kalitesine ilişkin genel değerlendirme	92
Şekil 3.24. Kullanıcıların güzergahlara 1. geliş amacı	96
Şekil 3.25. Kullanıcıların güzergahlara 2. geliş amacı	97
Şekil 3.26. Kullanıcıların güzergahlara 3. geliş amacı	97
Şekil 3.27. Kullanıcıların güzergahlarda geçirdikleri süre	98
Şekil 3.28. Kullanıcıların güzergahlara geliş sıklığı.....	100
Şekil 3.29. Güzergahlarda kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar	103
Şekil 3.30. Güzergahların erişiminde tercih edilen ulaşım türleri	104
Şekil 3.31. Güzergahlarda kullanıcıların kendilerini güvende hissetme durumu	105
Şekil 3.32. Güzergahlarda kullanıcıların kendilerini güvende hissetmeme nedenleri....	106
Şekil 3.33. Kullanıcıların güzergahlarda yürümekten keyif alma dereceleri.....	108

Şekil**Sayfa**

Şekil 3.34. Kullanıcıların güzergahlarda yürüme süresi	109
--	-----

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 3.1. Atatürk Bulvarı'nda kullanılmayan yaya üst geçitleri.....	45
Resim 3.2. Atatürk Bulvarı'nda kavşak uygulamaları sonucu yok olan kaldırımlar	45
Resim 3.3. Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda Güvenpark ve Danıştay Parkı	47
Resim 3.4. Kızılay Kavşağı	49
Resim 3.5. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı arası ve Meclis Parkı	49

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita 3.1. Atatürk Bulvarı'nın konumu	39
Harita 3.2. Lörcher Planı	41
Harita 3.3. Jansen Planı	41
Harita 3.4. Ankara Kenti, kent merkezi gelişimi ve Atatürk Bulvarı	42
Harita 3.5. Lörcher (sol) ve Jansen (sağ) tarafından bulvar üzerinde önerilen açık kamusal alanlar.....	46
Harita 3.6. Atatürk Bulvarı üzerindeki açık kamusal alanlar, katlı kavşaklar ve yaya üst geçitleri	47
Harita 3.7. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları.....	55
Harita 3.8. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları.....	60
Harita 3.9. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları.....	65
Harita 3.10. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları.....	70

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklamalar

dk

Dakika

km

Kilometre

m

Metre

p

Spearman's korelasyon katsayısı

Kısaltmalar

Açıklamalar

AB

Avrupa Birliği

ABB

Ankara Büyükşehir Belediyesi

ABD

Amerika Birleşik Devletleri

APA

American Planning Association

AVM

Alışveriş Merkezi

CABE

Commission for Architecture and Built Environment

DQI

The Design Quality Indicator

ODPM

Office of the Deputy Prime Minister

PPS

Project for Public Places

SPSS

Statistical Package for the Social Sciences

TBMM

Türkiye Büyük Millet Meclisi

TESK

Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu

THY

Türk Hava Yolları

TOD

Transit Odaklı Gelişme

TRT

Türkiye Radyo Televizyon Kurumu

TSMD

Türk Serbest Mimarlar Derneği

1. GİRİŞ

İnsanların kentsel mekanda yaptıkları en temel aktivitelerden birisi yürümektir. Kentsel mekanda hareket ve erişilebilirlik genel olarak yürüme eylemi ile gerçekleştirilmektedir. Yürüme eylemi bir ulaşım aracı olmasının yanı sıra, insanın kentle olan bağının kurulmasında da araçtır. Yürünebilirlik, “yapılı çevrenin, yayaların güvenli ve konforlu şekilde belli noktalara ulaşmasını sağlayacak, görsel anlamda ilgi çekici vistalar sunarak, yürümeyi destekleyip teşvik edecek bir yapı sunmasıdır” (Southworth, 2005). Bir diğer deyişle yürünebilirlik, mekân kalitesinin bir ifadesidir.

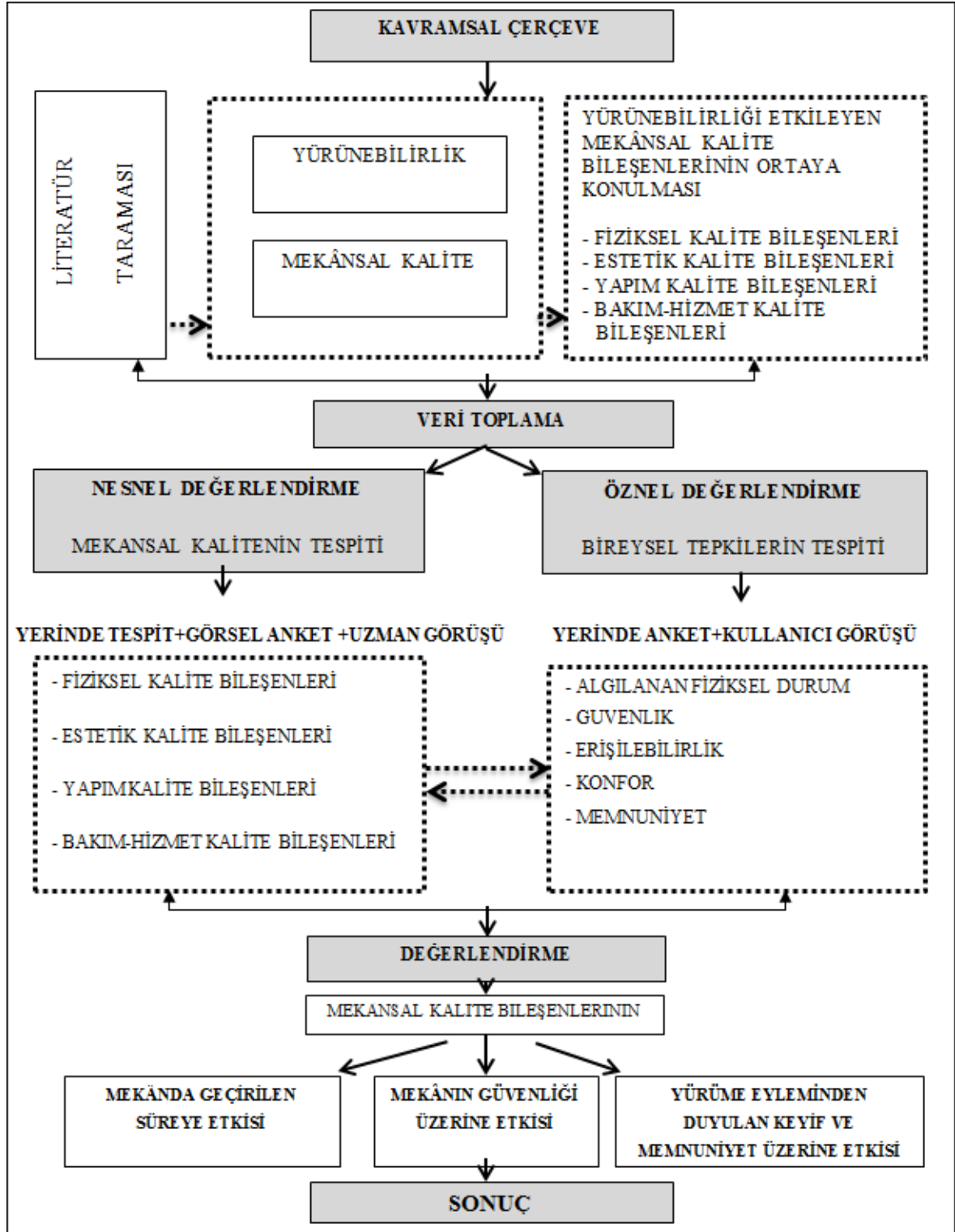
Literatürde yürünebilirliği etkileyen etmenler temelde iki başlık altında irdelenmektedir. Bunlar; mekanın fiziksel ve algısal niteliği (tasarım ölçütleri) ile bireysel tepkilerdir. Mekân kalitesine yönelik araştırma yapan birçok kuramcı da, incelemelerini mekanın fiziksel özellikleri üzerine kurgulamakta, herhangi bir yere ait fiziksel özelliklerin, algısal/duyusal deneyimi de etkilediğini ileri sürmektedirler. Mekan kalitesi literatürde ağırlıklı olarak fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalitesi alt başlıkları altında irdelenmektedir.

Bu kapsamda tezin amacı, mekânsal kalite bileşenleri ile yürüme davranışları arasındaki ilişkinin sorgulanmasıdır. Mekânsal kalite bileşenlerinden (fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalite bileşenleri) hangilerinin mekanda yürüme memnuniyetini, geçirilen süreyi ve mekanda hissedilen güven duygusunu etkilediği bu çalışmanın kapsamını oluşturmaktadır.

Çalışmanın varsayımları aşağıda özetlenmektedir;

1. Mekan kalitesi ile yürünebilirlik arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır (Mekan kalitesi yüksek olan yerlerde yürüme eyleminden duyulan keyif ve memnuniyet artmaktadır).
2. Mekan kalitesi, mekan içerisinde geçirilen süreyi ve mekanda hissedilen güven duygusunu etkilemektedir.

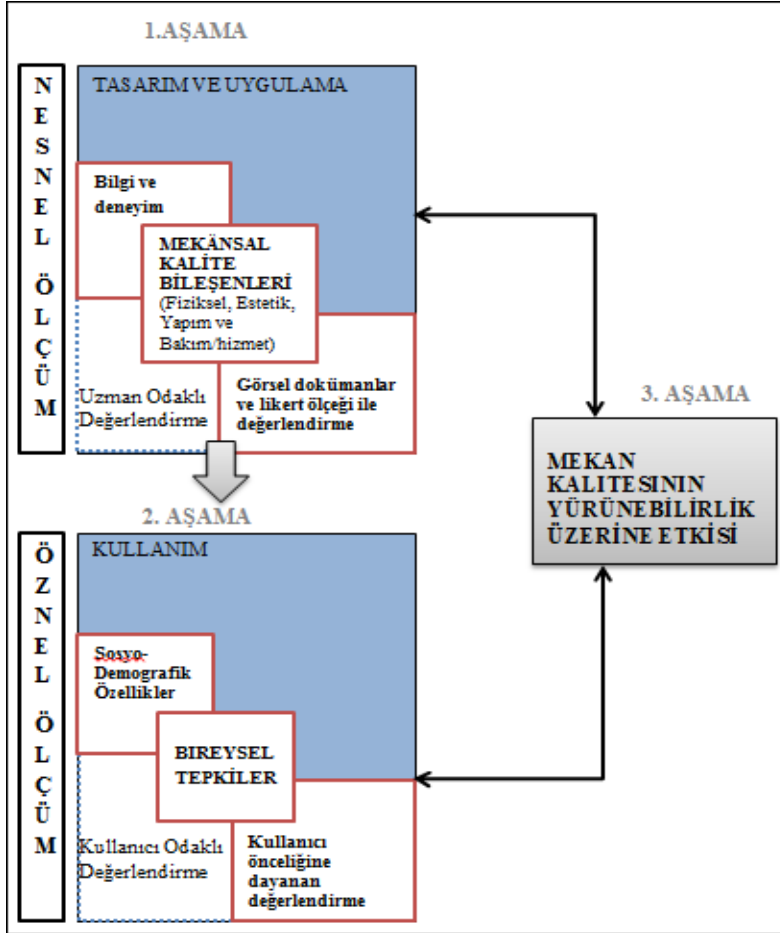
Çalışmanın yöntemi Şekil 1.1’de verilmektedir.



Şekil 1.1. Önerilen çalışma yöntemi

Pikora, Giles-Corti, Bull, Jamrozik ve Donovan (2003) tarafından, yürünebilirliği etkileyen faktörlerin belirlenebilmesi için, hem öznel hem de nesnel ölçümlere başvurulması gerektiği belirtilmiştir. Buna göre, mekansal kalite bileşenlerinin yürünebilirlik üzerindeki

etkisi, iki adımlı bir süreç takip edilerek ortaya konulmuştur. İlk adımda, nesnel olarak “mekanın kalitesi”, ikinci adımda ise öznel olarak kullanıcıların mekanda yürünebilirliğe ilişkin verdikleri bireysel tepkileri ölçülmüştür.



Şekil 1.2. Önerilen yönteme ilişkin süreç

Mekan kalitesine ilişkin nesnel değerlendirme, çalışma alanından elde edilen nesnel veriler ve görsel dokümanlar¹ ile uzman görüşlerine başvurularak yapılmış, yürünebilirliğe ilişkin bireysel tepkiler (öznel değerlendirme) ise kullanıcı odaklı anket aracılığı ile sorgulanmıştır.

Mekânsal kaliteyi ölçmeye yönelik nesnel değerlendirme yöntemi esas alınmış, 4 ana başlık altında belirlenen mekânsal kalite bileşenlerinin (fiziksel, estetik, yapım, bakım-hizmet kalite bileşenleri) her birinin alt bileşenleri saptanmış, bu alt bileşenler çalışma

¹ Örneklem seçilen alana ilişkin fiziksel ve algısal özellikler; yerinde tespit ve gözlem, gözlem sırasında çekilen fotoğraflar, çalışma alanına ilişkin plan, kesit, silüet ve Serbest Mimarlar Derneği tarafından çalışmaları yürütülen “Ankara Maketi” çalışmasından elde edilen 3 boyutlu maket görüntüleri kullanılarak oluşturulan görsel soru kağıdı aracılığı ile uzmanlar tarafından değerlendirilmiştir.

alanına yönelik hazırlanan görsel soru kağıtları ile birlikte şehir plancısı ve mimarlardan oluşan uzmanlar tarafından 5’li likert ölçeği kullanılarak değerlendirilmiş ve mekanın kalitesi tespit edilmiştir (Bkz. EK-1).

Öznel değerlendirme yönteminde ise, çalışma alanında kullanıcılar ile yapılan anket sonucunda bireylerin örnek seçilen çalışma alanında yürüme eylemine yönelik tepkileri sorgulanmıştır (Bkz. EK-2). Sonuç olarak kullanıcılar tarafından verilen tepkiler ile uzmanların yapmış olduğu değerlendirmeler, SPSS 20 paket programında korelasyon ve ki-kare analiz modeli kullanılarak karşılaştırılmıştır. Böylece çalışma alanında mekânsal kalitenin ve yürünebilirliğin sorgulanmasının yanında, mekan kalitesinin yürünebilirlik üzerine etkisi de test edilmiştir.

Çalışma 4 bölümden oluşmuştur. Çalışmanın birinci bölümünde; konunun tanımı, çalışmanın amacı, hipotezleri, kapsamı ve yöntemi belirtilmiş; ikinci bölümünde kentsel mekanlarda yürünebilirlik kavramı ve yürünebilirliği etkileyen faktörler ortaya konmuş, mekansal kalite kavramı ve bunun yürünebilirliğe etkisi irdelenmiştir. Üçüncü bölümde; mekan kalitesinin yürüme davranışı üzerinde yarattığı etkilerin test edilmesine yönelik örnek çalışma alanı olarak seçilen Atatürk Bulvarı’nın gelişim süreci incelenmiş, bulvarın mekansal kalitesi uzman odaklı anket yöntemi ile sorgulanmıştır. Bulvar kullanıcıları ile yapılan anketle de bireylerin mekanda yürünebilirliğe ilişkin verdikleri tepkiler irdelenmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde ise, mekânsal kalite bileşenleri ile yürüme davranışı arasındaki ilişki, somut verilerle ortaya konmuştur.

2. YÜRÜNEBİLİRLİK VE MEKANSAL KALİTE BİLEŞENLERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİĞE ETKİSİ

Yürünebilir çevrelerin yaşam kalitesi üzerine pek çok olumlu etkisi olduğu bilinmektedir. Bu nedenle yürünebilirlik çalışmaları, birçok yönden yaşam kalitesi ve kentsel mekan kalitesi ile ilişkilendirilmektedir.

2.1. Yürünebilirlik

Yürümek insanların günlük yaşamlarında kullandıkları en basit, en ucuz ve çevreye en az zarar veren ulaşım biçimidir (Crawford, 2000). Yürümenin insan yaşamı üzerinde sağlık, birleştiricilik, sosyalleşme, insan aktivitelerine zenginlik kazandırma gibi birçok olumlu etkisi bulunmaktadır (Baran, Smith, Türkoğlu, Marans ve Bölen, 2009; Cervero ve Kockelmann, 1997; Frank, Engelke ve Schmid, 2003; İşeri ve Arslan, 2008; Leyden, 2003; Pucher ve Dijkstra, 2003; Rapoport, 1991). Yürüme insanlar arasındaki iletişimi arttırmakta, sosyal ve ekonomik ilişkilere de olanak sağlamaktadır (Tekel ve Tamer, baskıda). Yürünebilirlik, bir mekanın yürüyüş için ne kadar uygun olduğunu ifade etmektedir. Literatürde mekânı yürünebilir yapan niteliklerin neler olduğu tartışılmakta ve mekânın fiziksel ve algısal niteliği ile mekanı kullanan bireylerin tutum ve davranışlarının yürünebilirliği önemli ölçüde etkilediği belirtilmektedir.

2.1.1. Yürüme ve yürünebilirlik kavramı

Basit tanımıyla yürünebilirlik, bireyin bir yerden bir yere yürüyebilme olanağıdır. Bu olanağı sağlayan koşullar, kentsel mekanda varsa bu mekan yürünebilirdir. Southworth'a (2005) göre yürünebilirlik, "yapılı çevrenin, yayaların güvenli ve konforlu şekilde belli noktalara ulaşmasını sağlayacak, görsel anlamda ilgi çekici vistalar sunarak, yürümeyi destekleyip teşvik edecek bir yapı sunmasıdır". Bir diğer deyişle yürünebilirlik, mekân kalitesinin bir ifadesidir (Tekel ve Tamer, baskıda).

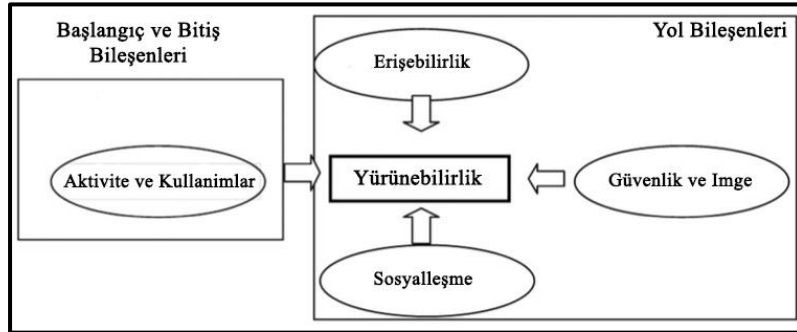
Yürünebilirlik, bir çevrenin yürüyüş için ne kadar dost olduğunun bir ölçüsüdür.² Bu kavram ağırlıklı olarak modernist planlama yaklaşımı karşısında, 1970'li yıllarda varlığını

² Yürünebilirlik tartışmalarının gündeme gelmesinin temel nedeni Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) başlayan ve daha sonra birçok ülkede hayata geçirilen kent merkezinden kopuk, araç bağımlı yerleşim

ortaya koymaya başlayan “yeni şehircilik akımı” içinde gündeme getirilmiş ve bunu takiben *yaya dostu* konut yaşam çevrelerinin planlanması ve tasarımı öne çıkmıştır. Transit Odaklı Gelişme (TOD) yaklaşımı, 1990’lı yıllarda bu akımı destekleyen Calthorpe’nin (1989) “yaya cebi” fikri, Arth (1999) tarafından “yeni pedestrianism” olarak adlandırılan yaya odaklı, özel otomobilin rolünü azaltmaya yönelik ekolojik tasarım yaklaşımı, “yaya dostu” çevreler konusundaki temel girişimleri oluşturmuştur (Tekel ve Tamer, baskıda). Talen (2002), kentsel donatılarla, yaya olarak erişilebilirliği ele aldığı çalışmasında, kentsel kalite ölçütü olarak yürünebilirliğin önemini ortaya koymuştur.

2.1.2. Yürünebilirliği etkileyen bileşenler

“Mekânı yürünebilir yapan nedir?” sorusuna Yin (2013), “yürüme amaçlı yolculukların başlangıç-bitiş noktası ile bu iki noktayı birbirine bağlayan güzergâhın (rota/iz) özelliğidir” şeklinde yanıt vermiştir. Yin’e (2013) göre, yürüme eyleminin başlangıç ve bitiş noktası arasındaki aktiviteler ve kullanımlar ile erişebilirlik, sosyalleşme, güvenlik ve imge olarak sıralanan yol bileşenleri de yürünebilirliği etkilemektedir (Tekel ve Tamer, baskıda).

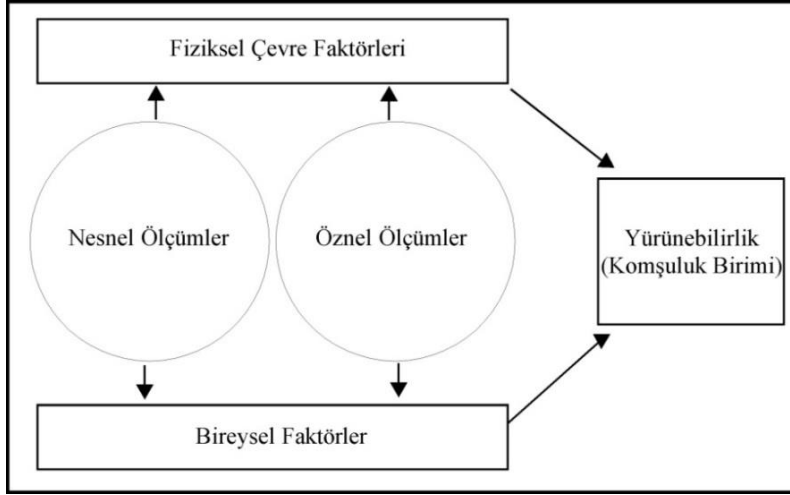


Şekil 2.1. Yürünebilirlik bileşenleri (Yin, 2013)

Pikora, Giles-Corti, Bull, Jamrozik ve Donovan’a (2003) göre, yürünebilirliği etkileyen faktörler; fiziksel çevre faktörleri ve bireysel faktörlerdir.³

alanlarında hareketsiz bir yaşam biçiminin insan sağlığı üzerinde fiziksel ve ruhsal anlamda yarattığı sorunlardır. Bu sorunların başında fiziksel aktivite eksikliğine bağlı olarak gelişen ve halk sağlığını ciddi anlamda tehdit eden obezite gelmektedir² (Tekel ve Tamer, baskıda).

³ Bu faktörlerin yürünebilirlik üzerindeki etkilerinin belirlenebilmesi için, hem öznel hem de nesnel ölçümlere başvurulması gerektiğini belirtmişlerdir (Pikora ve diğerleri, 2003).



Şekil 2.2. Yürünebilirliği etkileyen faktörler

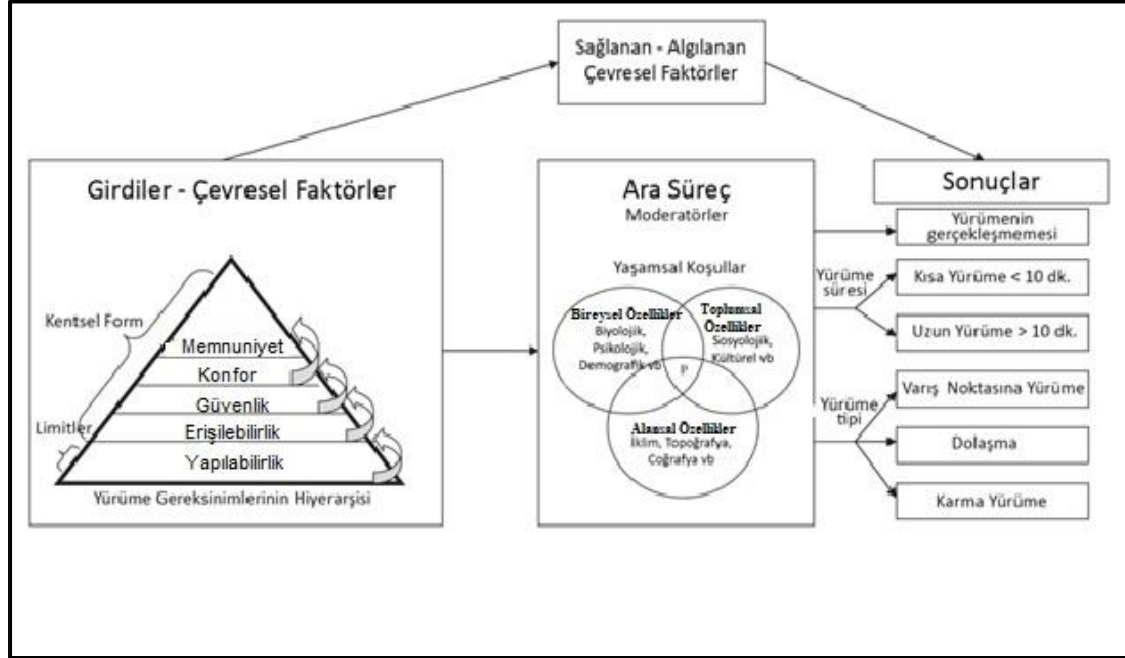
Pikora ve diğerlerinin (2003) kavram şemasından yola çıkarak, Maghelal ve Capp'in (2011) çalışmasında son 20 yılda geliştirilen göstergeler incelenmiştir. Mevcut literatürdeki 25 araştırmanın gözden geçirilmesi ile yürünebilirliğin ölçülmesi için gerekli değişkenler seçilmiş ve tanımlanmıştır. Tanımlamaya göre değişkenler, öznel (subjective), nesnel (objective) ve özgün (distinctive) olarak sınıflandırılmıştır. Çalışmada kullanılan göstergeler yürünebilirlikle bağlantılı yapıları çevrenin fiziksel elemanlarına dayalı olarak gruplandırılmıştır. Bunlar;

- Tasarım (mesafe, kaldırım, taşıt yolu, bağlantı noktası, yaya destekleyici özellikler),
- Yoğunluk (demografik özellikler),
- Çeşitlilik (arazi kullanımına ilişkin detaylar),
- Kalite (güvenlik, konfor) olarak sıralanmıştır.

Alfonzo'nun (2005) disiplinler arası, çok katmanlı ve teorik bir model ortaya koyan çalışmasında yürünebilirliği etkileyen faktörler, çevresel faktörler ve ara süreçler olarak ikiye ayrılmıştır. Alfonzo'nun (2005) çevresel faktörler olarak adlandırdığı ve insanın yürümeye karar vermesini etkileyen parametreleri ortaya koyduğu model, Maslow'un (1954) insan ihtiyaçları hiyerarşisine dayandırılmıştır.⁴ Alfonzo (2005) bu modelde, yürüme ihtiyaçlarını ortaya koyarak bunu yürünebilirliği etkileyen faktörlerle ilişkilendirmiş ve bu birleşimin yürüme sonuçlarını şekillendirmesini incelemiştir. Ayrıca

⁴ Maslow'un (1954) teorisine göre insanın motivasyonu, ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmekte, bu ihtiyaçlar önceliğe göre sıralanmaktadır. Bu teoriye göre temel ve basit ihtiyaçlar tatmin edilmeden bir sonraki ihtiyaca geçilememektedir.

bu modelde yürüme süresi, 10 dakika esas alınarak kısa yürüme, uzun yürüme şeklinde değerlendirilmiştir.



Şekil 2.3. Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi (Alfonzo, 2005)

Alfonzo (2005) ihtiyaçlar hiyerarşisini, insanların yürümeye karar vermelerini etkileyen değişkenler bağlamında değerlendirmiştir. Alfonzo'nun önerdiği modelde ihtiyaç hiyerarşisinin en alt kademesinde yer alan yapılabirlik kişinin yürümeyi istemesine neden olan durumun ortaya çıkması ve yürüyebilecek fiziksel durumda olmasını ifade etmektedir. Erişilebilirlik, belli bir sürede ulaşılabilirlik nokta çeşitliliğini ve farklı alan kullanımlarını içine almakta, yürünecek aksın dışı kapalı konut grupları, nehir vb. fiziksel elemanlarla bölünmesi ve sürekliliğinin bozulması erişilebilirliği negatif yönde etkilemektedir. Güvenlik, kişinin suçtan korunmasını ifade etmektedir. Konfor, yaya yürürken kolaylık, uygunluk ve memnuniyet sunan çevresel faktörlerle sağlanabilmektedir. Memnuniyet, bir mekânın yürüyüş için ne kadar keyifli, ilginç ve çekici olduğunu ifade etmektedir. Bireysel seviyede biyolojik, psikolojik ve demografik özellikler; toplumsal seviyede sosyolojik ve kültürel özellikler; bölgesel seviyede iklimsel, topoğrafik ve coğrafik özellikler yürünebilirliği etkilemektedir (Tekel ve Tamer, baskıda). Alfonzo'nun (2005) önerdiği modelde yürünebilirliği etkileyen ara süreçler Şekil 2.4'de özetlenmektedir.

<i>İnsanın Algı Sınırları Koşulları</i>	<i>Etkenler</i>	<i>Değişkenler</i>
Bireysel özellikler	Psikolojik veya bilişsel etkenler	Subjektif normlar Algılanan davranış kontrolü Alışkanlıklar Kişisel yarar Fiziksel aktiviteden zevk alma Bilinç
	Demografik etkenler	Yaş Cinsiyet Nüfus Yapısı Ağırlık
	Biyolojik etkenler	
Topluluk-grup özellikleri	Sosyo-ekonomik etkenler	Sosyal çevrenin desteklemesi Hane Halkı Büyüklüğü Eğitim Durumu Mesleki Dağılım Doğum Yeri
	Kültürel etkenler	Yürümenin kabul edilebilirliği
Bölgesel özellikler	İklim	Sıcaklık Yağış Rüzgar
	Bitki Örtüsü	
	Topografya	Eğim

Şekil 2.4. Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi-ara süreçler (Alfonzo, 2005)

Bireysel, topluluk ve bölgesel özellikler, kişinin algı sınırları ile belirlenmekte ve kullanıcının mekânın özelliklerini değerlendirilmesinde aracılık etmektedir. Kullanıcı bu özellikler aracılığıyla kentsel mekânın barındırdığı değişkenlerle yürümeye karar verme aşamasına geçmektedir. (Yazıcıoğlu, 2010:220).

Bireysel özellikler içerisinde yer alan kişinin psikolojik sağlığı, beklentileri, motivasyonu, duygusal ve bilişsel algı düzeyleri, demografik özelliklerinin hepsi bulunduğu mekandaki yürüme isteğine karar vermede etkili olmaktadır. Fiziksel ortamın uygun koşulları sağlıyor olması, kişinin o davranışı yapabiliyor olması anlamına gelmemektedir. Kişi yaşı veya kilosundan kaynaklanan özelliklerden dolayı, farklı mekansal beklentilerin karşılandığı durumlarda bile yürümeyebilmektedir. (Yazıcıoğlu, 2010:220).

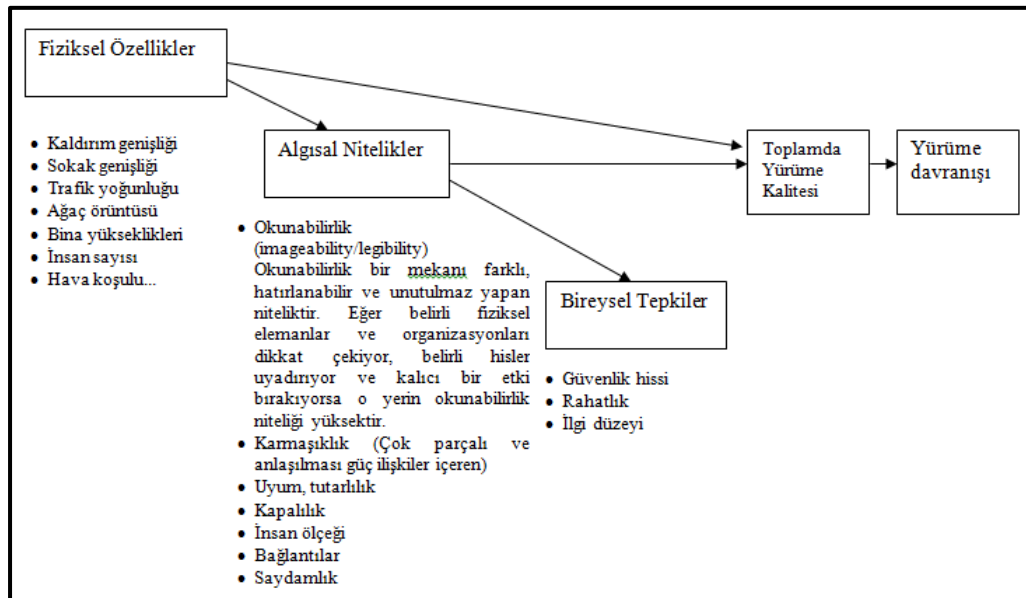
Topluluk özellikleri arasında olan sosyo-ekonomik ve kültürel özellikler de yürümeye karar vermede etkili olmaktadır. Kişinin bulunduğu toplumun yürümeyi desteklemesi ve yürümenin kabul edilebilir yapısı, toplumsal subjektif normlar, geçmiş deneyim ve bilgi,

yürüme ile yapılan aktivitelerin varlığı yürüme eyleminin gerçekleştirilmesini etkilemektedir.⁵

Bölgesel özellikler içerisinde yer alan eğim, deniz veya kıyı konumu, rüzgâr yönü, iklim yapısı gibi özellikler de bireyin yürümeye karar vermesinde etkili olmaktadır. Her ne kadar mekansal şartlar barındırdıkları farklı özelliklerle belirli bir kalitede olurlarsa olsun, rüzgar koridorlarının olduğu ya da eğiminin yürümeyi zorlaştıracak konumda olduğu mekanlarda insanlar yürümek istememektedir. Bu etkenlerle yürümeye karar veren insan, bulunduğu çevreye ilişkin özellikleri göz önünde bulundurarak karar verme aşamasına geçmektedir (Yazıcıoğlu, 2010:220).

Alfonzo'nun önerdiği yürüme ihtiyaçları hiyerarşisine göre, çevresel faktörlerin sağladığı yürüme gereksinimleri ile algılanan yaşamsal koşulların oluşturduğu ara süreç, yürüme eyleminin gerçekleşme durumunu, yürüme süresini ve tipini belirlemektedir.

Ewing, Handy, Brownson, Clemente ve Winston (2006), yürüme eylemini etkileyen bileşenleri, *fiziksel özellikler*, *mekanın algısal nitelikleri* ve *bireysel tepkiler* olmak üzere üç grupta toplamışlardır.



Şekil 2.5. Yürüme davranışını etkileyen faktörler (Ewing ve diğerleri, 2006)

⁵ Örneğin pazara gitmek veya sosyalleşmek amacıyla yürüyerek dolaşmak gibi aktivitelerin tarihsel süreklilik içinde var olduğu fiziksel çevrelerde yürüme bir alışkanlık ve yaşam biçimi haline gelmektedir (Rapoport, 1990a,b).

Boarnet ve Crane'nin (2001) çalışmasında da, yapılı çevrenin etkisiyle beraber sosyal etkenlerin de yürünebilirlik üzerinde etkili olduğu vurgulanmış ve fiziksel çevre özellikleri gibi sosyal çevre özelliklerinin, bireylerin tutum ve davranışlarının da yürünebilirlik üzerinde benzer tarzda önemli etkilere sahip olduğu belirtilmiştir. Sosyal çevre özelliklerinin daha çok bireylerin yürümeyi tercih edip etmemeleri konusunda etkili olduğu, fiziksel çevre özelliklerinin ise daha çok, yürümeyi tercih eden bireyler üzerinde yürüme isteğini arttıracak şekilde etkili olduğu belirtilmiştir.

Rapoport (1990) yürüme isteğini etkileyen parametreleri;

- Algısal ve fiziksel karakteristik,
- Çevresel faktörler,
- Güvenlik,
- İklim ve hava koşulları,
- Topografya,
- Mesafe-uzaklık,
- Servis- hizmet imkanları,
- Kültür (yürümenin kabul edilebilirliği, uygun davranış modelleri, yerleşimler),
- Teknoloji, olarak sıralamıştır.

Southworth (2005), yürümeyi destekleyen ve teşvik eden, yapılı çevreye ilişkin parametreleri;

- Hem yerel hem de kentsel ölçekte rotanın bağlanabilirliği,
- Farklı ulaşım sistemleri ile bağlantı (otobüs, metro, tren vb.),
- Özellikle yerel hizmete dayalı, yoğun ve farklı alan kullanımlı dokular,
- Hem trafik hem de suça dayalı vukuata karşı güvenliğin sağlanmış olması,
- Rotanın fiziksel kalitesi, kaldırım, peyzaj, aydınlatma ve işaret levhaları,
- Rotanın bağlamı, sokak tasarımı, yapılı çevrenin görsel anlamda ilgi çekici olması, şeffaflık, hacimsel ölçek, tanımlama vb. şekilde sıralamıştır.

APA (2007), yürüme isteğini etkileyen değişkenleri;

- Yaya yollarının fiziksel yapısı (yürümek için gerekli olan genişlik, kaldırım tasarımı),
- Caddenin fiziksel yapısı (cadde tasarımı, yaya geçidi tasarımı),
- Karma alan kullanımı,

- Yolların bağlanması,
- İnsan ölçeğinde tasarım,
- Daha eski yerleşim birimleriyle uyumlu olmak şeklinde sıralamıştır.

Özetle birçok çalışmada yürünebilirliği etkileyen bileşenler;

- Mekanın fiziksel ve algısal niteliği (kaldırım-sokak genişliği, tasarım, trafik yoğunluğu, peyzaj düzenlemesi (gölge), bina yükseklikleri, insan sayısı, arazi kullanımında çeşitlilik, iklim koşullarından korunma vb. ve zihinde canlandırma, okunabilirlik, kapalılık, insan ölçeği, saydamlık, karmaşıklık, uyum),
- Sosyal çevre ve bireysel tepkiler (güvenlik, rahatlık, kişisel tercihler),

olmak üzere iki temel grupta toplanmıştır.

2.2. Mekansal Kalite ve Mekânsal Kalite Bileşenleri

Bir yeri veya mekanı başarılı/kaliteli yapan nedir sorusunun yanıtları göreceli bir kavram olması nedeniyle çok çeşitli olabilmektedir. Rapoport (1977), mekânsal kaliteyi tasarımda fark edilen, göze çarpan farklılıklar olarak ele almakta, algılanan ya da gözlemlenen düzenden oluşan çeşitliliği de kalite kavramı içinde değerlendirmektedir. Montgomery (1998), başarılı kentsel mekanlar oluşturmak için hem fiziksel mekanda, hem algısal deneyimlerde hem de aktivitelerde kalitenin yakalanması gerektiği üzerinde durmaktadır.

Literatürde incelenen mekânsal kalite bileşenleri: Mekânın kalitesine yönelik araştırma yapan birçok teorisyen ve kuruluş, incelemelerini fiziksel özellikler üzerine kurgulamakta, herhangi bir yere ait fiziksel özelliklerin, algısal/duyusal deneyimi de etkilediğini ileri sürmektedirler. Literatürde incelenen mekansal kalite bileşenleri Çizelge 2.1’de verilmektedir.

Çizelge 2.1. Literatür kapsamında incelenen mekansal kalite bileşenleri

KENTSEL MEKAN ÇALIŞMALARINDA ELE ALINAN KALİTE BİLEŞENLERİ	TEORİSYENLER VE KURULUŞLAR												
KENTSEL MEKAN KALİTE BİLEŞENLERİ	Rapoport	Carmona vd.	Bentley	Smith vd.	Lynch	Franz	Greene	DQI	OPDM	Trip, J.J	Tym vd.	Ewing, R.	Voort vd.
Erişilebilirlik				x	x			x	x				x
Esneklik		x											x
Güvenlik (Ergonomik, Kamusal)	x			x	x				x	x			x
Sosyal İlişki	x							x			x		x
Bağlantı		x	x	x							x	x	
Konfor / Ferahlık				x	x	x			x				
Çeşitlilik		x	x	x	x			x		x	x		
İşlevsellik				x			x	x	x	x	x		
Görsel Kalite			x										x
Mekansal Yönlendirme (Okunabilirlik)												x	x
Düzen (Tutarlılık, Açıklık, Kapalılık, Denge)		x	x		x	x	x					x	x
Karmaşıklık			x			x						x	x
Cazibe Çekim (Ölçek, Canlılık, Uyum)					x		x	x	x	x	x	x	
Saydamlık		x										x	
Keşif/Yaratıcılık			x	x				x		x			
Karakter/İmaj	x			x	x			x			x	x	
Sembolik Değeri (Kimlik)	x				x		x				x		x
Kapsam/Anlam					x				x			x	
Tarihsel ve Kültürel Değeri													x
Uygunluk (Biçim & Materyaller)			x	x	x			x					x
Yapı Fiziyi-Sağlamlık								x	x	x			x
Bakım/Temizlik	x			x					x				x
Kontrol	x			x	x								

Çizelge 2.1’e göre literatürde kentsel mekanlara yönelik teorisyenler tarafından incelenen ve çeşitli kuruluşlar tarafından araştırmalarda kullanılan kalite bileşenleri aşağıda açıklanmaktadır. Buna göre;

Rapoport (1985), çevresel kalitenin bileşenlerini üç grupta ele almıştır: Bunlar; (i) *tasarımcı ve plancının denetleyemeyeceği bileşenler* (vergiler, iklim, kirlilik düzeyleri, topografya ve öteki doğal nitelikler, temizlik ve bakım, kentsel servisler, suç oranları, güvenlik); (ii) *plancıların denetleyebileceği, tasarımcıların denetleyemeyeceği bileşenler* (konut sahipliği/kiracılık, toplumsal faktörler, homojenlik, heterojenlik, bölgenin statüsü, algılanan yoğunluk vb.); (iii) *tasarımcıların denetleyebileceği bileşenler* (görünüm, genel imge, düşük yoğunluk, mahremiyet, yeşillik ve ağaçlık, konut tipi, konut stili, konut detayları, konut dışı kullanımlar, kimlik) olarak sıralanmıştır.

Bu konuda Carmona, Heath, Oc ve Tiesdell (2003), “*geçirgenlik, çeşitlilik, açıklık ve esneklik*” bileşenlerini ele almış; Bentley ve diğerleri (1985) ise “*görsel uygunluk, duyum zenginliği ve kişiselleştirilebilme*” bileşenlerinin önemine işaret etmiştir.

Smith ve diğerlerinin (1997) kentsel yaşam çevresine yönelik kalite göstergeleri konusunda yaptıkları kapsamlı literatür taraması oldukça yönlendirici ve faydalı değerlendirmeler içermektedir. Çalışmada kentsel çevrede yaşayan ya da o alanı geçici

olarak kullanan (ziyaret eden) kullanıcıların istek ve beklentilerini karşılayan her şey “*yerleşme kalitesi*” olarak tanımlanmıştır (Gülersoy ve diğerleri, 2012:29). Smith ve diğerleri tarafından, Lynch’in “Theory of Good City Form” adlı çalışması temel alınarak belirlenen “*yerleşme kalitesine*” yönelik temel kriterler; “*yaşanabilirlik, karakter, bağlantı, hareketlilik, bireysel özgürlük, farklılık*” olarak sıralanmıştır (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2. Yerleşme kalitesi kriterleri (Smith ve diğerleri, 1997)

YAŞANABİLİRLİK	KARAKTER	BAĞLANTI	HAREKETLİLİK	KİŞİSEL ÖZGÜRLÜK	FARKLILIK
Hayatta Kalma	Yer Bilinci	Uygunluk	Erişilebilirlik	Kontrol	Çeşitlilik
Kişisel Sağlık	İçtenlik	Süreklilik	Rahatlık/Konfor	İfade/Dışa Vurum	Tercih
Çevre Sağlığı	Zaman Bilinci	Birlik	Etkinlik	Kişisel Gizlilik	İlgi Alanı
Konfor	İstikrar /Denge	Sembolizm	İşleklik	Gücü Yetebilirlik	Farkındalık
Emniyet ve Güvenlik	Estetik	Etkileşim			
		Aidiyet			

Lynch (1990) kalite kriterlerini en genel biçimde “*rahatlık, çeşitlilik, kimlik, ilgililik, anlam*” olarak sıralamıştır. Mekânsal kalite bileşenleri ile ilgili diğer bir çalışma Voordt ve Wegen’in (2005) yaptığı parametre çalışmasıdır. Voordt ve Wegen (2005) mimari karakter parametrelerini kalite ile ilişkilendirerek dört ana başlık altında incelemiştir. Bunlar;

- İşlevsel kalite ya da yararlılık değeri,
- Estetik kalite,
- Ekonomik kalite,
- Teknik kalite’dir (Çizelge 2.3).

Çizelge 2.3. Mekan kalitesi parametreleri (Voordt ve Wegen, 2005)

KALİTE PARAMETRELERİ	GÖSTERGELER
İşlevsel kalite: Pratikte bir mekânın, yerin kullanılabilirliği mekânın içerisinde olması gereken aktiviteler için yerin ne kadar uygun olduğudur.	• Ulaşım ve park olanakları • Erişilebilirlik • Etkililik • Esneklik • Güvenlik (ergonomik, kamusal) • Mekânsal yönelme • Bölgesellik • Mahremiyet • Sosyal ilişki • Fiziksel iyi olma durumu (aydınlatma, gürültü, ısıtma, havalandırma, rutubet) • Sürdürülebilirlik
Estetik kalite: Binaın veya bir yerin ne dereceye kadar güzel, teşvik edici ya da orijinal olarak algılandığı ve nasıl deneyim edildiği ile ilgilidir. Mekânın hoş, sıcak, geniş vb. olarak algılanması veya ne dereceye kadar kültürün bir parçası olarak görüldüğüyle de ilişkilidir. Kültürel değer orijinallik, açıklamacılık, çevre ile ilişki, tarihi değer, tasarım kalitesi ve deneyimsel kaliteyi kapsamaktadır. Gelecek değeri ise, mekânın sürdürülebilirliğine, diğer amaçlara uygunluğuna (esneklik) ve zaman içinde kazanacağı değere (kültürel tarihin bir parçası olarak değer) ilişkin verileri içermektedir. Mekânın tüm bu değerleri o mekânın estetik değerini oluşturmaktadır.	• Görsel kalite • Düzen • Karmaşıklık • Sunumsal değer • Sembolik ve gösterge bilimsel değer • Tarihsel ve kültürel değer

Çizelge 2.3. (devam) Mekan kalitesi parametreleri (Voordt ve Wegen, 2005)

Ekonomik kalite: Mekânın finansal kaynaklarının ne kadarının etkili ve verimli bir şekilde kullanılabildiği ile ilişkilidir. Eğer bina/yer/mekân bir yatırım objesi gibi görünüyorsa, onun ekonomik değeri, elde edilen getirinin düzeyine bağlıdır.	• Yatırım maliyeti • Kullanım maliyetleri • Zamanla sağlanan gelir • Kamu ve özel düzenlemeler
Teknik kalite: Mekânda kurulan yapıların, strüktürü, malzemesi ve teknik servislerinin özelliklerini tarifleyen fiziksel kalitedir. Binanın veya bir yerin ne dereceye kadar güvenli, sağlıklı, sıcaklık bakımından uygun olduğunu teknik özellikler belirlemektedir. Nem, aydınlanma, doğal ışık ve akustik gibi öğelerin ne derece ele alındığı veya alınması gerektiği de bu değerlerle belirlenmektedir.	• Yangın güvenliği • Yapısal güvenlik • Yapı fiziği • Çevresel uyumluluk • Sürdürülebilirlik

Franz (2005) mekansal kalite bileşenlerini “*ferahlık, açıklık, karmaşıklık, düzen*” alt başlıklarında irdelemiştir. Greene (1992) de tasarımıla ilişkili mekânsal kalite değerlendirmesi için dört ana prensip belirlemiştir. Her ana prensip, dört kalite değişkenini içermektedir. Bunlar; “*işlev, düzen, kimlik, cazibe/çekim*” dir (Çizelge 2.4).

Çizelge 2.4. Mekan kalitesi değişkenleri (Greene, 1992)

PARAMETRELER	GÖSTERGELER	YÖNERGELER
<u>İŞLEV</u> Tasarım, herkes için kullanışlı olmalıdır	• Bağlantı • Emniyet • Konfor/Ferahlık • Çeşitlilik	• Erişim/Etkileşim/Örtüşme • Güvenlik/Mahremiyet/Etkinlik • Fiziksel kolaylık/Görsel huzur/ • Seçim /Değişiklik
<u>DÜZEN</u> Tasarım, kolaylıkla anlaşılabilir olmalıdır	• Uyumluluk • Açıklık • Devamlılık • Denge	• Giriş/Kenar/Manzara/Siluet/Sınır • Strüktür/Bitişiklik/Kapalılık • Sistem/Ardışıklık/Ritim • Örüntü/Vurgu
<u>KİMLİK</u> Tasarım, ayırt edici ve tanınabilir olmalıdır	• Odak • Birlik • Karakter • Özellik	• Görsel odak/Düğüm noktası • Kavram /Tekrar • Bütünlük/Sadelik/Tarz • Tarihi Kalite/Sembolizm
<u>CAZİBE/ÇEKİM</u> Tasarım, hoş ve çekici değildir	• Ölçek • Uygunluk • Canlılık • Uyum	• İnsan/ İnsancıl • Oran/Orijinallik/Aşinalık • Uyarıcı/Gerilim/Hareket • Işık/Renk/Doku/Ses/Koku

Benzer biçimde Lynch (1990) yerleşim kalitesini ölçebilmek için beş önemli kriter ve iki ana başlık belirlemiştir. Bunlar; “*canlılık, duygu, uygun olma, erişim, kontrol*” olup, yerleşim kalitesi iyi olan her yerde “*verimlilik ve adalet*” kavramlarının da geçerli olduğunu belirtmiştir. Trip (2007) ise, Florida (2002, 2005a, 2005b), Kloosterman (2001), Glaeser ve Mare (2001) ve Gertler’in (2004) çalışmalarından yararlanarak bir yerin kalitesi için aşağıdaki bileşenleri önermiştir (Çizelge 2.5).

Çizelge 2.5. Mekan kalitesi bileşenleri (Trip, 2007)

PARAMETRE	GÖSTERGE
Çeşitlilik	İşlevsel çeşitlilik, ayırt edici mahalleler, yeterli yoğunluk
Belirli etkinlikler	Bireysel spor etkinlikleri, kişi başına düşen eğlence mekânları, yeme-içme, toplanma alanları
Canlılık	Kültürel etkinlikler, performans mekânları
Teknoloji	Yaratıcılık, ileri teknoloji ürünlerin bağıntılı yüzdesi
Yetenek	Mekânın adaptasyon yeteneği
Yaratıcılık	Bohem, sanatsal yaratıcılığa sahip insanların yüzdesi
Tolerans	Farklı grupların yer alabilme oranı
Estetik	Mimarlık, parklar, kentsel miras
Çevre	Sürdürülebilirlik, doğal çevre varlığı, çevre niteliği
Güvenlik	Suç oranları

Tym ve diğerleri (2006) çalışmalarında “yerin kalitesi” ni dört ana başlık altında incelemişlerdir. Bunlar;

- Canlılık, kullanım ve aktiviteler,
- Yer duygusu, imaj, kimlik ve fiziksel kalite,
- Giriş, bağlantı ve hareket,
- Topluluk katılımı olarak sıralanmıştır.

Ewing ve diğerleri (2006:226) çalışmalarında kullandıkları kalite bileşenlerini; “*imaj, okunaklılık, kapsam, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, karmaşıklık (görsel zenginlik), tutarlılık (görsel düzen bilinci) ve düzen (tertiplilik)*” olarak sıralamışlardır.

İngiltere merkezli DQI (The Design Quality Indicator) kuruluşunun 2005 yılında yapmış olduğu çalışmada mekânsal kalite bileşenleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir;

- *İşlevsellik*; erişim, giriş, mekân, kullanımlar,
- *İnşa kalitesi*; performans, mühendislik, inşa etmek,
- *Etki*; kentsel ve sosyal entegrasyon, içsel çevre, biçim ve materyaller, karakter ve yeniliktir.

İngiltere’nin Başbakanlığa bağlı kuruluşu ODPM (Office of the Deputy Prime Minister) (2004) kentsel mekândaki mekânsal kaliteyi on parametre üzerinden incelemiştir. Bunlar; (i) temizlik, (ii) erişilebilirlik, (iii) çekicilik, (iv) konfor ve ferahlık, (v) kapsam, (vi) canlılık ve uygulanabilirlik, (vii) işlevsellik, (viii) ayırıcılık, (ix) emniyet ve güvenlik, (x) sağlamlık’ tır.

Literatürde incelenen kamusal mekân kalite bileşenleri: Kentsel yaşamda önemli bir konu haline gelen mekânsal kalite kavramı, kamusal mekanlara yönelik tasarımlarda ve mevcut kamusal mekanların daha başarılı hale getirilmesinde de öncelikli olarak ele alınmaktadır. Mekânsal kalite kavramı ile ilişkili olarak literatürde ve araştırmalarda ele alınan kamusal mekana yönelik kalite bileşenleri Çizelge 2.6’da verilmektedir.

Çizelge 2.6. Literatür kapsamında incelenen kamusal mekan kalite bileşenleri

KAMUSAL MEKAN ÇALIŞMALARINDA ELE ALINAN KALİTE BİLEŞENLERİ	TEORİSYENLER VE KURULUŞLAR							
KAMUSAL MEKAN KALİTE BİLEŞENLERİ	PPS	CABE (2007)	Gehl	Hillier vd.	Paumier vd.	Madden	CABE (2002)	PPS (2008)
Erişilebilirlik	X			X		X	X	X
Esneklik								
Güvenlik (Ergonomik, Kamusal)		X	X				X	X
Sosyal İlişki	X	X				X		X
Bağlantı	X	X		X	X			X
Konfor / Ferahlık	X	X	X	X	X	X	X	
Çeşitlilik	X	X			X	X		X
İşlevsellik				X				X
Görsel Kalite								
Mekansal Yönlendirme (Okunabilirlik)		X		X		X	X	
Düzen (Tutarlılık, Açıklık, Kapalılık, Denge)					X		X	
Karmaşıklık								X
Cazibe / Çekim (Ölçek, Canlılık, Uyum)							X	
Sayıdamlık								
Keşif / Yaratıcılık			X	X				X
Karakter / İmaj	X						X	X
Sembolik Değeri (Kimlik)		X					X	X
Kapsam / Anlam		X						
Tarihsel ve Kültürel Değeri								
Uygunluk (Biçim & Materyaller)		X				X	X	X
Yapı Fiziği-Sağlamlık		X						X
Bakım / Temizlik		X					X	X
Kontrol								X

Çizelge 2.6’ya göre literatürde kamusal mekanlara yönelik teorisyenler tarafından incelenen ve çeşitli kuruluşlar tarafından araştırmalarda kullanılan kalite bileşenleri aşağıda açıklanmaktadır. Buna göre;

Gehl (2004) tarafından kamusal mekanlarda kalite parametreleri; “*koruma, konfor, zevk (eğlence)*” olarak sıralanmıştır.⁶ Gehl (1987, 1996, 2001, 2002, 2004) kamu mekânlarının

⁶ Gehl (2004) kamu mekânlarının kalite analizini yapmak için yaya merkezli bir yaklaşım geliştirmiştir. Çalışmasında yada (91,4 santimetrelilik İngiliz uzunluk ölçüsü birimi) ölçüm aracını kullanmış ve kamu mekânlarının kalitesinin ancak saatte 5 km hızla yürüyen bir yaya gözüyle görülmesi üzerine iyi bir sonuç alınabileceğini belirtmiştir.

kalitesine yönelik, yaya merkezli yaklaşımdan başka kamusal mekânlardaki aktivitelere bağlı olarak fiziksel bir çevrenin kalitesi üzerine de yaklaşım sunmuştur.⁷

	Fiziksel Çevrenin Kalitesi	
	Kötü	İyi
Gerekli Aktiviteler	●	●
Seçmeli Aktiviteler	•	●
Sosyal Aktiviteler	•	●

Şekil 2.6. Fiziksel çevre kalitesiyle kamusal mekan aktiviteleri arasındaki ilişki
(Gehl, 1987, 1996, 2001, 2002, 2004)

Hillier ve Hanson (1984) tarafından iyi işleyen kamusal mekânlara yönelik geliştirilen başlıca parametreler ise şöyle özetlenmiştir;

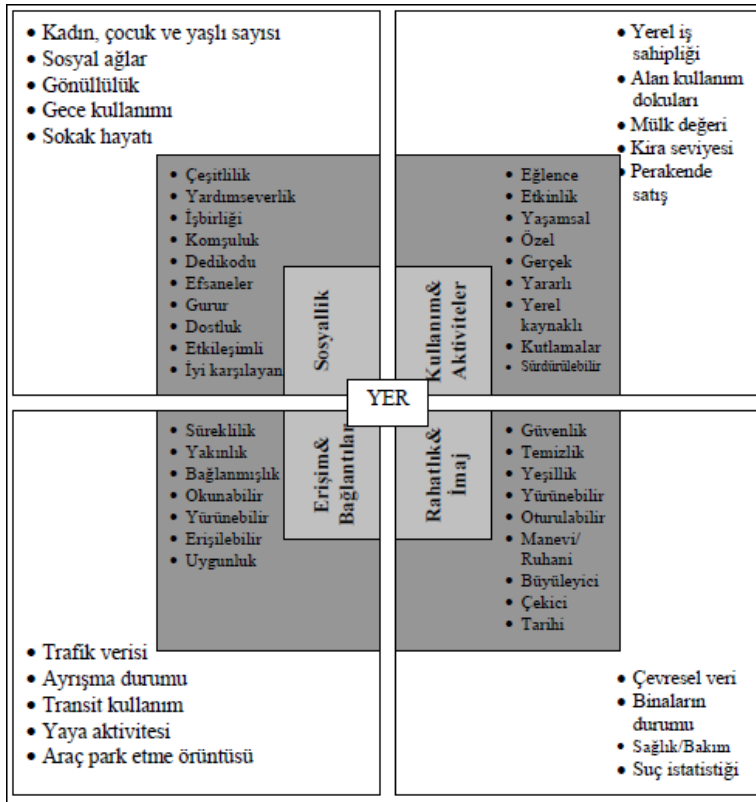
1. Mekâna iyi erişilebilirlik,
2. Mekânın içinden geçen yaya rotaları (bağlantı),
3. Yüksek yaya hareketliliği,
4. Çevredeki kentsel mekâna çok yönlü bakış,
5. İhtiyaçları giderici aktif mekanların kullanıcılara yakınlığı (perakende ve yiyecek-içecek birimleri),
6. Yeterli oturma mekanı ve sokak donatı elemanları' dır.

Amerika Birleşik Devletleri merkezli PPS (Project for Public Places -Kamusal Mekânlar için Projeler) kuruluşu, 1975 yılından bugüne değin yürüttükleri çalışmalarında

⁷ Gehl (1987, 1996, 2001, 2002, 2004) tarafından kamusal mekanda gerçekleştirilen üç farklı aktivite verilmiştir. Bu üç belirgin aktivite; gerekli, seçmeli ve sosyal aktivitelerdir. Gehl tarafından sunulan bu yaklaşımda, seçmeli ve sosyal aktiviteler kent kalitesi için önemli görülmüştür. Düşük kaliteli kentlerde insanlar ancak gerekli aktiviteleri bulurken, yüksek kaliteli kentlerde gerekli aktivitelerin yanında yapmaktan hoşlandıkları yoğun rekreasyonel ve sosyal aktiviteleri de bulabilmektedirler. İyi vakit geçirdikleri için de gerekli olandan çok daha uzun süre kalmaktadırlar.

başarılı/kaliteli kamusal mekânların dört ana işlevi yerine getirmesi gerektiğini belirtmektedir. Çalışmalarında kullandıkları bu dört ana işlev;

1. Sosyalleşme,
2. Kullanım ve aktiviteler,
3. Erişim ve bağlantılar,
4. Rahatlık ve imaj'dır.



Şekil 2.7. PPS'nin önerdiği, kaliteli kamusal mekânlardaki işlevler (Yazıcıoğlu, 2010:144)

İngiltere merkezli CABE (Commission for Architecture and the Built Environment-Mimarlık ve Yapılı Çevre Komisyonu) (2007) tarafından yürütülen, kamusal mekânın kalitesini ölçmeye yönelik bireysel algıların esas alındığı çalışmada kullanılan parametreler ise;

1. *Giriş*: yolunu bulmak ve dışarı çıkıp dolaşmak,
2. *Kullanım*: Mekânın sunduğu aktivite ve fırsatlar,
3. *Diğer insanlar*: Mekânın insan-insan aktiviteleri için ne gibi imkanlar sunduğu,
4. *Bakım*: Mekânın ne kadar temiz tutulduğu ve ilgilenildiği,
5. *Çevre*: Mekânın ne kadar güvenli ve rahat olduğu,

6. *Tasarım ve görünüş*: Mekânın nasıl görüldüğü ve hangi malzemelerin kullanıldığı,
7. *Topluluk*: Mekânın yerel insanlar için ne kadar önemli olduğu,
8. *Siz*: Mekânın sizi nasıl hissettirdiği, olarak sıralanmıştır.

Bu sekiz kavramla ilişkili mekânın kalitesinin ölçülebilir ve değerlendirilebilir olduğu belirtilmiştir.

Paumier, Dimond ve Rich (1988) kaliteli kamusal mekan parametrelerini;

- Caddeyle olan bağlantı,
- Konforlu oturma alanları,
- Çok amaçlı kullanım,
- Konfor,
- Refah ve memnuniyet,
- Kalite ve sadelik olarak sıralamışlardır.

Madden (2001) ise kamusal mekan kalitesinin dört ana parametresini, “*kolay ulaşılabilirlik, konfor, sosyallik ve aktivite*” olarak belirtmiştir. Madden, aynı zamanda başarılı bir kamusal mekanın;

- Oturmaya elverişli olması ve oturma elemanlarına yeteri ölçüde sahip olması,
- Toplantı ve kesişim alanlarının bulunması,
- Dışarıdan kolaylıkla görülüp algılanabilen giriş akslarına sahip olması,
- Belirleyici niteliklerinin bulunması,
- Patika ve yaya akslarının kullanıcıyı istenilen yere ulaştırabiliyor olması,
- Mekanda araç trafiğinin değil, yaya trafiğinin baskın olması,
- Çevresindeki birimlerle (yapı, sokak, bulvar, vb.) ilişkilendirilmiş olması,
- Transit noktalarının uygun yerleştirilmiş olması,
- Çeşitli sosyal aktivitelere teşvik edici ve olanak verici olması gerektiği üzerinde de durmuştur (Madden, 2001).

CABE (2002) tarafından “Paving The Way” adlı çalışmada, kaliteli cadde ve sokakların tasarımında kullanılacak parametreler;

- Yayalar ve engelliler için rahat ve güvenli olmalı,
- Sadece bir işlevin baskın olmadığı, her türlü işlevi içerecek şekilde tasarlanmış olmalı,
- Görsel olarak basit ve dağınıklıktan arınmış olmalı,

- Bakımlı ve reklâm açısından diğer cadde işlevlerinden ikincil planda olmalı,
- Karakter ve aktiviteler uyumlu olmalı,
- Erişim, dağıtım ve araç barınması için uygun düzenlemeler yapılmalı, şeklinde belirtilmiştir.

PPS (2008) tarafından ise, büyük caddelerin tasarım başarısına katkıda bulunan 10 temel bileşen şöyle sıralanmıştır; (i) etkinlikler ve gidilecek yerler, (ii) kimlik ve imaj, (iii) aktif kenar/ kaldırım kullanımları, (iv) tesisler, (v) yönetim, (vi) mevsimsel stratejiler, (vii) farklı kullanıcı grupları, (viii) trafik, transit geçişler ve yayalar, (ix) farklı kullanımların ve modların karıştırılması, (x) mahallenin korunması' dır.

Çalışmada önerilen mekansal kalite bileşenleri: Çizelge 2.1. ve Çizelge 2.6. kentsel mekân ve kamusal mekanların, iyi işleyen, başarılı ve kaliteli mekanlar olmasına yönelik literatürde teorisyenler tarafından incelenen ve çeşitli kuruluşlar tarafından araştırmalarda kullanılan kalite bileşenlerini içermektedir. Tez çalışmasında, yürünebilirlikle ilgili mekansal kalite bileşenleri belirlenirken Çizelge 2.1. ve Çizelge 2.6'daki teorisyenler ve kuruluşlar tarafından en çok kullanılan, ortak olan kalite bileşenleri ele alınmış ve özellikle "mekansal kalitenin yürünebilirlik üzerine etkisini" destekleyici Voort ve Wegen (2005), Franz (2005), Ewing vd. (2006), ODPM (2004), CABE (2007), Paumier vd. (1988), Gehl (2004) ve Madden (2001)'in çalışmaları temel olarak kabul edilmiştir. Buna göre yürünebilirlikle ilgili mekanı kaliteli olarak değerlendirmede kullanılan, kamusal mekanlarda da etkili, en çok kullanılan kalite bileşenleri;

- Erişilebilirlik,
- Bağlantı,
- İşlev ve kullanım çeşitliliği,
- Güvenlik,
- Konfor ve ferahlık,
- Sosyal ilişki,
- Mekansal yönelme (okunabilirlik),
- Düzen,
- Karmaşıklık,
- Cazibe ve çekim (ölçek, canlılık, uyum),

- Keşif ve yaratıcılık,
- Karakter ve imaj,
- Kimlik,
- Anlam,
- Uygunluk (biçim ve materyaller),
- Sağlamlık,
- Bakım-temizlik,
- Kontrol, olarak sıralanmıştır.

Tez çalışmasında bu kalite bileşenlerini;

- *Fiziksel*,
- *Estetik*,
- *Yapım*,
- *Bakım/hizmet* olmak üzere dört ana başlık altında toplamak mümkündür (Çizelge 2.7).

Çizelge 2.7. Mekansal kalitenin ölçülmesine yönelik önerilen bileşenler

FİZİKSEL KALİTE BİLEŞENLERİ	ESTETİK KALİTE BİLEŞENLERİ	YAPIM KALİTESİ BİLEŞENLERİ	BAKIM/HİZMET KALİTESİ BİLEŞENLERİ
Erişilebilirlik	Düzen	Dayanıklılık-Sağlamlık	Düzenli Bakım-Onarım
Bağlantı	Uyum		Kontrol/Denetim (Kamu ve özel)
İşlev ve Kullanım Çeşitliliği	Kapalılık		Çevre Sağlığı/Temizlik
Konfor ve rahatlık	Okunabilirlik		
Güvenlik	Saydamlık		
Eğlence-Keşif	Karmaşıklık		
	İnsan Ölçeği		
	Zihinde Canlandırma		
	Kimlik		
	Anlam		

2.2.1. Fiziksel kalite bileşenleri

Mekanın fiziksel kalitesi ile ilgili bileşenleri;

- Erişilebilirlik,
- Bağlantı,

- İşlevlerin/kullanımların çeşitliliği,
- Konfor ve rahatlık,
- Güvenlik,
- Eğlence-keşif olarak sıralamak mümkündür.

Kullanıcıların kentsel kamusal mekânın her noktasına kolayca gidebilmeleri, kentsel kamusal mekân içinde rahat hareket edebilmeleri ve mekân içindeki hizmetleri kullanabilmeleri “erişilebilirlik” kavramı içerisinde değerlendirilmektedir. Açık alanların güvenli ve bağımsız olarak erişilebilir olması, bu alanların kullanımını etkilemektedir. Bir mekânın erişilebilirlik düzeyi, bu mekâna;

- Araçlar ve özel arabalar,
- Toplu taşıma ve yaya olarak ulaşılabilme ile ölçülmektedir.⁸

Bağlantı, mekândaki hareket kolaylığı ile ilgilidir ve bu kolaylık yollar ile düğümler arasındaki ilişkiye bağlıdır.⁹ Bağlantılar kamusal mekanda hareket seçeneği ve kolaylığı sağlaması nedeniyle kamusal mekanların kalitesini arttıran önemli bir unsurdur. Bağlantılar mekânın geçirgenlik derecesini de ortaya koymaktadır. Geçirgenlik hareket kolaylığının bir ölçümü olarak da ifadelendirilmektedir.¹⁰

Farklı kullanımları (ticaret, alışveriş idari, konut, eğitim, rekreasyon, sosyo-kültürel alanlar vb.) üzerinde bulunduran kentsel kamusal mekânların ayırt edici özellikleri de bulunmaktadır. Kullanım çeşitliliği kamusal mekânda sosyalleşmenin sağlanmasına,

⁸ Kamusal mekânlarda erişilebilirliğin sağlanmasında; geçiş koridorları ve girişler için gerekli açıklıkların doğru saptanması, dönmek veya yön değiştirmek için valizli ve tekerlekli aletleri bulunan insanların manevra yapabilecekleri mekânların varlığının sağlanması (en az 150 cm çapında dönüş alanı), kot farklılıklarının doğru çözümlenmesi (%8 eğimi aşmayan rampa), görsel ve işitsel bakımdan engelli insanlara yönelik düzenlemeler yapılması önem taşımaktadır (İnceoğlu, 2007:170).

⁹ Yayanın hareketini uzaklıkların da belirleyebileceği göz önüne alındığında; erişilmesi gereken yere en kısa yoldan erişimin ya da bağlantının sağlanması, yaya hareketini kolaylaştırmaktadır. Yaya 500 m uzaklığa %80 oranında rahatça gidebilmekte, uzaklık arttıkça bu oran azalmaktadır (Kuntay, 2008). Jacobs (1993) kentsel cadde bağlantılarının en fazla her 300 fit (yaklaşık 90 metre) arayla olmasını önermektedir. Alexander, Silverstein, ve Ishikawa (1977) ise yaya yolu geçitlerinin her 200 ya da 300 fit ara ile yapılması gerektiğine dikkat çekmektedir. Yaya geçitlerinin hem zemin olması, zorunlu koşullarda ise alt geçitlerin yapılması önerilmektedir (Kuntay, 2008).

¹⁰ Geçirgenlik görsel ve fiziksel geçirgenlik başlıkları altında irdelenmektedir. Görsel geçirgenlik bir çevrenin içinden geçen rotaları görebilme durumunu anlatmaktadır. Fiziksel geçirgenlik ise bir çevrenin içinde hareket edilebilirliğe işaret etmektedir. Bu çalışmada geçirgenlik, estetik kalite bileşeninin alt başlığı olan “saydamlık” başlığı altında irdelenmiştir.

insanların çevreyle aktif etkileşime geçmesine imkân yaratmaktadır. Bu fiziki ve sosyal çeşitlilik, bireye seçme olanağı tanınması ve çekiciliğin artırılmasına yönelik ortam hazırlaması bakımından çevreye önemli oranda kalite duyarlılığı sağlamaktadır (Gülersoy ve diğerleri, 2012). Yürünebilirliğin gerçekleşmesinde yürümeye teşvik eden tasarım ile birlikte, yürüme mesafesindeki kullanımlar (dükkanlar, kafeler, rekreatif faaliyetler vb. kullanıcıyı çeken çeşitli aktif kullanımlar) ve kullanımdaki çeşitlilikte önemli rol oynamaktadır. Joh, Nguyen ve Boarnet (2012) yapmış oldukları çalışmada mekânda ticari işlevlerin bulunmasının yürümeye olan talebi arttırdığı; benzer şekilde Handy ve Clifton'ın (2001) yaptıkları çalışmada, mahallede ticari fonksiyonların varlığının, yürümeyi teşvik etmede kuvvetli bir etmen olduğu saptanmıştır. Bunun dışında pek çok çalışmada da ticari ya da karma kullanıma, açık alanlara yakın yaşayanların o bölgelere uzakta yaşayanlara oranla daha fazla yürüdükleri tespit edilmiştir (Tekel ve Tamer, baskıda).

Kentsel kamusal mekânlarda konfor ve rahatlama temel bir ihtiyaçtır. Kentsel kamusal mekanda bireyin kendini rahat hissedebilmesi için mekanın fiziksel (iklim koşullarından korunmaya yardımcı elemanların varlığı, trafik durultma elemanlarının varlığı, binaların yüksekliği, kaldırım genişliği, sokak peyzajı vb.) ve psikolojik (gürültü, koku vb. açısından rahatsızlık yaratmayan) belirli özellikler taşıması gerekmektedir.

İklim koşullarından korunma, konforu sağlayan temel bir unsurdur. Çok sıcak iklime sahip ülkelerde, kentsel kamusal mekanda güneşten korunmaya yardımcı gölge elemanlarının kullanımı; soğuk iklime sahip ülkelerde ise güneşten faydalanmayı artırıcı tasarımlar, mekan kullanıcılarının kendilerini rahat hissetmesinde önemli rol oynamaktadır.¹¹ Yaya hareketlerinde de konforun sağlanması amacıyla merdiven basamakları, rampa, kaldırım ve yaya geçitlerindeki yüzey kaplamalarında, takılmaya neden olmayacak düzlükte, dayanıklı ve kaygan olmayan malzeme kullanılması önemlidir. Rahat ve yeterli oturma imkânının varlığı kamusal mekanda konfor ve rahatlığın sağlanmasını sağlayan bir diğer etmendir.¹²

¹¹ Örneğin ağaçların sık ya da seyrek olarak dikilmesi yarı gölge, yarı güneşli mekanlar yaratarak insan vücudunun ihtiyaç duyduğu konfor düzeyine ulaşmasına imkan sağlamaktadır (Whyte, 1980). Kötü hava koşullarından korunmak amacı ile yeşil ögeler, saçaklar, arkadlar, rüzgar kırıcılar ve çeşitli sokak mobilyalarından yararlanılmalıdır. Ancak bu elemanlar, yaya geçitlerinde, yol ve sokak kullanımlarında geçişi ve görüş alanını kısıtlamamalıdır.

¹² Kentsel mekanda kullanılan oturma birimleri, kullanıcı gereksinimlerini karşıladığı ölçüde dış mekan yaşantısına katkıda bulunabilir (Gehl, 1987: 199). Whyte (1980) yaptığı çalışmalarda, açık alanlarda konforlu, uygun şekilde konumlandırılmış oturulabilir yerlere ihtiyaç duyulduğunu vurgulamıştır. Aksi takdirde oturma elemanlarının kullanılmadığını ve insanların oturma elemanlarının konforsuz olması nedeniyle yere oturduklarını, bir süre sonra da mekan kullanımının azaldığını belirtmiştir.

Mekanda çöp kutularının yeterli olup olmadığı da kullanıcının konforuyla yakından ilişkilidir.¹³ Kullanıcıların psikolojik açıdan mekanda kendilerini rahat ve konforlu hissedebilmeleri için yaya yolu düzenlemelerinde gürültü denetiminin de dikkate alınması gerekmektedir.

Bireyin yürürken kendini güvende hissetmesi yürünebilirliği etkilemektedir. Kamusal mekanda güvenlik;

1. Kullanıcı Güvenliği

- Güvenli geçişler, girişler (yeterli açık mekan, iyi tanımlanmış bina girişleri)
- Güvenli rampa, bariyer ve merdivenler¹⁴,
- Uygun yerdeki korkuluk, koruyucu elemanlar veya kot farklılığı¹⁵,
- Seviyeli, kaygan olmayan zemin,
- Çok fonksiyonluluk ve yeterli aydınlatma¹⁶,

¹³ Çöp kutularının oturma elemanlarının yakınında konumlandırılması bu ihtiyacın kolaylıkla karşılanmasını sağlamaktadır. Estetik olarak da oturma öğeleriyle ve mekanın genel çehresiyle bir bütünlük sağlamalıdır (Whyte, 1980). Oturma öğeleriyle ve mekanın genel çehresiyle uyumlu, yeterli sayıdaki çöp kutusu aynı zamanda kirlilik ve kötü koku oluşumuna da engel olup, psikolojik olarak kullanıcıların mekanda konforlu zaman geçirmelerini sağlamaktadır.

¹⁴ Kamusal mekanlarda yaya güvenliği ve hareket özgürlüğünün sağlanması amacıyla ulaşımda yüksek kot farklılıklarının basamak yerine rampalarla aşıldığı, tekerlekli sandalye kullananların geçiş ve dönüşünü engelleyecek bariyerlerin kullanılmadığı, kaldırım üzerinde yürümeyi engelleyecek fiziksel elemanların (direk, levha vb.) bulunmadığı düzenlemelere yer verilmelidir. Yerdeki gider ızgaralarının, baston ucunun ve tekerlekli sandalye tekerleğinin girmeyeceği şekilde tasarlanması, bu kapsamda alınabilecek önlemlere bir örnek olarak verilebilir (Leonard 1979). Kamusal mekanlarda yer alan rampalarda uygun eğim %5 ile %8 arasındadır ve 6-8 metrede bir dinlenme sahanlığı düzenlenmelidir. Yaşlı ve engellilerin tutunarak çıkma gereksinimi düşünülerek, merdivenlere mutlaka bir tutunma barı veya küpeşte konulmalı, çok geniş merdivenlerde uygun mesafelerde bölücü niteliğinde tutunma barları ve trabzanlar yerleştirilmelidir. Rıht yüksekliği 12-14 cm arasında yapılmalı, dik çıkışlar oluşturulmamalıdır (Bakan ve Konuk 1987, Pakdil 2001).

¹⁵ Kot farklılıkları, güvenlik bariyerleri, uyarıcı işaretler, kentsel mekan düzenlemelerinde mekanları ayırıcı, herhangi bir işlev için özelleşmiş bir bölgeyi tanımlayıcı ve sınırlayıcı olarak kullanılmaktadır. Yaya ve araç trafiği kentsel mekanda bu düzenlemeler ile birbirinden ayrılabilir. Örneğin yayalar, araçların olduğu seviyeden 45 cm yukarıda olduklarında kendilerini daha güvende hissetmektedirler (Alexander ve diğerleri, 1977).

¹⁶ İssiz mekanlar yerine insan ilişkilerinin canlı olduğu noktalar güvenliği pekiştirmektedir. Çok fonksiyonluluk mekanın gece-gündüz kullanımı ile canlılığını sağlamakta bu da güvenlik sorununa çözüm sunmaktadır. İkamet yerleri ve akşam saatlerinde de yapılabilecek aktiviteleri içeren karma kullanımlar, bir mekandaki aktivite ve gözetim seviyesini artırabilmektedir. Aydınlatma güvenliğinin sağlanmasında bir diğer önemli etkenlerdir. Kentsel mekanlarda kullanılan aydınlatma elemanları, hava karardığında mekanın güvenlik ve korunma açısından aydınlatılmasını sağlamak, bunun yanı sıra bitki, çeşme, heykel, bina ve bunun gibi görsel açıdan dikkat çekmesi istenen objeleri belirginleştirmek ve dekoratif anlamda katkı sağlamak için de kullanılmaktadır. Aydınlatmanın yeterli ve kaliteli olması mekandaki aktiviteler için önemli olduğu gibi mekanın güvenliği için de gereklidir (Appleyard, 1981). Yaya mekanlarında, yayaların gece saatlerinde de güvenli yürüyebilmelerini sağlamak, temel amaç olmalıdır. Özellikle yürüme alanlarındaki köşe noktaları, kavşaklar, toplanma noktalarının, aydınlatma grupları ile daha fazla aydınlatılması gerekmektedir.

- İşleve özel önlemler,
 - Yangın güvenliği: Binalar, sosyal donatı elemanları ve yeşil alanlarda alınan önlemler, yangın söndürme düzeneği, itfaiye araçları için yeterli yol genişliği,
 - Yapısal güvenlik: Risk taşıyan binalar, donatı elemanları, sokak mobilyaları vb. için alınan önlemler ile gevşek zemin malzemesi olmayan geçişler,
 - Trafik güvenliği: İnsanlar ve eşyalar için en güvenli ulaşım; mekanda gerçekleşen kazalar, taşıt yolunda güvenlik şeridi, özel otobüs yolu olup olmaması,

2. Kamu Güvenliği

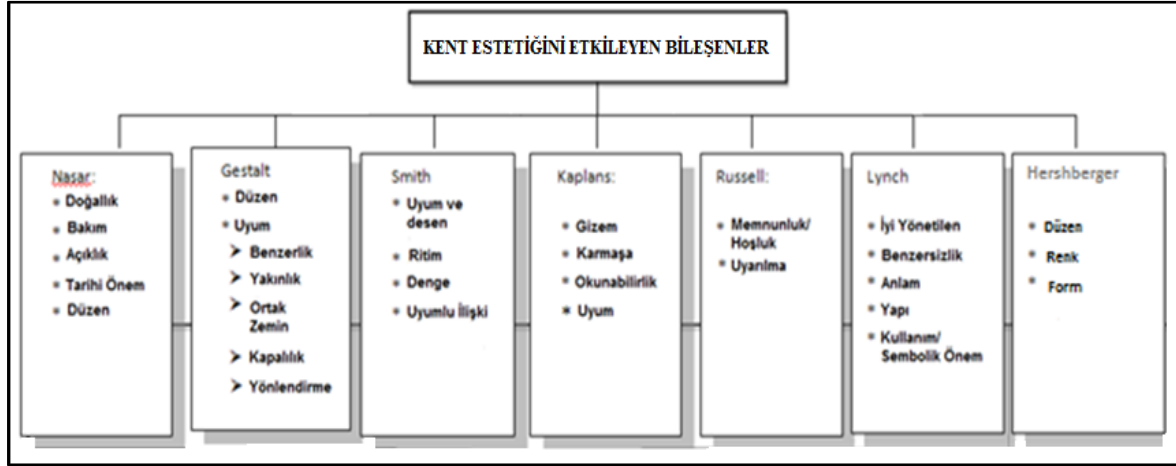
- Koruyucu gözlerin varlığı (sosyal kontrol, güvenlik kameraları),
- Görünebilirlik gibi alt başlıkları içermektedir (İnceoğlu, 2007:172).

Jacobs'un (1961) "Sokaktaki Gözler" (Eyes on the Street) ve Newman'ın (1972) "Savunulabilir Mekân" (Defensible Space) çalışmalarında güvenlik için yaya ölçeğinde çevrelerin önemi vurgulanmaktadır (aktaran Joh ve diğerleri, 2012). Bu konuda yapılan çalışmaların çoğunda yapılı çevrenin fiziksel özelliklerinin, suçu azaltan ya da artıran temel etmen olduğu belirtilmektedir. Suç oranları yürüme seyahatleri üzerinde oldukça güçlü bir etkiye sahiptir. McDonald'ın (2008) yapmış olduğu bir çalışmada şiddet suçunun yürüme davranışı üzerinde belirgin negatif etkisinin olduğu belirtilmekte; Satariano ve diğerlerinin (2010) yapmış oldukları çalışmada ise mahallesini güvensiz algılayan yaşlıların güvenli algılayanlara oranla yürümek için daha az zaman ayırdıkları ifade edilmektedir (aktaran Joh ve diğerleri, 2012). Alfonzo (2005) güvenliğin sağlanması için fiziksel nezaketsizlik ve suç korkusuna neden olacak kentsel tasarım uygulamalarından kaçınılması gerektiğini, arazi kullanımındaki çeşitliliğin ve insan yoğunluğunun güvenlik duygusunu arttıracak görüşüne yer vermektedir (Tekel ve Tamer, baskıda).

Bireyin yürürken mekanda yenilikler keşfetmesi de yürünebilirliği etkilemektedir. Keşfetmek insani bir ihtiyaçtır. Çocuklar içinse zihinsel ve sosyal gelişmeleri açısından önemlidir. Merak duygusu uyandıran vistalara, sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere (sokak gösterileri, partiler, danslar, küçük grup gösterileri, toplu bir eylem için sosyal kenetlenme) yer verilmesi bunların içinde sayılmaktadır. Bu tip eylemlerde insanlar daha çok kaynaşmaktadır (Banerjee, 2001).

2.2.2. Estetik kalite bileşenleri

Mekân kalitesine yönelik araştırma yapan birçok kuramcı, incelemelerini mekanın fiziksel özellikleri üzerine kurgulamakta, herhangi bir yere ait fiziksel özelliklerin, estetik (algısal/duyusal) deneyimi de etkilediğini ileri sürmektedirler. Bu kapsamda literatürde, kent estetiğini etkileyen bileşenler incelenerek, Şekil 2.8’ de verilmiştir.



Şekil 2.8. Teoriden ortaya çıkarılan kentsel estetik bileşenleri (Tekel ve Tamer, baskıda)

Nasar (1998) kent estetiğini değerlendirmede, gözlemci algısına odaklanan 5 temel niteliğin önemli olduğunu belirtmiştir. Bunlar; doğallık, bakım, açıklık, tarihsel önem ve düzen olarak sıralanmıştır. Gestalt psikolojisinde estetik düzen ve uyumun, gruplama ve gruplandırma prensibinden olan “benzerlik, yakınlık, ortak zemin, kapalılık ve yönlendirme” ilkelerini tanımadan geldiği vurgulanmıştır (Arnheim,1977; Von Meiss,1990).

Smith (1980: 74) kentsel estetiği değerlendirmede; “uyum, ritm, denge” nin önemli olduğunu belirtmiş, karmaşa ve düzen arasında bir denge kurulmasına belirgin bir ihtiyaç olduğu üzerine vurgu yapmıştır. Hershberger (1992) yapıli çevredeki düzen, renk ve formun kent estetiğini etkilediğini belirtmiştir (O’Connor, 2007:22).

Kaplan ve Kaplan (1982), estetiği değerlendirmede belirleyici olan değişkenleri “gizem, karmaşa, okunabilirlik, uyum” başlıkları altında incelemiştir. Russell (1988), kentsel estetiği değerlendirirken “memnuniyet/hoşluk, uyarılma” gibi duygusal boyuta ilişkin değişkenlerin önemi üzerinde durmuştur. Lynch (1960) ise kent estetiğini değerlendirmede

“yönetim, benzersizlik, anlam, yapı, kullanım/sembolik önem” gibi değişkenleri incelemiştir. Ewing ve diğerleri (2006) ise mekânın estetik kalitesinin sorgulanmasında kullanılan bileşenleri “zihinde canlandırma, okunabilirlik, kapalılık, insan ölçeği, saydamlık, karmaşıklık/görsel zenginlik, uyum ve düzen” başlıkları altında incelemiştir.

Özet olarak, tez çalışmasında mekanın estetik kalitesini belirleyen bileşenler 10 başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

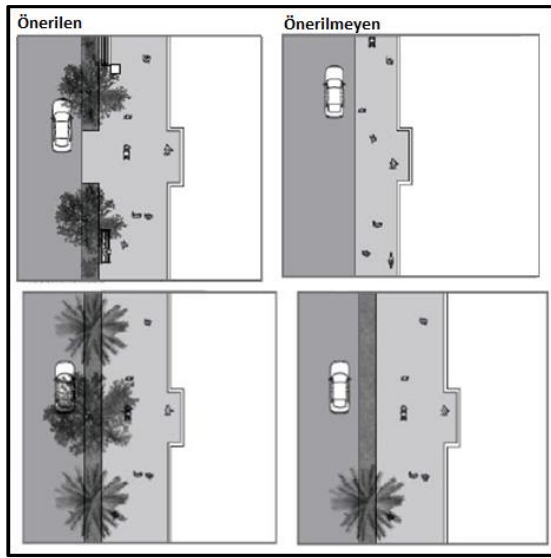
- Düzen,
- Uyum,
- Kapalılık,
- Okunabilirlik,
- Saydamlık,
- Karmaşıklık/canlılık,
- İnsan ölçeği,
- Zihinde canlandırma¹⁷,
- Kimlik,
- Anlam olarak sıralanmıştır.

Düzen: Tasarımda düzeni oluşturan temel ilkeler; denge-simetri, orantı, bütünlük, devamlılık-ritm, tekrar, yakınlık ve vurgu’dur. Denge, mekanda bulunan öğelerin algılanan ağırlığı ile ilgilidir.¹⁸ Denge, öğelerin ağırlıklarının yatay ve dikey eksenin her iki tarafında eşit olarak dağıtılması ile oluşturulmaktadır. Dengenin olmadığı bir mekanda, öğeler birbiri üstüne ve bir tarafa yığılmış olarak görülmektedir. Orantı; boyutlar arası ilişkileri ifade etmektedir. Mekanda her bir öğenin diğeri ile kurduğu orantısal ilişkiler, algı ve iletişimi doğrudan etkilemektedir. Bütünlük; mekandaki öğeler arasındaki ilişkiyi ifade etmekte; mekânı algılamayı kolaylaştırmaktadır. Mekanda görsel unsurlar bütünlük oluşturacak şekilde bir araya getirildiğinde, kompozisyondaki dağınıklığın ve parçalanmanın önüne geçilmiş olunmaktadır. Benzerliğe dayalı bir bütünlük içindeki farklı unsur, dikkati çekmektedir. Mekanda her birimin kendi aralarında ve ayrıntılarda

¹⁷ Zihinde canlandırma, kimlik ve anlam bileşenleri karakter/imağ başlığı altında açıklanmıştır.

¹⁸ İki tür denge vardır; simetrik ve asimetrik denge. Bir görselin merkezden ikiye bölünmesi ile oluşan denge simetrik dengedir. Bu tür bir denge statiktir. Asimetrik dengede ağırlık yaklaşık her iki tarafta da eşit olmakla birlikte, farklı öğelerin bir araya gelmesi ile oluşmaktadır. Asimetrik denge, daha dinamik ve izleyenin dikkatini görsel olarak daha çok çeken bir düzenlemedir.

oluşturdukları kontrastlar, yeniliği ve tazeliği vurgularken, birlikte meydana getirdikleri doku ise bütünlüğü oluşturmaktadır. Kullanıcının gözü, mekanda bazen bir çizgi ya da kıvrım boyunca hareket etmektedir. Göz bir unsurdan diğerine doğru kesintisiz geçişler yapabiliyorsa, devamlılık sağlanmış demektir.¹⁹ Mekanda bir öğenin birçok kere kullanılması tekrarı oluşturmakta; tekrar tasarımda birlik ve düzen oluşturmak için kullanılabilir. İlgili öğelerin mekanda birbirlerine yakın olarak yerleştirilmeleri ise yakınlığı ifade etmekte, bu da kullanıcıların öğeleri gruplamalarına olanak sağlamaktadır (www.iku.edu.tr/, 2016). (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Kaldırımlarda donatı elemanları tarafından oluşturulan algısal devamlılık (City of Los Angeles Department of City Planning, 2008:11)

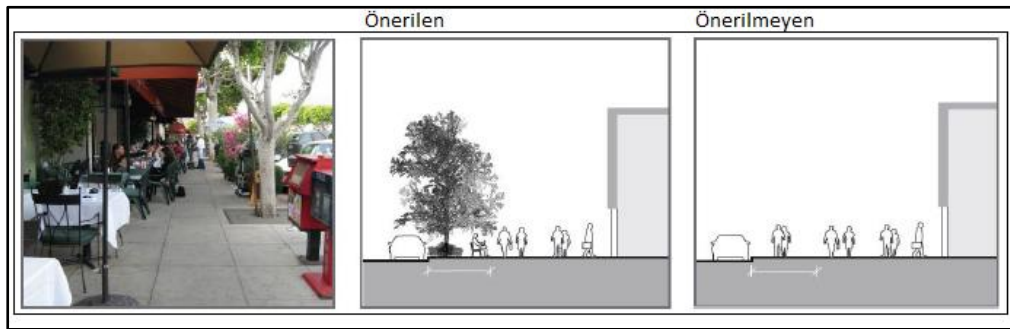
Mekan içerisindeki bazı önemli öğelerin vurgulanması gerekmektedir. Bu amaçla;

- Yön gösteren araçlar kullanmak,
- Önemli öğe için diğerlerinden daha parlak bir renk kullanmak,
- Temel öğeyi diğerlerinden daha büyük yapmak,
- Vurgulamak istediğiniz maddeye dikkatleri çekmek için zemin ve şekil arasında kontrast oluşturmak,
- Diğer şekillerden farklı bir şekil kullanmak,
- Vurgulanacak öğeyi diğer öğelerin çakıştığı bir yere yerleştirmek gibi değişik teknikler kullanılabilir (www.iku.edu.tr/, 2016).

¹⁹ Devamlılığın dozu kaçırıldığı takdirde, tekrarların yol açtığı bir tekdüzeliğe düşülebilmektedir. Kullanıcı bir tasarımdaki devamlılığı zaman ve mekan içinde algılamaktadır. Ritme dayalı devamlılık oluşturmada kullanılan araçlardan biri de tekrar eden bir görsel unsurdur (www.iku.edu.tr/, 2016).

Uyum; görsel tutarlılık ve düzen duygusu olarak ifade edilmektedir. Uyum derecesi, ölçek, karakter, binaların, kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin düzenlenmesinde, kullanılan malzemelerde tamamlayıcılık ilkesinin gözetilmesine bağlıdır²⁰ (Tekel ve Tamer, baskıda). Görsel uyum, mekanların okunabilirliğinin sağlanması, mekânsal çeşitliliğin desteklemesi ile sağlanabilmektedir. Görsel uyum değerlendirmeleri niteliksel olup kişiden kişiye değişebilir olmasına rağmen, yapılan çalışmalar benzer grupların görsel uyum değerlendirmelerinin de benzer olduğunu ortaya koymaktadır (Nasar, 1994).

Kapalılık, sokak ve diğer kamusal mekanların; binalar, duvarlar, ağaçlar ve diğer fiziksel elemanlar ile görsel olarak tanımlanmasının derecesini ifade etmektedir. Mekânı çerçeveleyen binaların bir bütün olarak okunması kapalılığın sağlanması ile mümkün olmaktadır²¹ (Şekil 2.10).



Şekil 2.10. Sokak mobilyaları ve peyzajın kaldırımlarda kapalılık sağlamadaki rolü
(City of Los Angeles Department of City Planning, 2008:10)

Okunabilirlik, mekânın zihinde canlandırılmasına yardımcı olan nitelikler, özellikler olarak tanımlanmaktadır (Herzog ve Leverich, 2003; O'Neil, 1991). Eğer mekânda belirli fiziksel elemanlar ve bunların organizasyonlarında birlik dikkati çekiyor, belirli hisler uyandırıyor ve kalıcı bir etki bırakıyorsa o yerin okunabilirlik niteliği yüksektir. Bir yerin okunabilirliği, insanların onun düzenini anlayabilme kolaylığıdır. Lynch'e (1960) göre

²⁰ Kentsel donatı elemanları her ne kadar tek başlarına bir amaca hizmet etseler de, mekânı tanımlayan öğeler ile uyumlu şekilde tasarlanmayıp, doğru konumlandırılmadıkları takdirde mekândaki toplam kaliteyi düşürmektedirler. Bu nedenle, kentsel donatı elemanları ve mekânı tanımlayan diğer öğeler bir bütün olarak ele alınmalı, mekan kullanıcıları dikkate alınarak uyum içerisinde tasarlanmalıdır.

²¹ Mekânı tanımlayan dikey elemanların ve bu elemanlar arasındaki yatay boşlukların oranı kapalılık kalitesini belirlemektedir (Ewing ve diğerleri, 2006). Spreiregen'e (1965) göre mekânda kapalılık hissinin oluşabilmesi için mekânı tanımlayan dikey elemanlar ile bu elemanlar arasındaki yatay boşluğun oluşturduğu düzlemde açının minimum 30 derece olması gerekmektedir. Bu açıdan düşük açılarda mekânda kapalılık hissi oluşmamakta, 45 dereceden büyük açılarda ise klostrifik düzeyde kapalı alanlar oluşmaktadır.

okunabilirlik bir çevrenin fark edilebilir ve tutarlı bir örüntüye sahip olmasıdır.²² Okunabilirliğin alt bileşenlerini psikolojik, fiziksel ve mekânsal olarak üç temel başlık altında irdelemek mümkündür. Psikolojik bileşenler içerisinde oryantasyon ve yön bulma; fiziksel bileşenler içerisinde mekanın algılanmasını kolaylaştıran temel öğeler (izler, odaklar, sınırlar, bölgeler, nirengi noktalarının varlığı); mekânsal bileşenler içerisinde mekanda düzen, ritim, yakınlık, benzerlik, kapalılık, devamlılık ilkelerinin varlığı önem kazanmaktadır²³ (Eraydın, 2007'den aktaran Tekel ve Tamer, baskıda). Mekânın okunabilir olması ikinci boyutta plan kurgusuna ve karmaşıklık derecesine (Abu-Obeid, 1998; Hunt, 1984; O'Neill, 1991), üçüncü boyutta ise mekândaki elemanların ve mimari bileşenlerin fark edilebilir olmasına bağlıdır. Okunabilirlik bireylerin kentsel mekân ile uyumlu yaşaması, bireyde mekâna ait aitlik duygusunun gelişmesi ve mekânda güvenlik ihtiyacının karşılanması bağlamında önemlidir.

Tasarımın bir unsuru olarak *saydamlık*; sokak kenarının ötesindeki işaretler, tabelalar vb. fiziksel elemanları, sokak kenarının ötesindeki kişi ve olayları görebilme imkânıdır. Diğer bir deyişle saydamlık, sokaktan veya sokağın köşesinden, bir başka kamusal mekanın girişinden, bu mekânların ve mekândaki aktivitelerin potansiyel kullanıcılar tarafından görülebilmesi ve algılanabilir olmasını ifade etmektedir (Tekel ve Tamer, baskıda). Saydamlığı etkileyen fiziksel unsurlar; duvarlar, pencereler, kapılar, bina girişleri, parmaklıklar, peyzaj elemanları, avlulara açılan kemerler ve yapıların uzunluklarıdır (Ewing ve diğerleri, 2006). Gelen geçenin uğradığı ve alışveriş yapmayı davet eden, vitrinleri olan bir alışveriş sokağı, saydamlığa verilebilecek klasik bir örnektir. Boş duvarlar ve yansıtıcı cam binalar da saydamlığı azaltan örneklerdir. Ancak ağaç veya çalılar tarafından boş duvarlarda oluşturulan, yaşam belirtisi sağlayan peyzaj dokusu ve bitkilendirme, duvarlarda saydamlık özelliği oluşturabilmektedir. Sokak düzeyinde iç ve

²² Kentin beş bileşeni, yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve nirengi noktaları kamusal açık mekanın fiziksel öğeleridir (Lynch, 1960). Söz konusu elemanların açıklık ve netliği, kente görüntü kapasitesi ve okunaklılık sağlamaktadır. Yollar ve sınırlar sürekliliğin elemanlarıdır, düğüm ve nirengi noktaları nokta elemanlar olmaya eğilimlidir ve bölgeler iyi sınırlanmış, çevre alanlardan ayrılarak kendine ait görsel dokusu olan mekansal elemanlardır (Lang, 1994).

²³ Mekânsal kurgunun karmaşıklığı ve işaret öğelerinin tanımlanabilirliği okunabilirlik derecesini değiştirmektedir. Bir yerin okunabilirliği; oryantasyonu ve yön bulmayı kolaylaştıran sokak ve yollarının, nirengi noktası olacak fiziksel elemanların varlığı ile arttırılabilmektedir. Mekan içerisinde yönelimi sağlayan işaretleme ve grafik bilgi sistemleri, mekanı diğer mekanlardan ayrı kılan nitelikleri, referans noktaları olarak hizmet veren fiziksel bağlantıların varlığı ve düğüm noktalarının tanımlılığı mekanın okunabilirliğini arttırmakta, kullanıcıların kentsel kamusal mekanı daha rahat algılamalarını ve bu mekanların zihinlerinde daha kolay canlandırılmasını sağlamaktadır.

dış mekanlar arasında meydana gelen etkileşimin devamlılığını sağlayan en kritik şey saydamlıktır.

Karmaşıklık, bir yerdeki görsel zenginliği ifade etmektedir. Karmaşıklık, fiziksel çevredeki çeşitlilik ile ölçülmektedir. Bina çeşitleri, cepheleri ve sayıları, peyzaj elemanları, kent mobilyaları, tabelalar ve insan hareketleri mekânı zenginleştiren öğeleri oluşturmaktadır (Ewing ve diğerleri, 2006). Kamusal ve özel yaşamın, çeşitli aktivitelerle gün içinde bir araya gelebildiği kentsel mekanlar insanların hem sevdiği hem kullanmaktan zevk aldığı kentleri var etmekte (Tibbalds, 1992); bir kamusal mekan, ne kadar çeşitlilik vaat ediyorsa, o kadar çok sayıda insana hitap etmekte, dolayısıyla kullanımı ve canlılığı artmaktadır.

İnsan ölçeği, mekânı tanımlayan fiziksel öğelerin boyut, yapı ve oranlarının, kullanıcılar tarafından algılanabilir derecede olmasını ifade etmektedir. İnsan ölçeği, görsel olarak, bir objenin bir bütün olarak algılanabildiği, ayırt edilebilir parçalarının modüler olarak okunabildiği uzaklık olarak da tanımlanmaktadır (Tekel ve Tamer, baskıda). İnsan ölçeği, yapıları çevrede birçok değişkene bağlı olduğundan ötürü net bir ölçüsü yoktur. Lucic (1995) yürüme kalitesi ile ilintili, insan ölçeğini etkileyen değişkenleri birincil ve ikincil faktörler olarak iki gruba ayırmaktadır. Birincil faktörler içerisinde; sokağın genişliği, sokağı çevreleyen yapıların yüksekliği ve sokağın uzunluğu; ikincil faktörler içerisinde ise cephe düzenlemeleri, mekânı bölen öğeler (kent mobilyaları, peyzaj öğeleri) ve sokak tipleri (daralan, kıvrılan) sıralanmıştır (Tekel ve Tamer, baskıda). Ewing ve diğerleri (2006) ise fiziksel olarak insan ölçeğine katkıda bulunan elemanları; bina detayları, kaldırım dokusu, ağaçlar ve sokak mobilyaları olarak sıralamışlardır. Yapılan çalışmalar sonucunda sokağı çevreleyen binaların yüksekliklerinin sokak genişliğine oranının 1: 1 ve bu orana yakın olduğu ölçülerin ara sokaklar için ideale yakın olduğu bulunmuştur (Tekel ve Tamer, baskıda).

Bir kentin gözlemci üzerinde bıraktığı izlenimler o kentin imaj ve kimliğini oluşturmaktadır.²⁴ Kentin beş bileşeni, yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve nirengi

²⁴ Çevresel imajı, kalıcı etki yaratan biçimsel özelliklerin bilişsel ve duyuşsal alanda oluşturduğu bir zihinsel şema olarak tanımlanmak mümkündür. İnsanların yaşadıkları çevre ile ilgili bilgileri daha önce kazanılmış bilgilerle ilişkili olarak basitleştirilmiş biçimlerde bellekte birleştirilmektedir. Bu bilgiler, bireylerin zihinlerinde, çevre ile karşılıklı etkileşim sonucu, şematik bir kurgu içine yerleştirilmektedir. Çevrenin fiziksel özelliklerinin genelleştirilmiş bir zihinsel haritası veya kişinin zihninde taşıdığı şema, bir ölçüde, temsil ettiği çevreye benzeyen bir imaj olarak da tanımlanmaktadır (Aydın, 1993).

noktaları olup bu ögelere ait zihinsel imgelerin bir araya geliş şekilleri kentsel imajı oluşturmaktadır (Lynch, 1960).

Karakter/İmaj;

- Zihinde canlandırma,
- Kimlik,
- Anlam alt başlıkları altında irdelenmektedir.

Zihinde canlandırma mekanı farklı, hatırlanabilir ve unutulmaz yapan niteliklidir. Fiziksel elemanlar ve düzenlemeler, farklı duyular ve uzun soluklu etkiler yaratarak mekanı hayal edilebilir kılmaktadırlar (Ewing ve diğerleri, 2006). Lynch (1960), zihinde canlandırmayı nesnedeki kalite olarak tanımlamakta, bu kalitenin de kullanıcıda güçlü imajların oluşumuna katkı verdiğini belirtmektedir. Karakteri olmayan mekanların zihinde canlandırılma nitelikleri de yoktur. Tarihi yapılar, nirengi noktaları ve mekânın özgünlüğü zihinde canlandırmayı kolaylaştırmaktadır (Lynch, 1960). Tunnard ve Pushkarev (1963:140), "Bir nirengi noktası önemli bir mekanın kimlik ve görsel yapısını vererek, isimsizliğini, tanımsızlığını ortadan kaldırır" diyerek nirengi noktalarının önemine değinmişlerdir.²⁵ Mekan duygusu ile ilgili olan zihinde canlandırma; okunabilirlik, güvenlik, insan ölçeği, saydamlık, bağlantı, çeşitlilik ve uyum gibi diğer birçok tasarım prensibinin etkisi altında oluşmakta; mekanda bu niteliklerin varlığı zihinde canlandırmayı etkilemektedir.

Kimlik özelliği, ya da genelde söylendiği gibi "mekan/yer duygusu" güzel bir çevrenin temel taşıdır. O olmazsa bir gözlemci o dünyadan bir şey algılayamaz; parçalarını ayırt edemez veya hatırlayamaz. Yer duygusu olursa, kişi ilişkiler kurmaya başlar; sahiplik duygusu için görsel bir temeli olur; yerlerin ve insanların eşsizliğinin tadına varır (Lynch,1990).

Anlam; inanış, kültürel yapı, dünya görüşü, felsefe, din vb. faktörlerden etkilenmektedir.²⁶ Anlam kimliği desteklemekte ve belli yapılar, belli nirengiler olarak değişik kültürlerle

²⁵ Nirengi noktaları zihinde canlandırmanın önemli bir bileşenidir. "Nirengi noktası" mutlaka görkemli bir sivil yapı ya da büyük bir nesneyi temsil etmemekte; Lynch'in belirttiği gibi "bir kapı tokmağı veya kubbe" de nirengi noktası olabilmektedir. Görsel sonlandırma noktaları, yönlendirme noktaları ve kentsel ortamda kontrast noktaları olan nirengi noktaları mekanı tanımlamada da önemli rol oynamaktadır.

²⁶ Görsel çevre gözlemcilerine anlamlı gelmelidir yani görünür karakteri, hayatın diğer yönleriyle (yerlerin işlevi ve aktiviteleri, tarihleri, gelecekleri, toplum yapısı, insan değer ve amaçları) de uyuşmalıdır (Lynch,1990).

değişik şeyler ifade etmektedir²⁷ (Tweed ve Sutherland, 2007). Doğal ve yapısal çevreler, algısal olarak hissedilebilir olmalarının yanı sıra, bireylerin duygusal olarak etkilenebilecekleri özellikleri de bünyelerinde taşımakta, bazı sözsüz mesajlar veya anlamlar sunmaktadır (Kancıoğlu, 2005:52). Rapoport (1982), bireylerin çevrelerini bilişsel şemalarına dayalı olarak anlamlandırdığı ve ortamın anlamının, bireyin davranışını yönlendirdiğini belirtmiştir. Weber (1995), anlamın, biçimin ötesinde bir şeye dayandığını, nesnenin veya mekanın konseptinde yer aldığını belirterek; biçimin anlamla ve anlamın da belirli ifadelerle sınırlandırılmayacağını açıklamıştır.²⁸

2.2.3. Yapım kalite bileşenleri

Mekanın yapım kalitesini belirleyen temel bileşenleri; dayanıklılık ve sağlamlık olarak iki başlık altında irdelemek mümkündür. Kaliteli malzeme kullanım kararları, uzun süreli olarak fiziksel mekan kalitesini garanti etmektedir.

Dayanıklılık ve sağlamlık, sürekli ve uygun ortam oluşturmada çok önemlidir. Kamusal mekanlarda yoğun kullanıma maruz kalan tüm yüzey, kaplama ve diğer fiziksel elemanlar için yüksek kaliteli malzeme kullanmak dayanıklılık ve sağlamlık için gereklidir. Kullanılacak malzemelerin aşınmaya, kırılmaya karşı dayanıklı olması, renk kaybı olmaması, güneşi yansıtmaması, kir tutmaması, kaygan olmaması, takılma riski oluşturmaması, mekanın yapım kalitesi açısından önemlidir.

²⁷ Moles (1966), bir nesnede mevcut olabilecek bilgiyi estetik ve anlamsal olmak üzere ikiye ayırmıştır (Weber,1995). Bunlar; 1. Estetik bilgi: Duyguları ve gizli hisleri ortaya çıkaran dönüştürülemez bilgi, 2. Anlamsal bilgi: İşaretler aracılığıyla yorumlanabilen, temsili sunuşları içeren bilgidir. Richardson (1980), nesnelerin anlamlarını, bireysel hisleri içermenin ötesinde, bireylerin ona gösterdikleri tepkinin bir yorumu olarak nitelendirmiştir. Bonta (1980) ve Blau (1980) de, nesnelerin, biçime ve anlama ilişkin olmak üzere iki farklı yönüne değinerek; anlamın, biçimin bir soyutlaması olduğunu; biçimin özelliklerden, anlamın ise değerlerden oluştuğunu ifade etmiştir. Panofsky (1955), nesnenin sunduğu doğal ve olgusal anlamlar ile bireyin deneyimlerine dayalı olarak nesneye yüklediği anlam olmak üzere, nesnenin farklı anlamlar taşıdığını belirtmiştir (Gür, 1996).

²⁸ Rapoport (1982), anlam konusundaki çalışmalarını; 1. Dilbilimin kurallarına dayandırılan semiyotik modellerin kullanıldığı yaklaşımlar, 2. Sembollerini incelemeye yönelik yaklaşımlar, 3. sözsüz iletişime dayalı olarak geliştirilen yaklaşımlar olmak üzere üç temel prensibe dayandırmıştır. Krampen (1989) ise, anlam konusundaki yaklaşımları semiyotik ve çevresel psikoloji olmak üzere ikiye ayırmıştır. Semiyotik yaklaşımda, anlam, işaretlerin özelliğinden kaynaklanmakta olup, bireyin yorumuna dayanmaktadır. Çevresel psikolojide, anlam, esas olarak çevre ve birey davranışı ilişkisine, yani etki ve tepkinin ortak sürecinin ürünü olarak değerlendirilmektedir. Morris (1938) semiyotik anlamı; 1. Semantik (dizimsel) anlam: Elemanların bir araya gelişleri ve oluşturduğu yerleşim düzeninin sunduğu anlam, 2. Sentaktik anlam: Elemanların temsil ettiği fikir veya tutuma bağlı olarak ilişkilendirilen anlam, 3. Pragmatik (yararsal) anlam: Elemanın temsil ettiği sembol ile kullanıcı arasındaki ilişkiye bağlı olarak oluşan anlam olmak üzere üç gruba ayırarak incelemiştir (Lawrence, 1989).

Yaya mekanlarında yer kaplama malzemesi seçiminde sağlamlığa, yüzeyin düzgünlüğüne, kaymayan ve parlamayan malzemeye öncelik verilmelidir. Malzemeler dayanıklı, yaralanmalara neden olmayacak, gerektiğinde sökülüp yenilenebilecek türde seçilmelidir. Özellikle merdiven basamakları, rampa, kaldırım ve yaya geçitlerindeki yüzey kaplamaları, takılmaya neden olmayacak düzlükte, dayanıklı ve kaygan olmayan malzeme ile kaplanmalıdır. Aynı şekilde donatı elemanları ve sokak mobilyaları malzeme seçiminde de sağlamlığa, gerektiğinde sökülüp yenilenebilecek türde, az bakım gerektiren, yapısal çevre ile uyumlu malzemeler olmasına dikkat edilmelidir.

2.2.4. Bakım/hizmet kalite bileşenleri

Bakım-hizmet kalite bileşenlerini 3 başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar;

- Düzenli bakım-onarım
- Kontrol ve denetim (kamu ve özel hizmetler)
- Çevre sağlığı/temizlik' tir.

Kentsel kamusal mekanların kalitesi, onların fiziksel özelliklerine bağlı olduğu kadar, sürekli olarak sağlanan bakım hizmetinin kalitesine de bağlıdır. Bakımsız bir yer çürüme ve düzensizliğin görünür işaretlerine sahiptir. Düzenli bir yer, bakımlıdır ve aşınma-yıpranmanın izlerini az göstermektedir (Ewing ve diğerleri, 2006).

Kent mekanın daha nitelikli olması ve kullanıcı memnuniyeti için gerekli bakım hizmetlerinin iyileştirilmesi konusunda gerekli aktiviteler;

- Sokakların temizlenmesi (günde bir kez yıkanma, iki kez süpürülme),
- Çöplerin toplanması (günde en az bir kere tercihen sabah erken),
- Atıkların toplanması (her iki saatte el ile toplama yapılmalı, konteynırlar görünür yerlerde olmamalı),
- Duvar yazıları ve el broşürlerinin toplanması (günde en az bir kere),
- Bakım (boya, küçük tamir ve diğer aydınlatma, sokak mobilyası vb. elemanların bakımı 24 saatte bir),
- İşaretleme (yol işaretleri, yaya işaretleri, genel bilgi işaretlerinin bakımı) şeklinde gruplanmaktadır (Gülersoy ve diğerleri, 2012).

Kamusal mekanlarda *kent mobilyaları* (tarihi, fonksiyonel ya da estetik amaçlara hizmet eden sanat eserleri, doğal öğeler, döşeme kaplamaları, aydınlatma öğeleri, bilgi iletişim panoları, satış büfeleri, gazete, çiçek satış kulübeleri, kiosklar, telefon kabinleri gibi) ile *alt yapı elemanlarının* (pis su, temiz su, yağmur suyu kanalları, temizleme, sulama kanalları, su boruları, yangın muslukları, yüksek ve alçak gerilim elektrik kabloları, hava gazı, merkezi ısıtma, telefon boruları gibi) koruma, bakım ve onarımı, mekan kalitesinin sağlanması ve sürekliliği açısından önemlidir.

Lynch (1984) iyi bir kent formunu tanımlarken, “denetim (çevrenin kontrol sorumluluğu)” ilkesinin de sağlanması gerektiğini ifade etmiştir. Bakım ve onarım hizmetlerinin istenilen düzeyde yapılıp yapılmadığının, 24 saatlik düzenli denetim programları ile dikkatle izlenmesi gerekmektedir.

Kentsel mekanlarda insan aktivitelerinin devamlılığı ve kullanıcı memnuniyeti, sağlıklı ve temiz bir çevre ile mümkün olmaktadır. Kentsel mekanların tüm kentlilere iyi sağlık koşulları sunması, bunun organize bir şekilde devamlılığının sağlanması ve insan sağlığını tehdit eden durumlarda önlem alınması çevre sağlığı içerisinde önemle ele alınması gereken konular arasındadır.

Karma kullanımların yer aldığı ve araç trafiğinin yoğun bir şekilde kullanıldığı kentsel mekanlarda görülen hava kirliliği, görsel kirlilik ve çevresel kirlilik vb. durumlar, sağlıklı olmayan ortamların oluşmasına neden olmakta ve kullanıcıları rahatsız ederek mekan kullanımını azaltmaktadır. Kentsel mekanlarda hava kirliliğini azaltan, görsel karmaşa yaratmayacak düzenlemelerin yapılmasının yanında donatı elemanları arasında yer alan çöp kutularının da dış mekan kullanım birimlerinin, yaya yolunun sirkülasyonunu engellemeyecek şekilde, mekanların özelliğine göre ihtiyacı karşılayacak miktarda yerleştirilmeleri, çevresel temizliğin sağlanması açısından önemlidir. Mekana yetmeyen çöp kutuları alanın kirlenmesine, fazla ve gereksiz yerleştirilenler ise karmaşaya neden olmaktadır. Her iki durumda da görsel kirlilik oluşmaktadır.

2.3. Mekânsal Kalitenin Yürünebilirliğe Etkisi

Kaliteli mekanlar, kullanıcı gereksinimlerini en uygun biçimde karşılamalarının yanı sıra etkin kullanılan, güven ve memnuniyet duyulan mekanlar olma özellikleri ile

yürünebilirliği de desteklemektedirler. Literatürde mekânı yürünebilir yapan niteliklerin neler olduğu tartışılmakta, mekan kullanıcılarının bireysel tepkilerinin yanı sıra mekânsal kalite kavramı içerisinde ele alınan fiziksel, algısal niteliklerin de yürünebilirliği önemli ölçüde etkilediği belirtilmektedir. Mekânın fiziksel niteliklerini; bina yükseklikleri kaldırım-sokak genişliği, trafik yoğunluğu, peyzaj düzenlemesi, arazi kullanımında çeşitlilik, çevre temizliği, dayanıklılık gibi biçimsel özellikler, algısal niteliklerini ise; düzen, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık ve zihinde canlandırma gibi tasarım ölçütleri oluşturmaktadır. Tez çalışmasında mekânsal kalite kavramı içerisinde değerlendirilen fiziksel ve algısal nitelikler; fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet olmak üzere 4 başlık altında ele alınmakta ve bu kalite bileşenlerinin yürünebilirlikle ilgili sürece olan etkisi irdelenmektedir.

2.4. Bölüm Değerlendirmesi

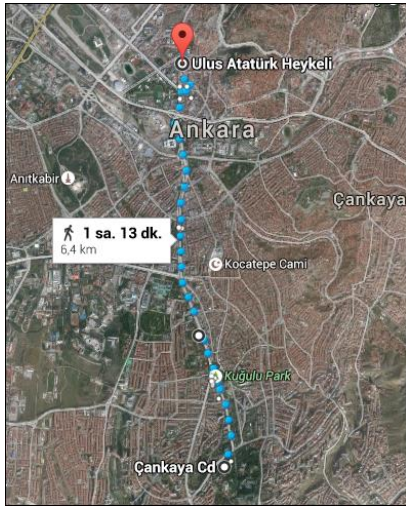
Çalışmanın bu bölümünde kentsel mekanlarda yürünebilirlik kavramı, yürünebilirliği etkileyen faktörler ve mekansal kalite kavramı ortaya konmuş, literatürde tartışılan ve teorisyenler tarafından inceleme ve araştırmalarda ele alınan kalite bileşenleri Çizelge 2.1 ve Çizelge 2.6’da verilmiştir. Tez çalışmasında, “mekansal kalitenin yürünebilirlik üzerine etkisini” destekleyici Voort ve Wegen (2005), Franz (2005), Ewing vd. (2006), ODPM (2004), CABA (2007), Paumier vd. (1988), Gehl (2004) ve Madden (2001)’in çalışmaları temel olarak kabul edilmiş ve Çizelge 2.1 ve Çizelge 2.6’daki teorisyenler tarafından en çok kullanılan, ortak olan yürünebilirlikle ilgili mekansal kalite bileşenleri, çalışmada kullanılmak üzere ele alınmıştır. Mekansal kaliteyi ölçmek üzere belirlenen ve yürünebilirlikle ilgili süreci etkilediği düşünülen bu bileşenler; fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet olmak üzere 4 başlık altında toplanmıştır. Buna göre mekânsal kalite bileşenlerinden fiziksel kalite bileşeni, “*erişilebilirlik, bağlantı, işlev ve kullanım çeşitliliği, güvenlik, konfor-rahatlık ve eğlence-keşif*” alt bileşenleri; estetik kalite bileşeni “*düzen, uyum, kapalılık, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık, insan ölçeği, zihinde canlandırma, kimlik, anlam*” alt bileşenleri; yapım kalite bileşeni “*dayanıklılık-sağlamlık*” alt bileşeni ve bakım-hizmet kalite bileşeni “*düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği*” alt bileşenleri ile değerlendirilmiştir.

3. ANKARA ATATÜRK BULVARI'NDA MEKANSAL KALİTE BİLEŞENLERİNİN YÜRÜNEBİLİRLİĞE ETKİSİ

Mekan kalitesinin yürünebilirlik üzerine etkisini incelemek amacıyla örnek çalışma alanı olarak Atatürk Bulvarı seçilmiştir. Bulvarın seçilmesinin temel nedeni, bulvarın farklı nitelikte kesitlere ve işlevlere sahip olmasının yanı sıra, bazı bölümlerinde fiziksel özelliklerin ve algısal niteliğinin farklılaşması ayrıca kent içerisinde halen yoğun yaya akışının gözlemlendiği bir aks olmasıdır. Bu nitelikleri ile bulvar, tez çalışmasında öne sürülen hipotezlerin test edilmesine imkan tanımaktadır.

3.1. Atatürk Bulvarı

Atatürk Bulvarı, kent içerisindeki konumu itibarıyla şehir içi ulaşımın ana omurgası niteliğindedir. Atatürk Bulvarı, Ulus'u, Çankaya'ya bağlayan, kentin en önemli ve özgün yapıya sahip aksıdır. Bulvar, Ankara İli, Altındağ ve Çankaya İlçe sınırları içerisinde yer alıp, Cumhuriyet Caddesi, Anafartalar Caddesi, Çankırı Caddesi kesişiminde bulunan Ulus Meydanı'ndan, Çankaya Caddesi'ne kadar uzanmaktadır.²⁹



Harita 3.1. Atatürk Bulvarı'nın konumu

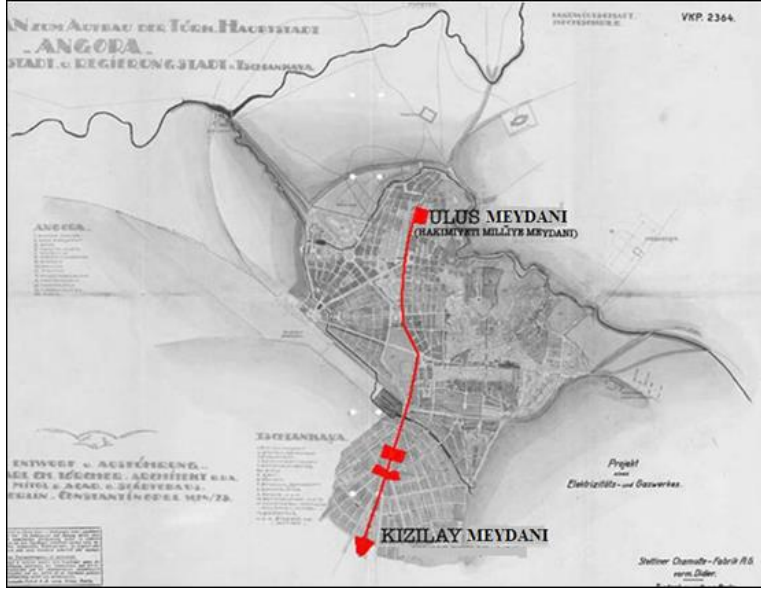
²⁹ Bulvarın kuzeyinde, Ulus Meydanı, Opera Kavşağı, Sıhhiye Kavşağı, Sıhhiye Köprüsü ve köprüye paralel uzanan tren yolu ile toplu taşıma durakları yer almakta olup bulvarın orta noktasında Tandoğan-Kolej arasında uzanan aksı bağlayıcı nitelikteki Kızılay Kavşağı bulunmaktadır. Bulvarın bir diğer kavşak noktasını oluşturan Akay Kavşağı, Eskişehir Yolu ile Çankaya-Kavaklıdere semti arasında, bulvarın güney kesiminde yer alan Kuğulu Kavşağı ise Ayrancı ve Gaziosmanpaşa Mahalleleri arasında bağlayıcı bir rol üstlenmektedir. Bulvar Çankaya Köşkü önündeki kavşak noktası ile sonlanmaktadır.

Atatürk Bulvarı, bulvara eklemli akslar ile Keçiören, Altındağ, Çankaya, Yenimahalle ve Mamak İlçelerini birbirine bağlayan, toplayıcı ve bağlayıcı önemli bir akstır. Bulvar batı yönünde Tandoğan, Emek, Dikmen semtlerine ve Eskişehir Yoluna, doğu yönünde Kolej, Dikimevi, Kavaklıdere ve Gaziosmanpaşa semtlerine bağlanmaktadır. Bulvarın kentin kuzeyi ile bağlantısı genellikle Sıhhiye Köprüsünde bulunan toplu taşıma durakları ile sağlanmaktadır.

3.1.1. Atatürk Bulvarı'nın tarihsel gelişimi ve dönüşümü

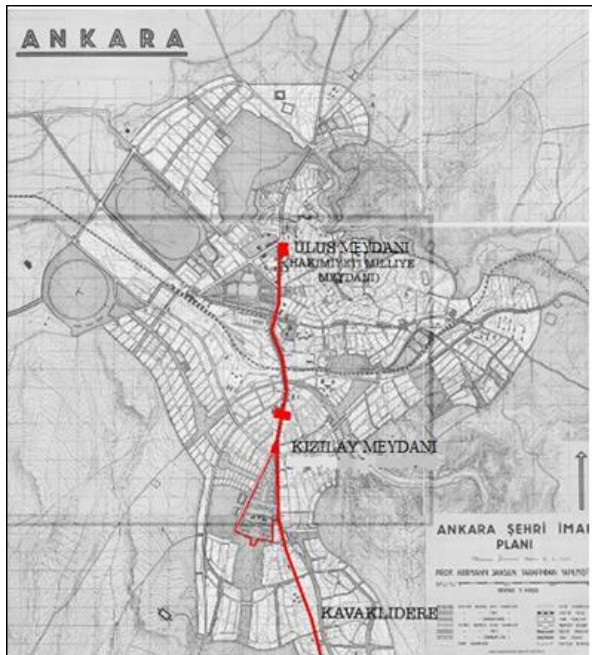
Ulus Meydanı'ndan Çankaya Köşkü'ne uzanan Atatürk Bulvarı, erken Cumhuriyet döneminin modernleşme hareketinin mekânda temsilinin en belirgin örneklerindendir. Bulvar, yeni başkentin kurulmasının ve Cumhuriyet ideolojisi kapsamında halka kazandırılmaya çalışılan çağdaş yaşam biçiminin önemli bir sahnesi olarak tasarlanmış ve buna dayalı bir ölçü ve düzen içerisinde şekillenmiştir (Erkan, 2009). Geçmişten günümüze bulvar değişken politik ve ekonomik süreçlere tanıklık etmiş ve bunlara paralel olarak dönüşüm geçirmiştir.

1923'te Ankara'nın başkent ilan edilmesinden önce, bulvarın olduğu eksen kırsal nitelikli ve Atatürk'ün Çankaya'daki evinden Meclis Binasına ulaşmakta kullandığı bir iz olarak varlığını sürdürmüştür (Erkan, 2009). Ankara'nın başkent ilanından sonra, yeni rejimin gerektirdiği yapısal ihtiyaçların giderilmesi amacıyla 1924 yılında Lörcher Planı yapılmıştır. Lörcher Planı'nda 1923 öncesi var olan iz üzerinde Ulus Meydanı'ndan bugünkü Kızılay Meydanı'na uzanan kısım vurgulanmış; böylece Ulus civarındaki eski kent dokusuyla, yeni kent dokusu bütünleştirilmiştir (Harita 3.2).



Harita 3.2. Lörcher Planı (Cengizkan, 2004)

1927'den sonra başkent Ankara'nın yapılaşma süreci hızlandırılmış ve Ankara'nın yeni planının elde edilmesi için yarışma düzenlenmiştir. Yarışmayı kazanan Jansen tarafından plan 1932 yılında tamamlanmıştır. Lörcher Planı'nda Ulus'tan Kızılay Meydanına kadar uzanan aks, Jansen Planı'nda kentin daha kuzeyinde yer alan Kavaklıdere Mahallesi'nin yakınlarına kadar planlanmıştır (Harita 3.3).



Harita 3.3. Jansen Planı (Cengizkan, 2004; <http://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de>, 2016)

Atatürk Bulvarı'nın tarihsel süreçte Ankara kent bütünü içindeki konumu, kent merkezi gelişimi ile birlikte Harita 3.4'te verilmiştir.



Harita 3.4. Ankara Kenti, kent merkezi gelişimi ve Atatürk Bulvarı
(Çakan, 2004'ten alıntı yapılarak yazar tarafından geliştirilmiştir)

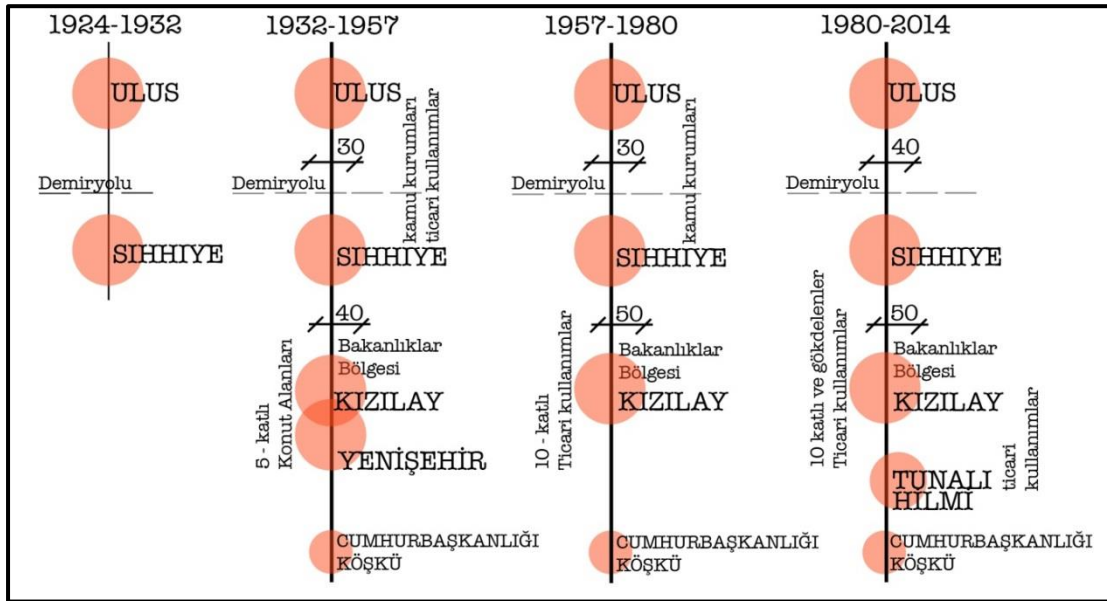
1930'lu yıllarda Atatürk Bulvarı'nda yer alan yapılar anıtsal yapılardır. Büyük boyutlu, özenli kamusal yapılar çevre içinde etkin ve belirleyici bir konumdadırlar. 1930'lu yılların sonuna dek, Jansen Planı doğrultusunda Atatürk Bulvarı yönetim yapıları, bankalar, bakanlıklar, apartmanlar ve bahçeli evlerle ana aks konumunu almıştır (Bayraktar, Tekel ve Ercoşkun, 2008). Bu yıllarda kent merkezi Ulus Meydanı ve çevresinde gelişim göstermiştir.

1940'lı yıllarda kent merkezinin Kızılay ve çevresinde gelişim göstermesi ile birlikte dönem sonuna doğru bulvar üzerindeki konut ve kurumsal işlevli yapılardan ayrı olarak özel sektöre yönelik yapıların da inşa edilmesi gündeme gelmiştir. Bulvar 1950'lere kadar, Cumhuriyet yönetiminin gücünün büyük boyutlu ve özenli kamusal yapılarla ön plana çıktığı bir aks özelliği göstermiştir.

1950'li yıllarda Bulvar imar değişimlerine sahne olmuştur (Bayraktar, Tekel ve Ercoşkun, 2008). Erkan (2009:53), bu dönemi şu şekilde aktarmaktadır: “*Jansen dönemi planlamasının kentin tasarımına ve imgelerine önem veren yaklaşımını tümüyle reddeden*

'iktisadi belirleyicilik' baskındır artık". Hızla artan kent nüfusu ve araç trafiğinin sonucu olarak, Ankara için 1957'de yeni bir plan (*Yücel-Uybadin Planı*) hazırlanmıştır. Bu plan, bulvarın hem ölçeğini hem de mekânsal kurgusunu büyük ölçüde değiştirmiştir. Planda, bulvar üzerinde kat artışı ve taşıt trafiğine ayrılmış olan şeritlerin genişlemesi öngörülmüştür. Bunun sonucunda, bulvar üzerindeki pek çok yapı çok katlı hale gelmiş ve bulvar araç trafiği öncelikli bir yapıya dönüşmüştür. Aynı dönemde bulvar üzerindeki sosyo-kültürel işlevlerin yerini ticari faaliyetler almaya başlamıştır (Ercan ve Memlük, 2013).

1970'lerde Kızılay bölgesinde bulvarı besleyen yaya sokaklarının düzenlenmesi ile bulvarın eski canlılığına ve kimliğine kavuşacağı düşünülmüştür. 1980 sonrasında bulvar üzerindeki değişim devam etmiştir. Bulvarın genel karakteri değişmemiş ancak özel sektör ağırlıklı banka ve büro yapıları aks üzerinde belirleyici bir rol oynamıştır (Sahil, 1986). 2000'li yıllara gelindiğinde, bulvar katlı kavşak ve yayalar için alt ve üst geçit düzenlemeleriyle taşıt trafiğini öncelikli hale getiren ana arter bir yola dönüşmüştür.



Şekil 3.1. Atatürk Bulvarı'nın mekansal organizasyonundaki dönüşümler (Eldemir,1991'den yararlanılarak Ercan ve Memlük, 2013 tarafından üretilmiştir)

Atatürk Bulvarı'ndaki dönüşüm dört temel başlık altında incelenmiştir. Bunlar; ulaşım türleri, yapılı çevre, açık alan kurgusu ve kullanım dağılımındaki dönüşümlerdir.

Ulaşım türlerinin dağılımındaki dönüşümler

1920-1950 tarihleri arasında iki plan kapsamında tasarlanan bulvar için ilk plan kapsamında, mevcut iz üzerinde düzenleme yapılması öngörülmüş, yaya mekanları olarak bulvara çıkan yeşil akslar ve toplanma alanları önerilmiştir. İkinci plan kapsamında ise bulvar niteliklerine uygun olarak tasarlanması için özel plan notları getirilmiştir.

Jansen, Ulus Meydanı'ndan Kızılay'a kadar olan bölümü 30 metrelik orta kaldırımlı bulvar olarak tasarlamıştır. Kızılay'dan Kavaklıdere'ye uzanan ikinci bölümde ise genişlik 40 metreye çıkarılmıştır. Bulvar tasarımında bisiklet şeridi de önerilmiştir. Kızılay'daki Bakanlıklar bölgesinde ise, ek olarak otobüs tahsisli yol önerilmiştir. Plan notlarında yaya öncelikli tasarım da net olarak ifade edilmiş ve Lörcher planındaki bulvara bağlanan yaya izleri korunmuştur (Jansen, 1937: 25).

1950'lerden 1980'lere kadar olan süreçte nüfus ve araç sahipliğindeki artış, bulvar üzerinde pek çok değişime neden olmuş, 1957'de yürürlüğe giren, Yücel-Uybadin Planı ile bulvarın taşıt şeritlerinin genişletilmesi önerilmiştir. 1959 yılında yapılan düzenleme sonucunda yayaların kullandığı yeşil alan niteliğindeki orta kaldırım, şeritleri ayırmak için kullanılan refüje dönüşmüş, bisiklet yolu tamamen kaldırılmıştır. 1970'lerde ise yaya hareketini kısıtlayan düzenlemelerin iyileştirilmesi amacıyla çalışmalar yapılmış, bunun için bulvara açılan yaya yolları (Sakarya Caddesi, İzmir Caddesi ve Yüksel Caddesi) ve otobüs tahsisli yollar tasarlanmıştır. 1990'lardan günümüze uzanan dönemde ise, katlı kavşak ve yayalar için alt ve üst geçit düzenlemeleri ile Atatürk Bulvarı üzerindeki öncelikli ulaşım türü özel araçlar haline gelmiş, yayaların alt-üst geçitleri kullanmaması sonucunda hızlandırılmış araç trafiğinin içinden güvenli olmayan geçişler gerçekleşmeye başlamıştır (Resim 3.1).



Resim 3.1. Atatürk Bulvarı'nda kullanılmayan yaya üst geçitleri (Saha çalışması, 2015)

Bulvar üzerindeki araç trafiğini hızlandırmak amacıyla yapılan katlı kavşak düzenlemeleri sonucunda, Atatürk Bulvarı'nın bazı bölümlerinde (örneğin, Kavaklıdere bölgesinde), kaldırım genişliğinin, yaya hareketini tamamen engelleyici bir hale geldiği gözlemlenmiştir (Resim 3.2).



Resim 3.2. Atatürk Bulvarı'nda kavşak uygulamaları sonucu yok olan kaldırımlar (Saha çalışması, 2015)

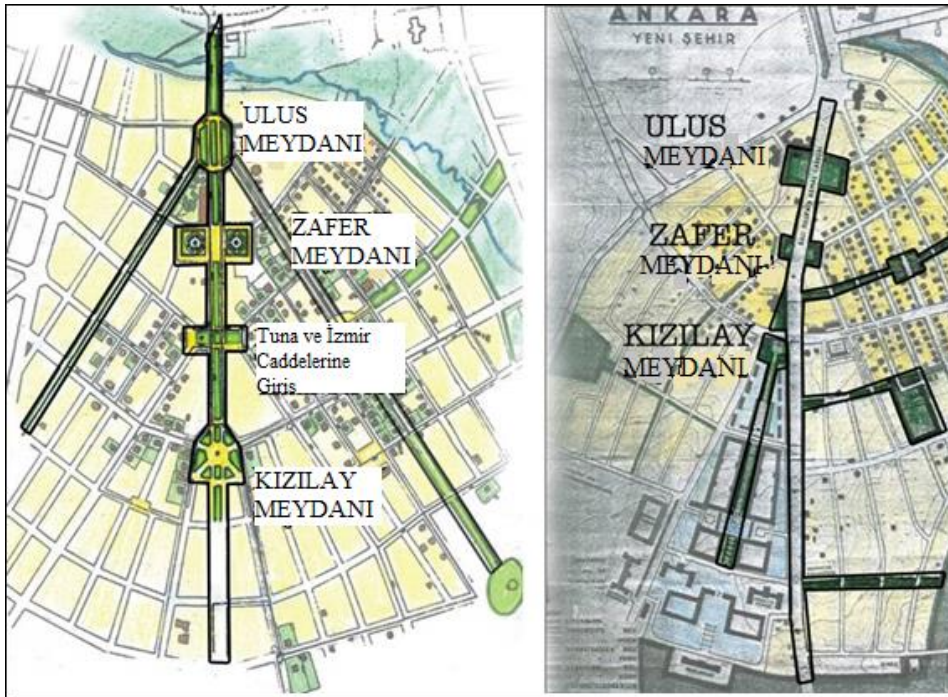
Yapılı çevredeki dönüşümler

1924 Lörcher Planı ile birlikte Atatürk Bulvarı üzerindeki araziler 1925 yılında kamulaştırılarak Cumhuriyet'in gereksinim duyduğu kamu binalarının inşası başlatılmıştır. Jansen Planı kapsamında ise Ulus'tan Kavaklıdere Mahallesi yakınlarına kadar gelişimi öngörülen bulvar üzerinde, konsolosluk binaları da inşa edilerek farklı mimari özelliğe sahip yapıların aynı aks üzerinde toplanması sağlanmıştır.

Yapılı çevredeki temel dönüşüm ise, 1961 yılında Kat Nizam Planı'nın yürürlüğe girmesi ile başlamış, Jansen Planı ile belirlenen 5 kat yüksekliğinin bu plan ile 10 kata çıkarılması öngörülmüştür. Bu dönemde kat artışı ile birlikte bulvarın ölçeği ve yapılı çevresi değişime uğramış ve bu değişim, 1980 sonrası dönemde bulvar kullanıcılarının ticaret alışkanlıklarının ve konut tercihlerinin değişimine paralel olarak bulvarın niteliğinin ve canlılığının azalmasına neden olmuştur.

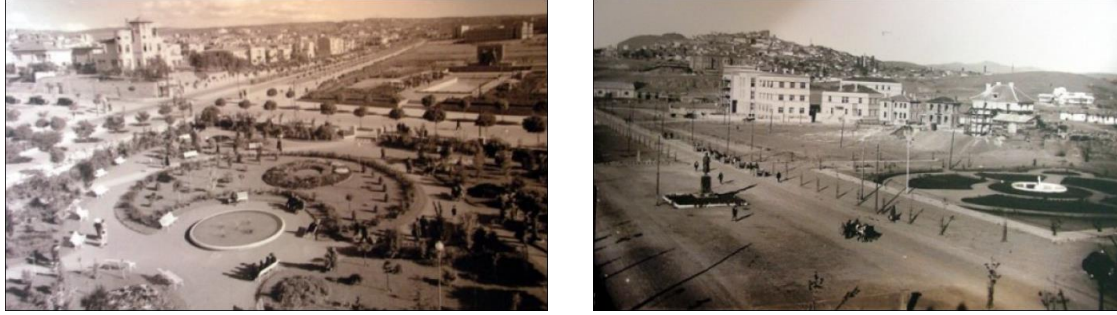
Açık alan kurgusundaki dönüşümler

Lörcher Planı'nda Barok dönemine özgü tasarım anlayışı benimsenmiş, bu tasarım anlayışının ürünü olarak Atatürk Bulvarı da, bir meydanla başlayan ışımsal yol sistemi içerisinde kurgulanmıştır. Jansen Planı'nda meydanların ölçek ve formları değiştirilmiş olsa da, Lörcher Planı'ndaki konumları korunmuştur. Bu planda da bulvarın en önemli açık kamusal alanları; Ulus Meydanı, Zafer ve Kızılay Meydanları olup Bakanlıklar Mahallesi, bulvarın orta noktasında kamuya açık bir yaya mekanı olarak tasarlanmıştır (Harita 3.5).



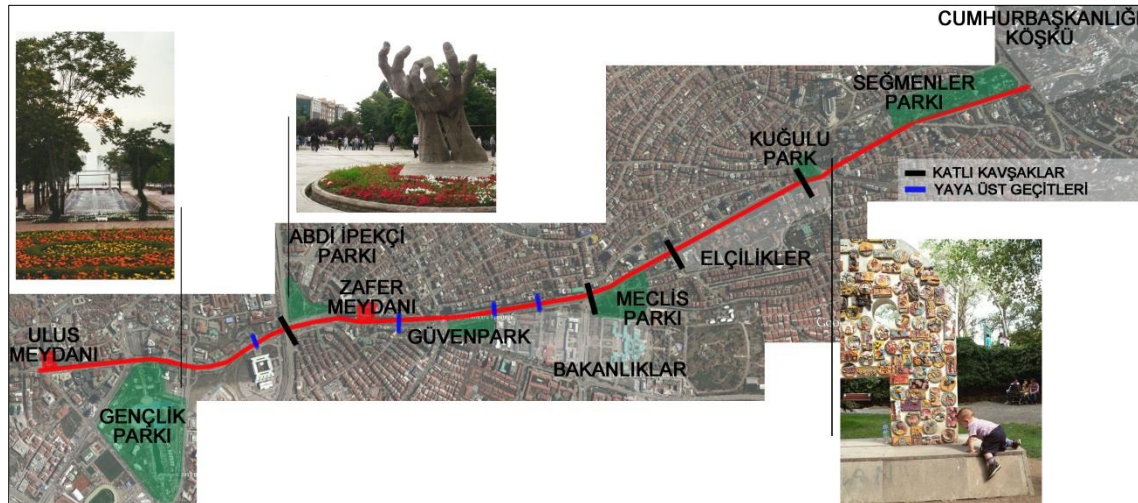
Harita 3.5. Lörcher (sol) ve Jansen (sağ) tarafından bulvar üzerinde önerilen açık kamusal alanlar (ODTU, Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Arşivi)

Jansen Planı'nda özel olarak tasarlanması için plan notları getirilen Atatürk Bulvarı, 1928 yılında üzerindeki seyrek ağaçlandırma ile boşlukta uzanan bir şerit görünümü almıştır (Resim 3.3).



Resim 3.3. Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda Güvenpark ve Danıştay Parkı
(<http://www.inankara.com.tr/galeri-39-f-564/eski-ankara-fotograflari/eski-ankara-kizilay-fotograflari-1930-1960.php#a>,2016)

1950'li yıllarla başlayan dönemde, Atatürk Bulvarı üzerindeki Zafer Meydanı ve Güvenpark yakınındaki Havuzbaşı gibi pek çok açık kamusal alan, yol genişletme ve özel izinlerle gerçekleşen yapılaşmalar sonucunda daraltılmıştır. 1980 sonrasında ise, açık alandaki bu tahribatlar giderilememiş ve bulvar üzerindeki iki önemli açık alan olan Kuğulu Park ve Seğmenler Parkı yol düzenlemeleri kapsamında zarar görmüş; yüzey alanları daraltılmıştır (Ercan ve Memlük, 2013).



Harita 3.6. Atatürk Bulvarı üzerindeki açık kamusal alanlar, katlı kavşaklar ve yaya üst geçitleri (Ercan ve Memlük, 2013)

Kullanım dağılımındaki dönüşümler

Erken Cumhuriyet döneminde, Atatürk Bulvarı üzerinde kamusal kullanımların yanı sıra, yükseköğrenim kurumları ve kültür yapıları da yer almaktadır. Jansen Planı'nda bulvar üzerindeki ticari kullanımlar sınırlandırılmış; bunun yerine kültür, sanat, eğitim ve idari fonksiyonlar öncelikli olarak tercih edilmiştir (Erkan, 2009:43).

1950-1980 yılları arasında nüfus ve araç sayısındaki artış ile birlikte Jansen Planı'nda konut olarak ayrılmış alanların çoğu hızlı bir şekilde ticari alana dönüştürülmüş, bulvar üzerinde ticari kullanımlar baskın hale gelmiştir. Buna rağmen, 1960'larda bulvar, halen kentliler tarafından tercih edilen kamusal mekanlar arasındadır. 1990'lardan bugüne gelindiğinde, bulvar üzerindeki ticari kullanımlar baskınlıklarını korurken, çoğu kamu kuruluşunun Eskişehir Yolu üzerinde yeni hizmet binalarına taşınması ile bulvar üzerindeki idari yapılar sembolik bir hale gelmiştir.

3.1.2. Atatürk Bulvarı'nın bugünkü yapısı

Atatürk Bulvarı, Cumhuriyet döneminin izlerini taşıyan pek çok yapıyı üzerinde barındıran, kentin halen en önemli omurgası niteliğindedir. Ancak ulaşım türleri, yapılar çevre, açık alan kurgusu ve kullanım dağılımındaki dönüşümler bulvar üzerindeki meydanların, parkların, işlevlerin ve yaşam alanlarının niteliğini değiştirmiştir.

Ulus ve çevresi eski kent merkezi olarak nitelendirilmekte, Cumhuriyetin ilk döneminde yapılan bazı yapılar merkezde halen yer almaktadır. Ulus Tarihi Kent Merkezi Projesi kapsamında yürütülen yenileme çalışmaları ve cephe düzenlemeleri, Gençlik Parkı'nda yapılan düzenlemeler, parkın karşısındaki İtfaiye (Hergelen) Meydanı'ndaki cami inşaatı ve cami inşaatı nedeniyle tescili kaldırılan ve yıkılması gündeme gelen İller Bankası binası ile birlikte Opera Kavşağı-Sıhhiye Kavşağı arasındaki aksın niteliği değişime uğramıştır.

Sıhhiye Meydanı'nın kullanım ve yoğunluğu Adliye Binası³⁰ ile değişmiş, yoğun ticari kullanım ve ulaşım nedeniyle meydan bir trafik kavşağına dönüşmüştür. Lozan Meydanı ise bugün meydan olma niteliğini yitirmiş, üzerinde sadece Cumhuriyet dönemi izlerini

³⁰ Ankara Adliye Binası'ndaki iş ve ticaret mahkemeleri, Balgat'taki ek adliye binasına, icra daireleri ve mahkemeleri de Yenimahalle Toptancı Hali yakınındaki binaya taşınmıştır.

taşıyan Zafer Anıtı kalmıştır. Sıhhiye'den Kızılay'a uzanan aks üzerinde yer alan Abdi İpekçi Parkı ve Danıştay Parkı güzergah üzerindeki açık yeşil alan kullanımları olup bugün Danıştay Parkı'nın kullanımı azalmıştır.

Kızılay Meydanı ise metro, otobüs, dolmuş durakları ile bir ulaşım odağı haline gelmiş, çoğu zaman içinden transit geçilen bir mekan formunu almıştır. Güvenpark'ta bu ulaşım odağının bir parçası haline gelmiştir (Resim 3.4). Sıhhiye-Bakanlıklar aksı geçirdiği ölçek değişimi nedeniyle de kentin en çok yıkılıp yapılan bölgesi olma özelliğini korumaktadır. Bu aksa bağlanan İzmir Caddesi, Tuna Caddesi, Yüksel Caddesi gibi yaya sokakları, bölgenin canlılığının devam etmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Kızılay-Bakanlıklar arası bölgede ise bazı kamu binaları sembolik olarak halen dururken, bu bölgede ticari işlevler baskın durumdadır.



Resim 3.4. Kızılay Kavşağı (Saha çalışması, 2015)

Yapılan alt geçit ve kavşaklar nedeniyle Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı arası bir trafik aksına dönüşmüş, Akay Kavşağından yukarıya doğru bulvarın sağında yer alan elçilik binaları varlıklarını korurken, sol tarafta banka, ofis, otel, hastane, tiyatro vb. yeni fonksiyonlar üstlenmiş yapılar yer almaktadır. Ayrıca bu güzergah üzerinde günümüze kadar çok fazla değişikliğe uğramamış Meclis Parkı yer almaktadır (Resim 3.5).



Resim 3.5. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı arası ve Meclis Parkı (Saha çalışması, 2015)

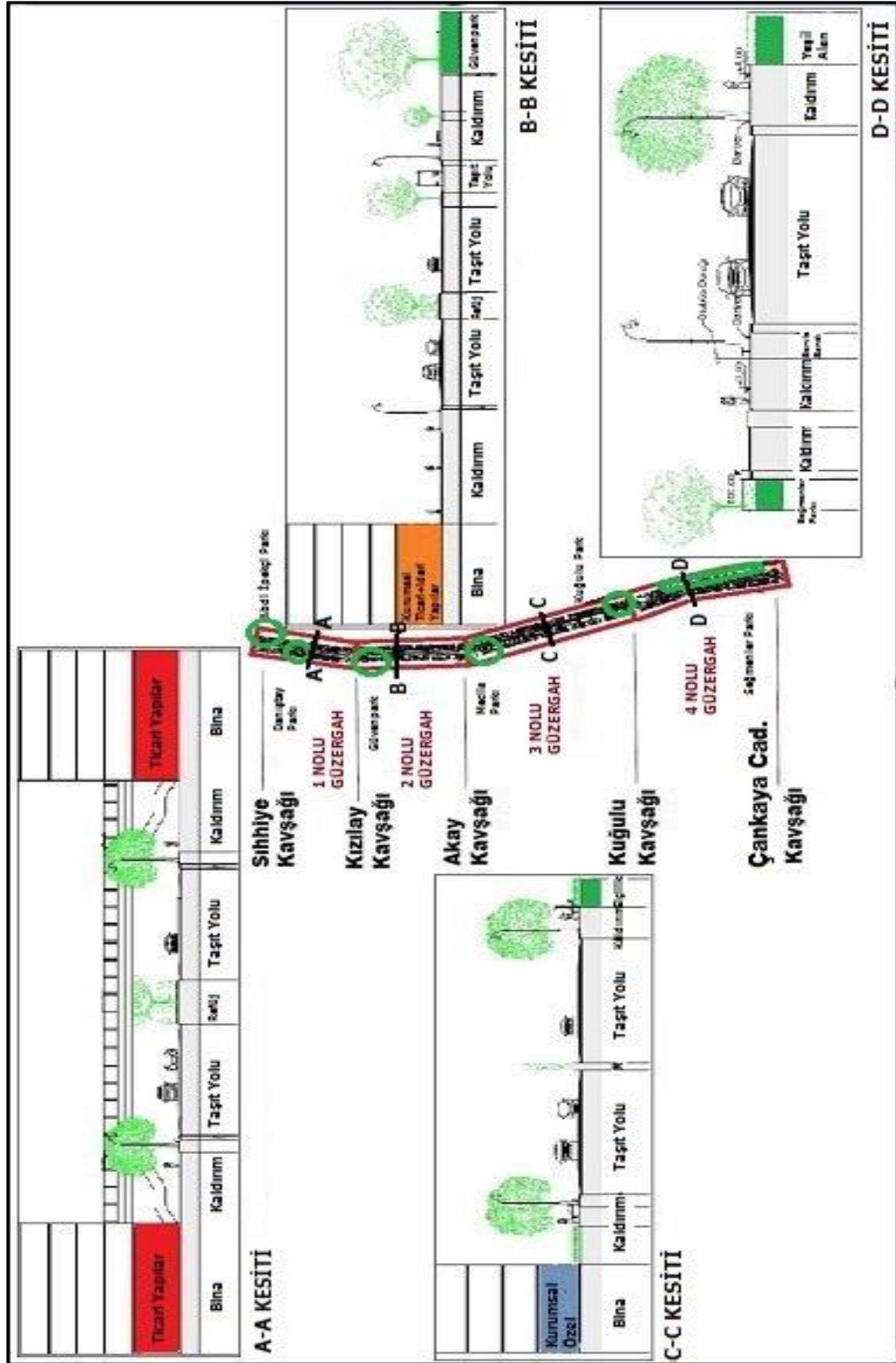
Kuğulu Park, çevresinde yapılan katlı kavşak ve yol genişletilmesi gibi değişimlere rağmen kentin hâlâ en yoğun kullanılan yeşil alanlardan birisidir. Atatürk Bulvarı'nı Çankaya'ya bağlayan aksın son bölümü ise kentin en önemli parklarından Seğmenler Parkı ile sonlanmakta ve çevresi halen konut bölgesi niteliğini korumaktadır (Bayraktar, Tekel ve Ercoşkun, 2008).

3.2. Atatürk Bulvarı'nın Mekansal Kalitesinin Nesnel Değerlendirilmesi

Mekan kalitesinin yürünebilirlik üzerine etkisini incelemek amacıyla örnek çalışma alanı olarak Atatürk Bulvarı seçilmiştir. Bulvarın seçilmesinin temel nedeni bulvarın farklı nitelikte kesitlere ve işlevlere sahip olmasının yanı sıra, bazı bölümlerinde fiziksel özelliklerin ve algısal niteliğinin farklılaşması ayrıca kent içerisinde halen yoğun yaya akışının gözlemlendiği bir aks olmasıdır. Bu nitelikleri ile bulvar, tez çalışmasında öne sürülen hipotezlerin test edilmesine imkan tanımaktadır. Söz konusu farklılaşan niteliklerin sorgulanması amacıyla bulvar; Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ve Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı noktalarından bölünerek, dört parça şeklinde ele alınmıştır (Şekil 3.2). Bulvarın Ulus Meydanından başlayıp Sıhhiye Kavşağına kadar olan bölümü; tarihi doku, işlev ve Cumhuriyet Dönemini yansıtan yapısal özellikleri içermesi nedeni ile tarihi kent merkezi çalışmaları kapsamında ele alınması gerektiği düşünüldüğünden, çalışma alanı dışında bırakılmıştır.

Atatürk Bulvarı'nın ayrı ayrı dört güzergahında mekansal kalite bileşenlerinin değerlendirilmesine ilişkin anket, şehir plancısı ve mimarlardan oluşan toplam 32 kişilik uzman bir grup ile yapılmıştır. Uzman anketinde kullanılmak üzere her bir güzergaha ilişkin 2 görsel doküman hazırlanmıştır. 1. görselde; güzergahın fotoğrafları ile birlikte ulaşım sistemi, işlev ve donatı elemanlarına; 2. görselde ise güzergahın plan, kesit ve görünüşlerine yer verilmiştir.³¹

³¹ Görsel dokümanların hazırlanma aşamasında Çankaya Belediyesi'nden elde edilen halihazır haritalar kullanılmış, Google Earth ve Yandex internet kaynaklı uydu görüntüleri ve Ankara Büyükşehir Belediyesi "Kent Bilgi Sistemi" nden yararlanılmıştır. Ayrıca görsel dokümanlarda yer alan 3 boyutlu maket fotoğrafları, Türk Serbest Mimarlar Derneği (TSMD) tarafından, AB Bakanlığı'nın Sivil Toplum Diyalogu programı çerçevesinde yürüttüğü "Re-ACT Re-Reading Architecture as a Cultural Transformation" (Kültürün İzlerini Mimarlık Üzerinden (Yeniden) Okumak) başlıklı proje kapsamında, yapımı gerçekleştirilen "Kuleden Kaleye Ankara Maketi" çalışmasından elde edilen görüntülerdir.



Şekil 3.2. Çalışma alanındaki güzergahların farklılaşan kesit ve kullanımları

Çalışma Alanı 1: Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı Güzergahı mekansal kalite analizine yönelik tespitler

Güzergah uzunluğu 1 km olup saatte ortalama 4-5 km hız (Galloway, 2005) ile 15 dk da yürünebilmektedir. Güzergah boyunca eğim %1, kaldırım genişliği 6-10 m arasında değişmektedir. Kaldırım devamlılığı (toplam kaldırım uzunluğunun toplam taşıt yolu uzunluğuna oranı) oranı 0,9 olup 0,1 oranında taşıt kesişim noktaları nedeni ile kaldırım kesintiye uğramaktadır. Araç yolu genişliği; 5 m refüj dahil 30 m, binaların yüksekliği 8-10 kat arasında değişmektedir (Şekil 3.3).

Güzergah üzerinde 3 yaya üst geçidi, 8 hem zemin geçit, 7 metro istasyonu alt geçidi bulunmaktadır (Harita 3.7). Güzergah boyunca sokak bağlantıları arasındaki mesafe ortalama 115 m olup yaya geçitleri arasındaki mesafe de ortalama 135 m'dir. Sıhhiye kavşağındaki trafik yoğunluğu öğlen 15 dk lık zaman aralığında sol tarafta (Kızılay istikameti) 666 araç, sağ tarafta (Ulus istikameti) 534 araç olmak üzere toplam 1200 araçtır. Aynı zaman aralığında Zafer Çarşısı önünden sağ tarafta 533 araç, sol tarafta 641 araç olmak üzere toplam 1174 araç geçmektedir (Ankara Büyükşehir Belediyesi [ABB], 2006). Kızılay Kavşağındaki trafik yoğunluğu ise hafta içi 14:00-14:15 saatleri arasında sol tarafta (Akay Kavşağı istikameti) 519 araç, sağ tarafta (Sıhhiye istikameti) 590 araç olmak üzere toplam 1109 araçtır (Ego Genel Müdürlüğü, 2015). 15 dk. lık zaman aralığında yürüyen kişi sayısı; Sıhhiye Kavşağında yaklaşık 800-1000 kişi, Kızılay Meydanında ise yaklaşık 1200-1300 kişidir ³² (Saha çalışması,2015).

Güzergah boyunca yaya-taşıt ayrımını sağlayan elemanlar arasında; Sıhhiye Kavşağı-Abdi İpekçi Parkı arasında demir bariyerler, cadde boyunca sınır elemanları, Kızılay Meydanında cam bariyerler, refüjlerde zincir bariyerler bulunmaktadır. (Harita 3.7) Sıhhiye Köprüsü, Sıhhiye Metro İstasyonu ve Kızılay Metro İstasyonunda sağ ve sol tarafta olmak üzere engelli asansörleri yer almakta, merdiven ile Sıhhiye Köprüsüne çıkılabilmektedir (Harita 3.7-Foto A) Hissedilebilir yüzey Sıhhiye Köprüsü'nden sağda Abdi İpekçi Parkına, solda Ankara Büyükşehir Belediyesi Mavi Masaya kadar devam etmektedir (Harita 3.7-Foto H).

³² Bulvardaki yaya yoğunluğu; yerinde sayım ile her bir güzergahta belirli bir noktadan 15 dakikalık zaman diliminde yürüyen kişi sayısının tespiti ile saptanmıştır. Gözlem noktalarının seçimi yapılırken yaya yoğunluklarının değişim ve kırılma gösterdiği metro istasyonları ve toplu taşıma durak yerleri esas alınmıştır. Bu şekilde yaya yoğunluğu dağılımının daha belirgin bir şekilde görülebileceği düşünülmüştür.

Güzergah boyunca zaman zaman yol üzerine araç park edilmekte, Kızılay Alışveriş Merkezi [AVM] içerisinde ise kapalı otopark bulunmaktadır. Özellikle Sıhhiye Kavşağı Necatibey Caddesi istikametinde ve ABB Mavi Masadan Kızılay istikametine doğru kaldırım genişliği yetersizliği nedeni ile yayalar açısından kaldırımda hareket etmek zorlaşmaktadır.

Abdi İpekçi Parkı ve Danıştay Parkı (Zafer Parkı) güzergah üzerindeki rekreasyon alanlarına, Zafer Çarşısı ve Kızılay AVM ticaret, alışveriş alanlarına örnek olarak verilebilir. Abdi İpekçi Parkı'nda belirli günlerde sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere (örneğin yöresel pazar) yer verilmektedir (Harita 3.7-Foto E-I-L).

Abdi İpekçi Parkı ve Danıştay Parkı içindeki banklar dışında bu güzergahta kamusal oturma-dinlenme alanları bulunmamaktadır. Yine otobüs durakları ve üst geçitler dışında güzergah boyunca gölge elemanları ve iklim şartlarından korunmayı sağlayan elemanlar bulunmayıp, kaldırım üzerindeki ağaçların yazın gölgelendirme sağladığı görülmüştür (Harita 3.7-Foto C-I-M).

Güzergah üzerindeki güvenlik noktaları; Abdi İpekçi Parkında bulunan Sıhhiye Zabıta Karakolu, Zafer Çarşısı arkasında bulunan Yenişehir Zabıta Karakolu, ayrıca Sıhhiye ve Kızılay kavşak noktalarında bulunan Emniyet Genel Müdürlüğüne ait güvenlik kameraları ve trafik akışını izleme amaçlı mobese kameraları olarak sıralanabilir (Harita 3.7-Foto A-F-G-J).

Güzergah boyunca bina yüksekliğinin kaldırım genişliğine oranı 1:1 oranında ve 45 derece olup güzergahta kapalılık hissi bulunmaktadır (Harita 3.7- 3 boyutlu görsel-2 ve Foto C). Abdi İpekçi Parkı, Danıştay Parkı ve Zafer Çarşısı'nın üstündeki boş alan güzergah üzerindeki açık kamusal alanlar olup fiziksel ve görsel geçirgenliğe sahiptirler.

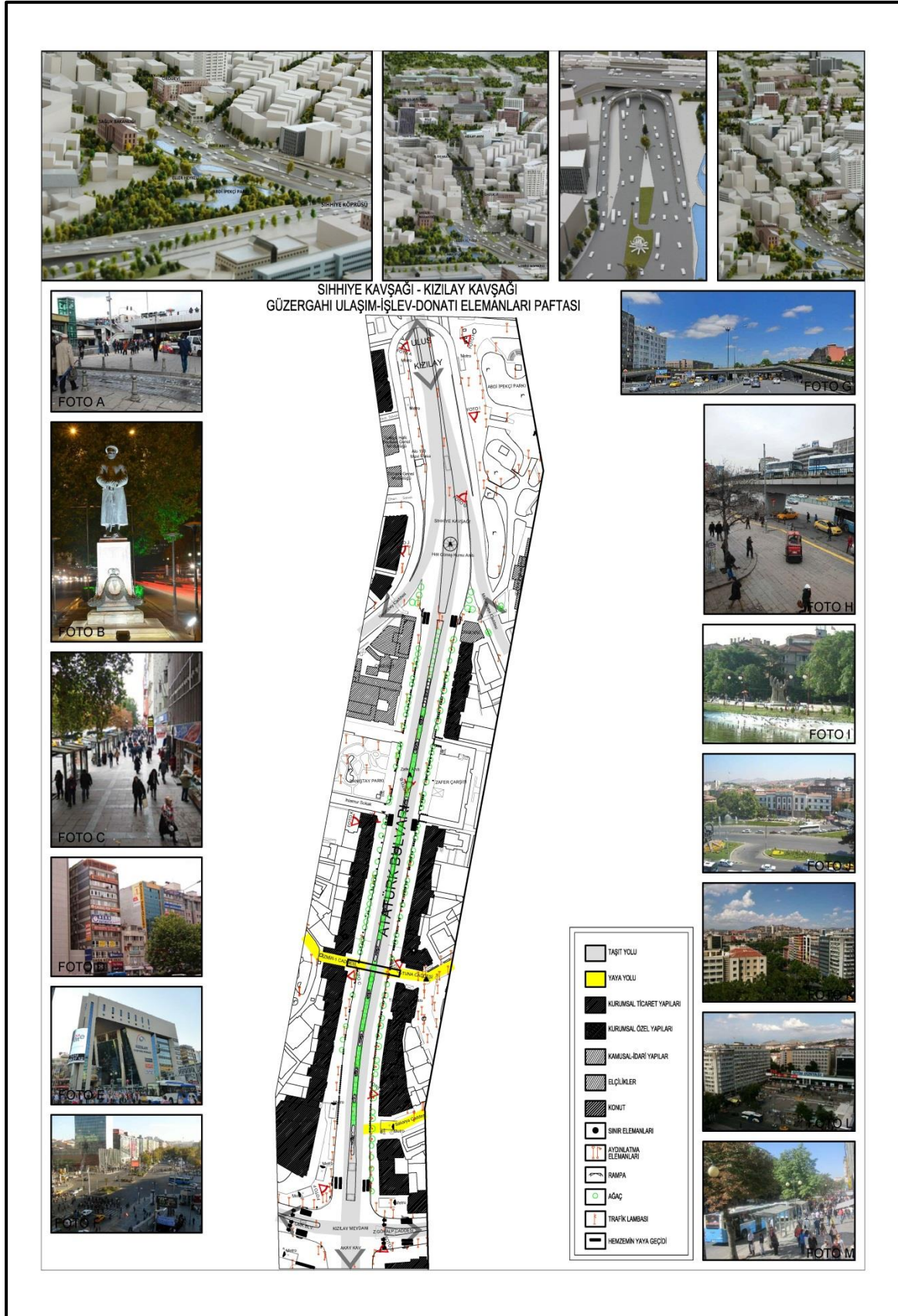
Yoğun yaya trafiğinin yaşandığı, toplu taşıma duraklarının ve yaya mekanlarının bulunduğu Sıhhiye Köprüsü, Zafer Çarşısı, Sakarya Caddesi ve İzmir-1 Cad. girişi, Kızılay AVM güzergah boyunca gözlemlenen düğüm noktaları niteliğindedir (Harita 3.7). Sıhhiye Meydanında bulunan Hitit Güneş Kursu Anıtı, Abdi İpekçi Parkı içindeki Eller Heykeli ve bulvar üzerinde bulunan Zafer Anıtı güzergahın önemli sanatsal ve simgesel elemanlarıdır (Harita 3.7-Foto B-I-J). Güzergah üzerindeki peyzaj elemanlarının

(bitkilendirme, süs havuzu vb.) görsel etkilerinin gözlemlenebileceği mekanlar; Abdi İpekçi Parkı, Danıştay Parkıdır (Harita 3.7).

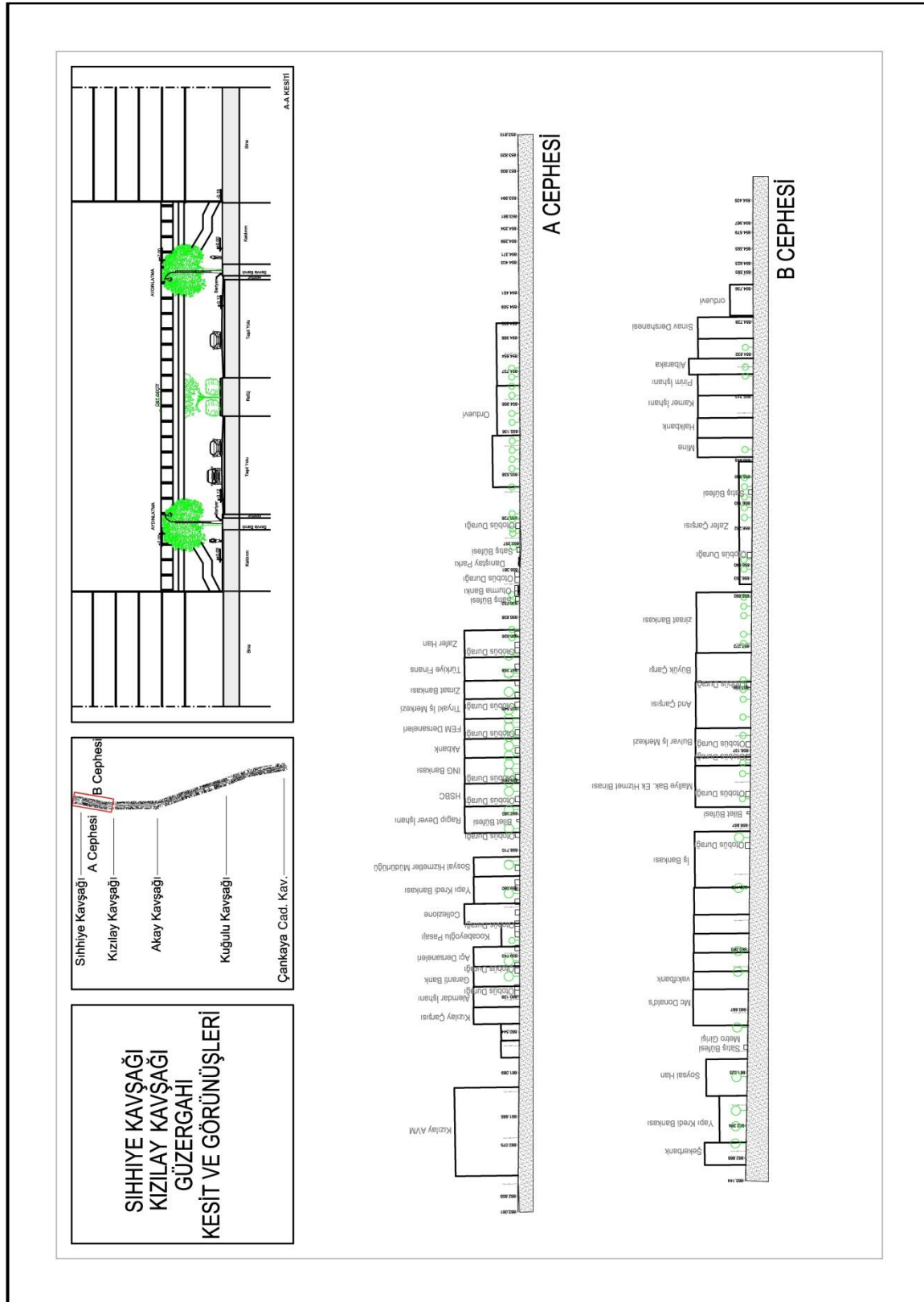
Güzergaha ilişkin tespitler her iki kolda ayrı ayrı yapılmıştır. Güzergâh üzerinde sağ tarafta (Sıhhiye istikameti) 7, sol tarafta (Kızılay istikameti) 24 olmak üzere toplam 31 toplu taşıma durağı, sağ tarafta 55, sol tarafta 43 olmak üzere toplam 98 aydınlatma elemanı bulunmaktadır³³ (kavşak noktalarında kavşak tipi aydınlatma elemanı da yer almaktadır). Güzergah, sol tarafta 4, sağ tarafta 2 olmak üzere toplamda 6 taşıt kesişim noktası içermektedir (Harita 3.7). Bu noktalardan Mithatpaşa Caddesi ve Necatibey Caddesi ile ticaret, kamu, eğitim vb. alanlara bağlantı sağlanabilmektedir. Güzergah üzerindeki yaya sokakları Sakarya Caddesi, İzmir-1 Caddesi olup bu caddeler ile yaya alanlarına, konut, işyeri, ticaret, park alanlarına bağlantı sağlanabilmektedir.

Güzergah üzerinde sol tarafta 23 adet, sağ tarafta 27 adet olmak üzere toplam 50 adet bina bulunmakta olup bunlardan 46 tanesini (sağ tarafta 25, sol tarafta 21) bireysel-kurumsal ticaret yapıları, 4 tanesini (sağ tarafta 2, sol tarafta 2) idari yapılar oluşturmaktadır (Şekil 3.3).

³³ Analiz aşamasında güzergaha ilişkin veriler, Çankaya Caddesi'nden-Sıhhiye Kavşağı istikametine doğru yürünerek tespit edildiğinden güzergahların sağ tarafları Sıhhiye istikameti, sol tarafları ise Çankaya Köşkü istikameti esas alınarak uzmanlar tarafından değerlendirilmiştir.



Harita 3.7. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları



Çalışma Alanı 2: Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı mekânsal kalite analizine yönelik tespitler

Güzergah uzunluğu 850 m olup saatte ortalama 4-5 km hız (Galloway, 2005) ile 10 dk da yürünebilmektedir. Güzergah boyunca eğim %2,5, kaldırım genişliği 5-15 m arasında değişmektedir. Kaldırım devamlılığı (toplam kaldırım uzunluğunun toplam taşıt yolu uzunluğuna oranı) oranı 0,9 olup 0,1 oranında taşıt kesişim noktaları nedeni ile kaldırım kesintiye uğramaktadır. Araç yolu genişliği; 5 m refüj dahil 30 m, binaların yüksekliği 10-11 kat arasında değişmektedir (Şekil 3.4).

Güzergah üzerinde 3 yaya üst geçidi, 7 hem zemin geçit, 4 metro istasyonu alt geçidi, 2 yaya alt geçidi ile Alman Kültür Merkezi Binası altından Karanfil Sokağına geçiş bulunmaktadır (Harita 3.8). Güzergah boyunca sokak bağlantıları arasındaki mesafe ortalama 190 m olup yaya geçitleri arasındaki mesafe de ortalama 138 m'dir. Kızılay Kavşağındaki trafik yoğunluğu hafta içi 14:00-14:15 saatleri arasında sol tarafta (Akay Kavşağı istikameti) 519 araç, sağ tarafta (Sıhhiye istikameti) 590 araç olmak üzere toplam 1109 araçtır (Kaynak: Ego Genel Müdürlüğü, Radar Tabanlı Trafik Sayım Cihazları Sayım Verileri, 2015). Akay Kavşağı'ndan (TESK Binası önü) öğlen 15 dk lık zaman aralığında geçen araç sayısı ise 872 araçtır. (ABB ve Gazi Üniversitesi, 2014). 15 dk lık zaman aralığında yürüyen kişi sayısı; Kızılay meydanında yaklaşık 1200-1300 kişi, Akay Kavşağında yaklaşık 500-600 kişidir (Saha çalışması, 2015).

Güzergah boyunca yaya-taşıt ayrımını sağlayan elemanlar arasında; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı önünde ve Kızılay Meydanında cam bariyerler, diğer yerlerde sınır elemanları, refüjlerde ise zincir bariyerler bulunmaktadır (Harita 3.8). Güzergahın sol tarafında (Akay Kavşağı istikameti) Güvenpark Metro İstasyonu girişi yanında ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı üst geçidi yanında engelli asansörleri yer almakta, kaldırımdan Yüksel Caddesi ve Meşrutiyet Caddesine giriş yerlerinde rampa ve merdivenler bulunmakta, hissedilebilir yüzey sol tarafta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı önünden Akay Kavşağına kadar devam etmektedir (Harita 3.8-Foto C-D). Güzergah boyunca zaman zaman yol üzerine araç park edilmekte, Kızılay AVM içerisinde ise kapalı otopark bulunmaktadır.

Güvenpark ve Emniyet Parkı güzergah üzerindeki rekreasyon alanlarına, Güvenpark, Olgunlar Sokak, Akay Basın Merkezi sosyo-kültürel alanlara örnek olarak verilebilir.

Güvenpark, Yüksel Caddesi ve Karanfil Sokak'ta belirli günlerde sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmektedir. Ayrıca Olgunlar Sokak boyunca kitapçılar yer almaktadır (Harita 3.8-Foto B-K).

Güvenpark, Emniyet Parkı, Akay Atatürk Meydanında, Güvenpark otobüs durakları yanında, Yüksel Caddesi'nin girişinden Meşrutiyet Caddesi girişine kadar kamusal oturma elemanları-dinlenme alanları bulunmaktadır. Güzergah boyunca gölge elemanları ve iklim şartlarından korunmayı sağlayan elemanlar; otobüs durakları ve üst geçitler dışında Kızılay Meydanı-Meşrutiyet Caddesi arasındaki bina önlerindeki tenteler olup ayrıca kaldırım üzerindeki ağaçların yazın gölgelendirme sağladığı görülmüştür (Harita 3.8-Foto B-E-I).

Güzergah üzerindeki güvenlik noktaları; Güvenpark içerisinde bulunan Anfa Güvenlik, Emniyet Parkı yanında ve arkasında bulunan güvenlik noktaları (park, İçişleri Bakanlığı yanında olup Bakanlık girişinde polis kontrol noktaları bulunmaktadır) ayrıca Kızılay ve Akay kavşak noktalarında bulunan güvenlik kameraları ve trafik akışını izleme amaçlı mobese kameraları olarak sıralanabilir (Harita 3.8-Foto A-F).

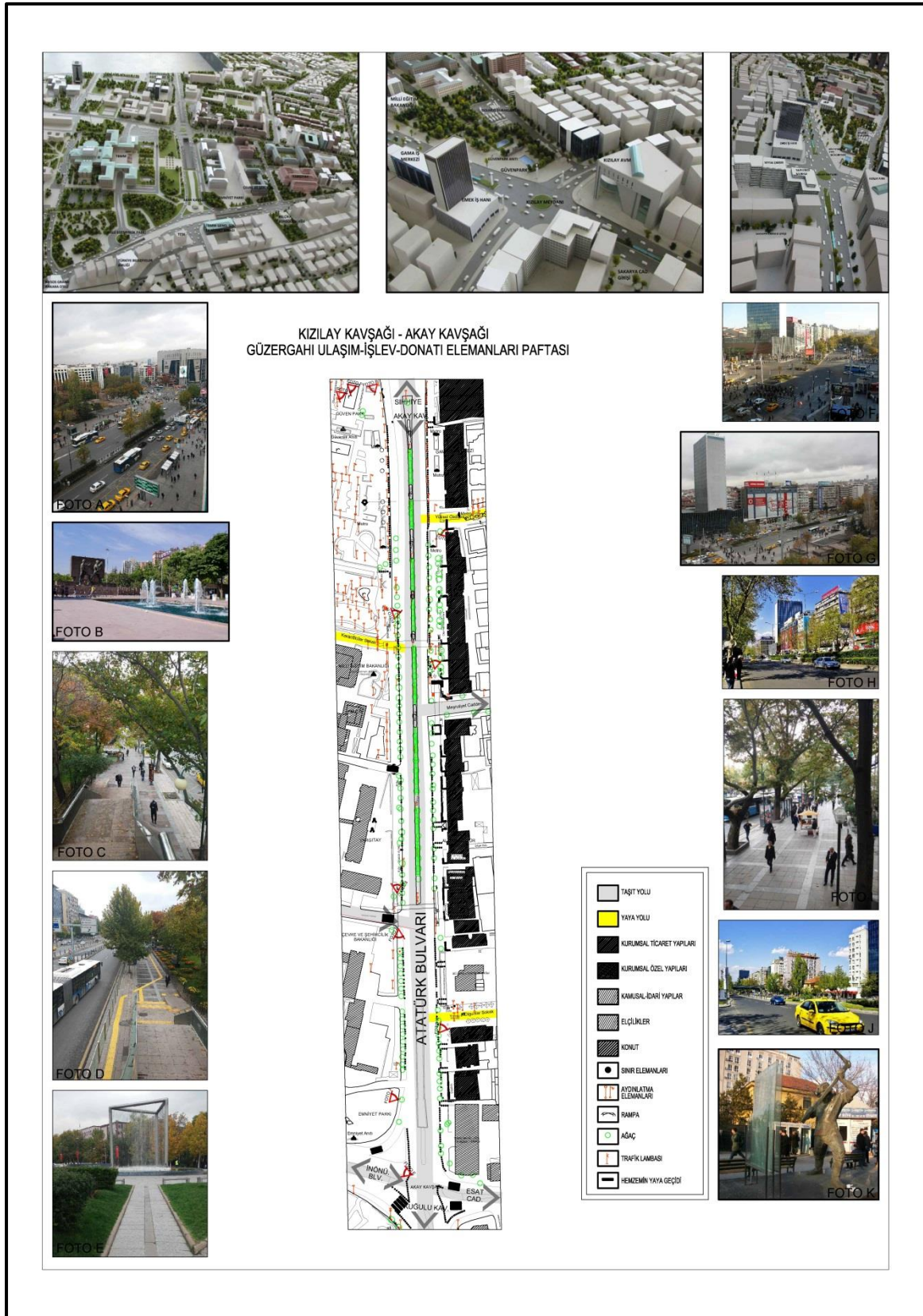
Güzergah boyunca bina yüksekliğinin kaldırım genişliğine oranı 1:1 oranında ve 45 derece olup güzergahta kapalılık hissi bulunmaktadır (Harita 3.8- 3 boyutlu görsel-2 ve Foto I). Güzergah üzerindeki Belçika Elçilik Binasının bahçe duvarları, sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephe niteliğindedir. Güvenpark, Emniyet Parkı ve Akay Atatürk Meydanı güzergah üzerindeki açık kamusal alanlar olup fiziksel ve görsel geçirgenliğe sahiptirler.

Güzergah boyunca Emek İş Merkezi, Gama İş Merkezi, Belçika Elçilik Binası, Alman Kültür Merkezi kurumsal ticari binalar olarak; TBMM Genel Sekreterlik Ek Hizmet Binası, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Yargıtay, Milli Eğitim Bakanlığı Binaları ise idari binalar olarak sıralanabilir. Yoğun yaya trafiğinin yaşandığı, toplu taşıma duraklarının ve yaya mekanlarının bulunduğu Kızılay Meydanı, Kızılay AVM, Güvenpark, Meşrutiyet Caddesi ve Yüksel Caddesi girişleri, Akay Kavşağı güzergah boyunca gözlemlenen düğüm noktaları niteliğindedir (Harita 3.8). Güvenpark içerisinde bulunan Güvenlik Anıtı, Milli Eğitim Bakanlığı bahçesinde bulunan Başöğretmen Atatürk Heykeli, Olgunlar Sokak girişinde bulunan Madenci Heykeli güzergahın önemli sanatsal ve simgesel elemanlarıdır (Harita 3.8-Foto B-E-K). Güzergah üzerindeki peyzaj elemanlarının (bitkilendirme, süs

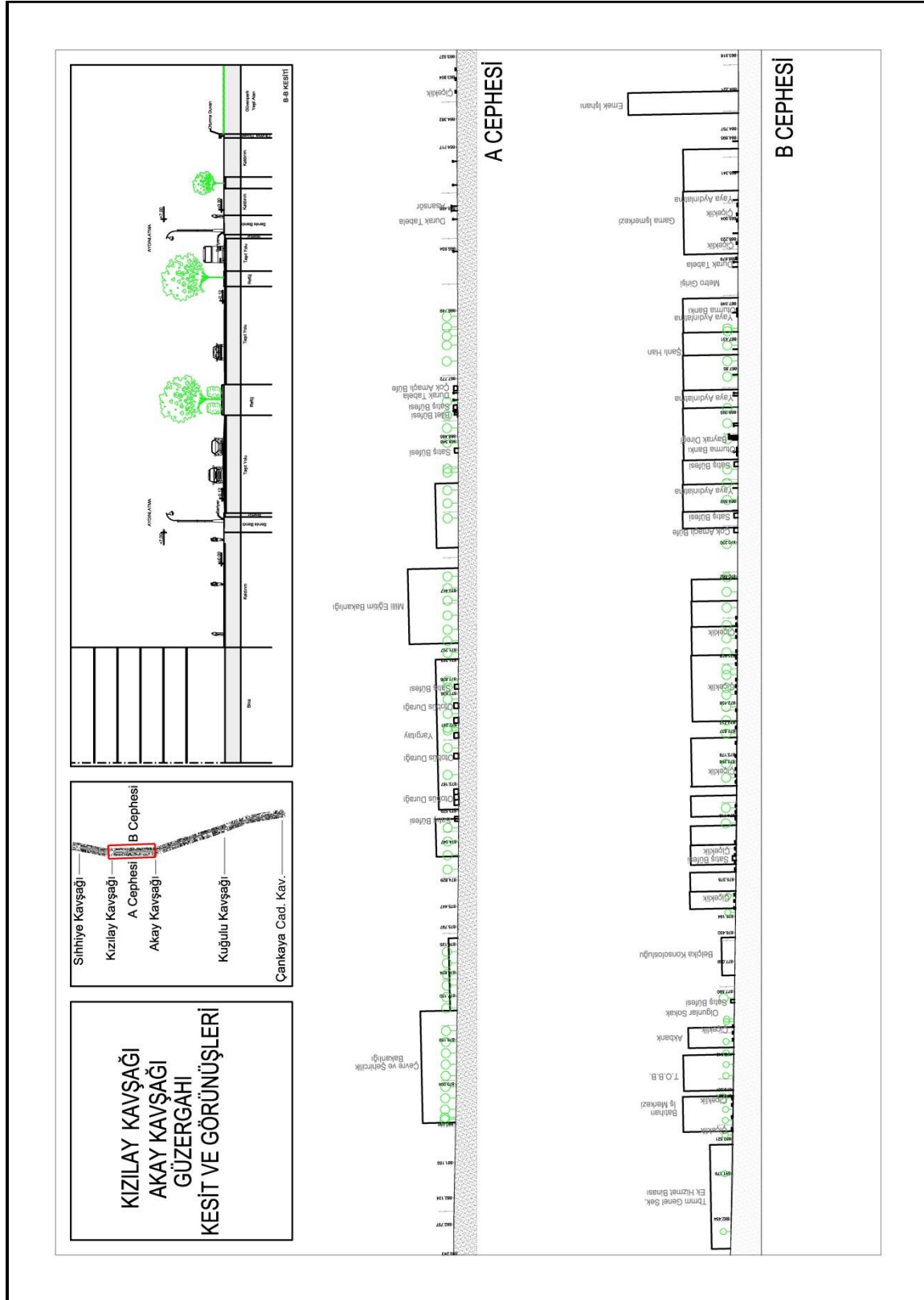
havuzu vb.) görsel etkilerinin gözlemlenebileceği mekanlar; Güvenpark, Akay Atatürk Meydanı'dır (Harita 3.8).

Güzergaha ilişkin tespitler her iki kolda ayrı ayrı yapılmıştır. Güzergahın sağ tarafında (Sıhhiye istikameti) 6, sol tarafında (Akay Kavşağı istikameti) 9 olmak üzere toplam 15 toplu taşıma durağı, sağ tarafta 23, sol tarafta 30 olmak üzere toplam 53 aydınlatma elemanı bulunmaktadır. (Kavşak noktalarında kavşak tipi aydınlatma elemanı da yer almaktadır). Güzergah, sol tarafta 4, sağ tarafta 3 olmak üzere toplamda 7 taşıt kesişim noktası içermektedir (Harita 3.8). Güzergah üzerindeki yaya sokakları Karanfil Sokak, Yüksel Caddesi ve Olgunlar Sokak olup, yaya ağırlıklı bu sokaklar aracılığı ile ulaşım, kamu, konut, işyeri, ticaret alanlarına bağlantı sağlanabilmektedir.

Güzergah üzerinde sol tarafta 5 adet, sağ tarafta 27 adet olmak üzere toplam 32 adet bina bulunmakta olup bunlardan 19 tanesini (sağ tarafta) kurumsal ticaret yapıları, 8 tanesini (sağ tarafta 5, sol tarafta 3) idari yapılar oluşturmaktadır (Şekil 3.4).



Harita 3.8. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları



Şekil 3.4. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri

Çalışma Alanı 3: Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı Güzergahı mekânsal kalite analizine yönelik tespitler

Güzergah uzunluğu 1,5 km olup saatte ortalama 4-5 km hız (Galloway, 2005) ile 15 dk da yürünebilmektedir. Güzergah boyunca eğim %4, kaldırım genişliği 3-10 m arasında değişmektedir. Kaldırım devamlılığı (toplam kaldırım uzunluğunun toplam taşıt yolu uzunluğuna oranı) oranı 0,9 olup 0,1 oranında taşıt kesişim noktaları nedeni ile kaldırım kesintiye uğramaktadır. Araç yolu genişliği; 1 m refüj dahil 25-30 m, binaların yüksekliği 6-7 kat arasında değişmektedir (Şekil 3.5).

Güzergah üzerinde 1 merdiven, 1 yaya yolu ve karşıdan karşıya geçmeyi sağlayan 4 hemzemin yaya geçidi (toplam 13 hemzemin yaya geçidi) bulunmaktadır (Harita 3.9). Güzergah boyunca sokak bağlantıları arasındaki mesafe ortalama 400 m olup yaya geçitleri arasındaki mesafe de ortalama 140 m'dir. Akay Kavşağındaki trafik yoğunluğu öğlen 15 dk lık zaman diliminde 872 araçtır (ABB ve Gazi Üniversitesi, 2014). Meclis Parkı-Kuğulu Kavşağı güzergahı üzerinde bulunan TRT kavşağındaki 15 dk lık zaman dilimindeki trafik yoğunluğu 2006 yılında yapılan araç sayım sonucunda 1675 araç iken (ABB, 2006), 2009 yılında bu sayı 2515 araca ulaşmıştır (Ego Genel Müdürlüğü, 2009). Yine Kuğulu Kavşağındaki 15 dk lık zaman dilimindeki trafik yoğunluğu 2006 yılında yapılan araç sayım sonucunda 1649 araç iken (ABB, 2006), 2009 yılında bu sayı 2893 araca ulaşmıştır (Ego Genel Müdürlüğü, 2009). 15 dk lık zaman aralığında yürüyen kişi sayısı; Akay Kavşağında yaklaşık 500-600 kişi, Kuğulu Kavşağında ise yaklaşık 150-200 kişidir (Saha çalışması, 2015).

Güzergah boyunca yaya -taşıt ayırımını sağlayan sınır elemanları sadece ABD Büyükelçilik Binası önünde yer almaktadır. Güzergahın çeşitli yerlerinde rampa ve merdivenler (Harita 3.9-Foto F-K) ile sadece Kuğulu Kavşağında hissedilebilir yüzey bulunmaktadır.

Güzergah üzerindeki Sanayi Odası, Tübitak Binası ve Vergi Dairesi Binasının bulunduğu yerlerde kaldırım üzerine araç park edilmekte (Harita 3.9-Foto I), Riksos Otelin yanından otopark alanına giriş bulunmakta, güzergah üzerindeki diğer 2 adet otopark alanına ise bulvardan giriş bulunmamaktadır. Kaldırım genişliği yetersiz olan yerlerde, kaldırım üzerinde direk, ağaç, vb. elemanların olması ayrıca kaldırım üzerine araç park etme kaldırımda hareketi zorlaştırmaktadır (Harita 3.9-Foto C-H-I).

Meclis Parkı (Milli Egemenlik Parkı) ve Kuğulu Park güzergah üzerindeki rekreasyon alanlarına, Milli Egemenlik Parkı, Kuğulu Park, Akün Sahnesi, Celal Bayar Müze Evi, TRT Sefaretler Stüdyosu sosyo-kültürel alanlara örnek olarak verilebilir. Milli Egemenlik Parkı ve Kuğulu Parkta belirli günlerde sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere ayrıca güzergah üzerindeki Akün Sahnesinde kültürel aktivitelere yer verilmektedir. (Harita 3.9-Foto A-K).

Meclis Parkı ve Kuğulu Park içindeki banklar dışında bu güzergah boyunca kamusal oturma-dinlenme alanları bulunmamaktadır. Kaldırım üzerindeki, elçilik bahçelerindeki ağaçlar ile otobüs durakları gölge elemanları ve iklim şartlarından korunmayı sağlayan elemanlar olarak güzergah boyunca yer almaktadır (Harita 3.9-Foto A-D-K).

Güzergah üzerindeki güvenlik noktaları; Kuğulu Park içerisinde bulunan Çankaya Zabıta noktası, Meclis Parkı girişinde bulunan güvenlik noktaları (park, TBMM ile bitişik olup TBMM girişinde polis kontrol noktaları bulunmaktadır), Akay ve Kuğulu kavşak noktalarında bulunan güvenlik kameraları ve trafik akışını izleme amaçlı mobese kameraları ayrıca elçilik binalarının girişinde bulunan özel güvenlik kameraları olarak sıralanabilir (Harita 3.9-Foto B-D-E-H).

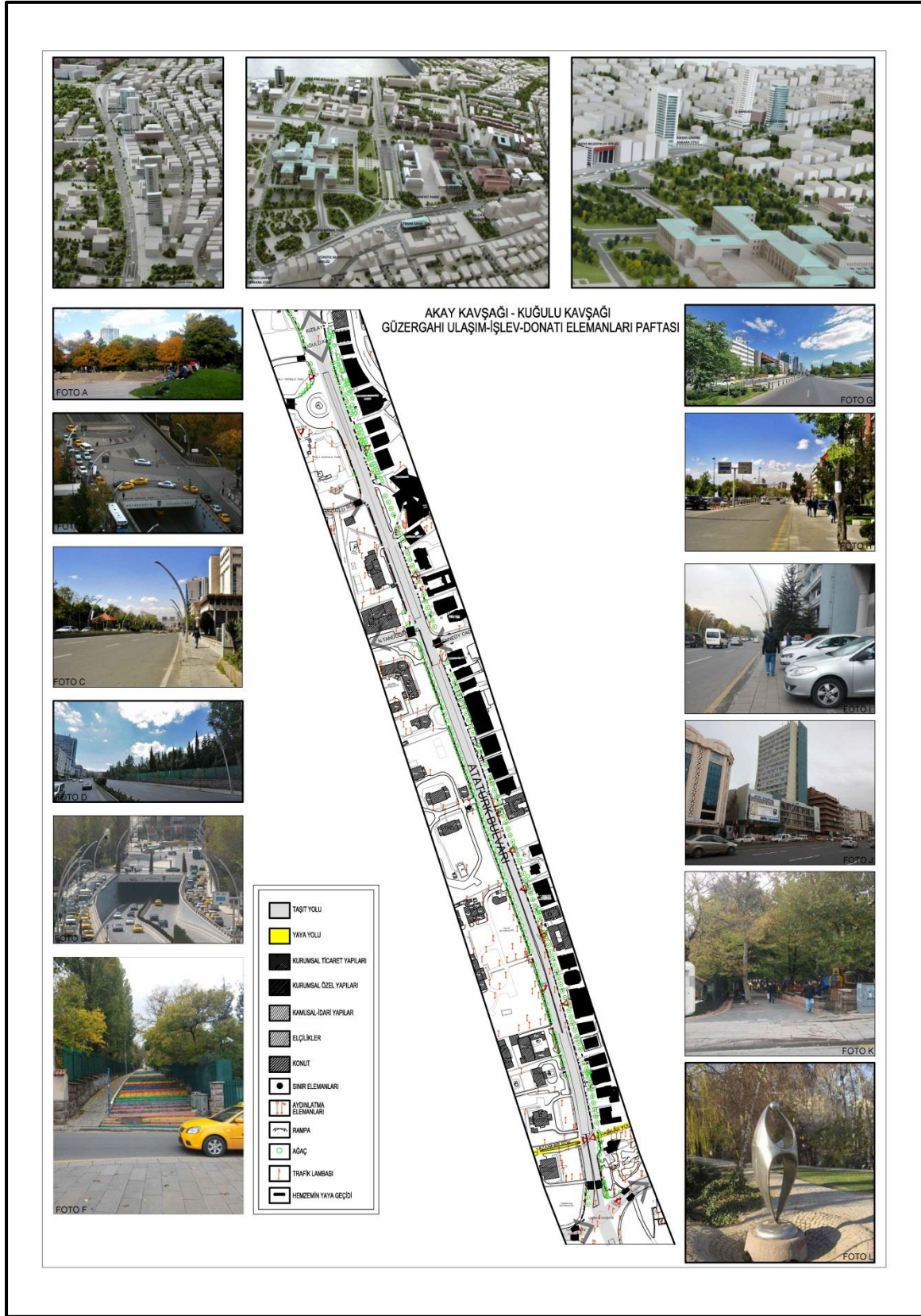
Güzergah boyunca bina yüksekliğinin kaldırım genişliğine oranı 30-45 derece arasında olup güzergahta kapalılık hissi bulunmaktadır. Güzergah üzerindeki elçilik binalarının bahçe duvarları, sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephe niteliğindedir (Harita 3.9-Foto D). Akay Atatürk Meydanı, Meclis Parkı ve Kuğulu Park güzergah üzerindeki açık kamusal alanlar olup fiziksel ve görsel geçirgenliğe sahiptirler. Ayrıca Akün Sahnesi, THY Binası, Celal Bayar Müze Evi gibi düşük katlı binalar ile otopark alanı olarak kullanılan boş parseller bulvar arkasındaki binaların görünmesini sağlayıp, görsel geçirgenliğe sahiptirler.

Güzergah boyunca Akün Sahnesi, Tübitak, Atatürk Dil Tarih Kurumu, Vakıfbank, Türkiye Belediyeler Birliği kurumsal binalar olarak (Harita 3.9-Foto C-J); Celal Bayar Müze Evi ise tarihi bina olarak sıralanabilir. Yoğun araç-yaya trafiğinin birlikte yaşandığı, Akay Kavşağı, Kuğulu Kavşağı, Kuğulu Park, Sanayi Odası- İş Bankası kavşak noktası, Rikso Otel, Akün Sahnesi güzergah boyunca gözlemlenen düğüm noktaları niteliğindedir (Harita 3.9). TESK Binası önünde ve Meclis Parkı içerisinde bulunan Atatürk Kompozisyonları, Kuğulu Park girişinde bulunan Öpüşenler Heykeli, Kuğulu Kavşağı üzerinde bulunan

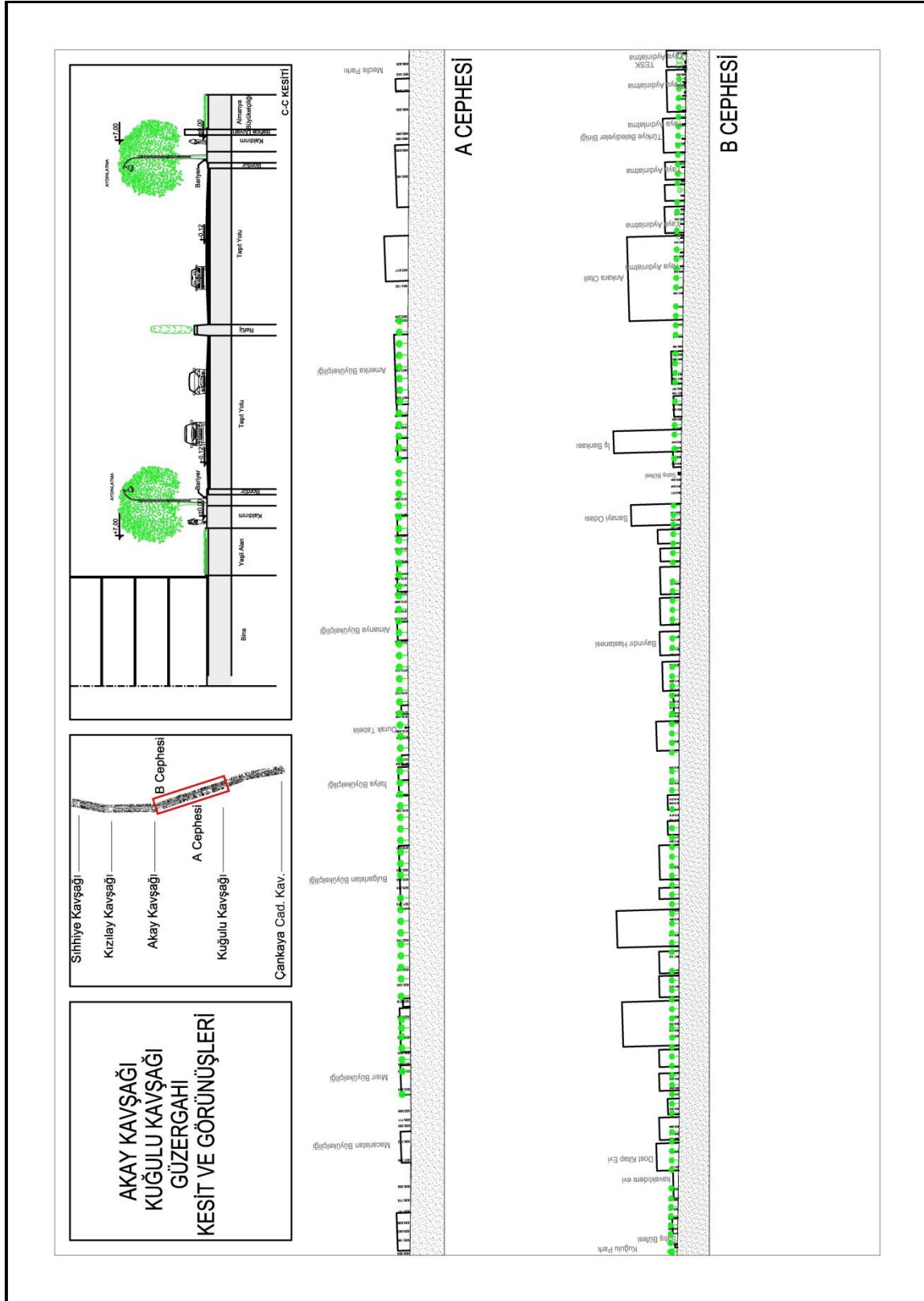
Balerinler Heykeli, güzergahın önemli sanatsal ve simgesel elemanlarıdır (Harita 3.9-Foto L). Güzergah üzerindeki peyzaj elemanlarının (bitkilendirme, süs havuzu vb.) görsel etkilerinin gözlemlenebileceği mekanlar; Akay Atatürk Meydanı, Meclis Parkı ve Kuğulu Parktır (Harita 3.9).

Güzergaha ilişkin tespitler her iki kolda ayrı ayrı yapılmıştır. Güzergahın sağ tarafında (Kızılay Kavşağı istikameti) 4, sol tarafında (Kuğulu Kavşağı istikameti) 2 olmak üzere toplam 6 toplu taşıma durağı, sağ tarafta 30, sol tarafta 40 olmak üzere toplam 70 aydınlatma elemanı bulunmaktadır (kavşak noktalarında kavşak tipi aydınlatma elemanı da yer almaktadır) (Harita 3.9-Foto E). Güzergah, sol tarafta 4, sağ tarafta 3 olmak üzere toplamda 7 taşıt kesişim noktası içermektedir (Harita 3.9). Yaya yolu niteliğindeki Kuğulu Park içi yol ile Tunalı Hilmi Caddesi'ne, ticaret alanlarına, yine Kuğulu Kavşağı'ndan merdivenle iniş-çıkışı sağlayan Yazanlar Sokak ile konut alanlarına bağlantı sağlanabilmektedir (Harita 3.9-Foto F-K).

Güzergah üzerinde sol tarafta 11 adet, sağ tarafta 39 adet olmak üzere toplam 50 adet bina bulunmakta olup bunlardan 30 tanesini (sağ tarafta) kurumsal-özel yapılar, 16 tanesini (sağ tarafta 11, sol tarafta 5 elçilik binası) idari yapılar, 1 tanesini eğitim kurumu, 3 tanesini sosyo-kültürel içerikli yapılar oluşturmaktadır (Şekil 3.5).



Harita 3.9. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları



Şekil 3.5. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri

Çalışma Alanı 4: Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı Güzergahı mekânsal kalite analizine yönelik tespitler

Güzergah uzunluğu 1,2 km olup saatte ortalama 4-5 km hız ile (Galloway, 2005) eğimden dolayı 12 dk da yokuş aşağı inilebilmekte, 22 dk da yokuş yukarı çıkılabilmektedir. Güzergah boyunca eğim %9, kaldırım genişliği 2-6 m arasında değişmektedir. Kaldırım devamlılığı (toplam kaldırım uzunluğunun toplam taşıt yolu uzunluğuna oranı) oranı 0,9 olup 0,1 oranında taşıt kesişim noktaları nedeni ile kaldırım kesintiye uğramaktadır. Araç yolu genişliği; 10 m, binaların yüksekliği 5-6 kat arasında değişmektedir (Şekil 3.6).

Güzergah üzerinde 2 hemzemin yaya geçidi bulunmaktadır (Harita 3.10). Güzergah boyunca sokak bağlantıları arasındaki mesafe ortalama 160 m olup yaya geçitleri arasındaki mesafe de ortalama 300 m'dir. Kuğulu Kavşağında 15 dk lık zaman dilimindeki trafik yoğunluğu 2006 yılında yapılan araç sayım sonucunda 1649 araç iken (ABB, 2006), 2009 yılında bu sayı 2893 araca ulaşmıştır (Ego Genel Müdürlüğü, 2009). 2006 yılında Çankaya Köşkü ile Kuğulu Kavşağı istikametinde çift yönlü trafik akışı olup 15 dk lık zaman diliminde 436 araç geçmekte iken (ABB, 2006), 2015 yılında tek yönlü trafik akışına sahip güzergahtan 15 dk lık zaman diliminde geçen araç sayısı 480 e ulaşmıştır (Saha çalışması, 2015). 15 dk lık zaman aralığında yürüyen kişi sayısı; Kuğulu Kavşağında yaklaşık 150-200 kişi, Çankaya Köşkü-Kuğulu Kavşağı arasında yaklaşık 20-50 kişidir. (Saha çalışması, 2015).

Güzergah boyunca yaya-taşıt ayrımını sağlayan uyarıcı işaretler, levhalar yer almakta, Polonya Elçilik Binasına girişi sağlayan yol üzerinde güvenlik bariyeri bulunmaktadır (Harita 3.10-Foto G). Güzergahın çeşitli yerlerinde rampa ve merdivenler ile Çankaya Köşkünden Seğmenler Parkının bitimine kadar ve Kuğulu Kavşağında hissedilebilir yüzey bulunmaktadır (Harita 3.10-Foto J).

Güzergah üzerindeki konutların bulunduğu yerlerde kaldırım üzerine araç park edilmekte, Seğmenler Parkı girişinde cep otoparkı bulunmaktadır. Kaldırım genişliği yetersiz olan yerlerde kaldırım üzerinde direk, ağaç vb. elemanların olması ayrıca kaldırım üzerine araç park etme kaldırımında hareketi zorlaştırmaktadır (Harita 3.10-Foto H).

Seğmenler Parkı, Gülbahçe Parkı ve İnönü Heykelinin olduğu yeşil alan güzergah üzerindeki rekreasyon alanlarına, Seğmenler Parkı ve güzergah yakın çevresindeki Pembe Köşk Müzesi sosyo-kültürel alanlara örnek olarak verilebilir. Seğmenler Parkında belirli günlerde sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmektedir. Çankaya Köşkünden Seğmenler Parkına kadar eğimden dolayı geniş vista oluşturan kent manzarası görülmektedir. Seğmenler Parkı seyir noktaları manzara izleme olanağı sunmaktadır (Harita 3.10-Foto I-K).

Seğmenler Parkı, Gülbahçe Parkı ve İnönü Heykelinin olduğu yeşil alan içindeki banklar dışında güzergah boyunca kamusal-özel oturma-dinlenme alanları bulunmamaktadır (Harita 3.10-Foto D). Kaldırım üzerindeki, elçilik bahçelerindeki ağaçlar ve otobüs durakları gölge elemanları ve iklim şartlarından korunmayı sağlayan elemanlar olarak güzergah boyunca yer almaktadır.

Güzergah üzerindeki güvenlik noktaları; Seğmenler Parkı içerisinde bulunan Anfa-Güvenlik, Kuğulu kavşak noktasında bulunan güvenlik kameraları ve trafik akışını izleme amaçlı mobese kameraları ayrıca elçilik binalarının girişinde bulunan özel güvenlik kameraları olarak sıralanabilir.

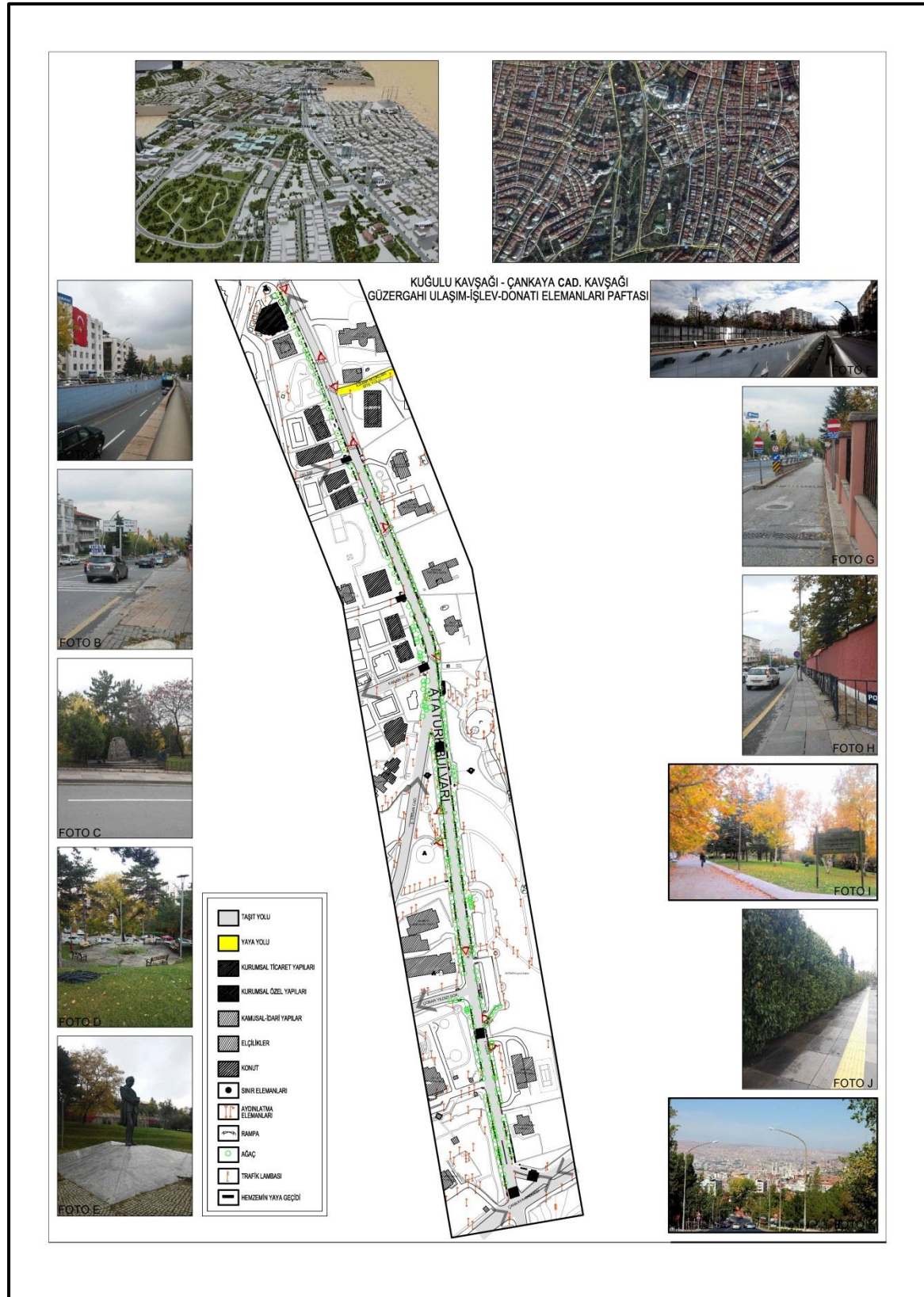
Güzergah boyunca bina yüksekliğinin kaldırım genişliğine oranı 30-45 derece arasında olup güzergahta kapalılık hissi bulunmaktadır (Harita 3.10-Foto F-K). Güzergah üzerindeki elçilik binalarının bahçe duvarları, sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephe niteliğinde olup Japonya Elçilik Binası'nın duvarlarındaki bitkilendirme devamlılık hissi yaratmaktadır (Harita 3.10-Foto J). Seğmenler Parkı ve Gülbahçe Parkı güzergah üzerindeki açık kamusal alanlar olup fiziksel ve görsel geçirgenliğe sahiptirler. Ayrıca Polonya Elçilik binasının bulunduğu alan düşük kat yüksekliğinden dolayı bulvar arkasındaki binaların görünmesini sağlayıp, görsel geçirgenliğe sahiptir (Harita 3.10-Foto F).

Güzergah boyunca İlbank Bloklarının özellikli bir mimari yapısı bulunmaktadır. Yoğun araç-yaya trafiğinin birlikte yaşandığı, Kuğulu Kavşağı, Kuğulu Park, Seğmenler Parkı, Pembe Köşk (İsmet İnönü Evi), Çankaya Köşkü girişi güzergah boyunca gözlemlenen düğüm noktaları niteliğindedir (Harita 3.10). Pembe Köşkün karşısında bulunan İsmet İnönü Heykeli, Slovak Büyükelçiliği karşısındaki anıt, güzergahın önemli sanatsal ve

simgesel elemanlardır (Harita 3.10-Foto C-E). Güzergah üzerindeki peyzaj elemanlarının (bitkilendirme, süs havuzu vb.) görsel etkilerinin gözlemlenebileceği mekan Seğmenler Parkıdır (Harita 3.10-Foto I).

Güzergaha ilişkin tespitler her iki kolda ayrı ayrı yapılmıştır. Güzergahın tek yön olması nedeniyle sadece sağ tarafında (Kuğulu Kavşağı istikameti) 3 toplu taşıma durağı, sağ tarafta 24, sol tarafta 32 olmak üzere toplam 56 aydınlatma elemanı bulunmaktadır (Harita 3.10-Foto K). Güzergah, sol tarafta 6, sağ tarafta 1 olmak üzere toplamda 7 taşıt kesişim noktası içermektedir. İlbank Bloklarına ait özel servis yolu ile ticaret, alışveriş alanlarına, Seğmenler Park içi yollar ile konut alanlarına, Çelebi, Farabi ve Çoban Yıldızı Sokak ile konut, ticaret alanlarına bağlantı sağlanabilmektedir.

Güzergah üzerinde sol tarafta 13 adet, sağ tarafta 8 adet olmak üzere toplam 21 adet bina bulunmakta olup bunlardan 2 tanesini (sol tarafta) kurumsal ticaret yapıları, 7 tanesini (sağ tarafta) idari yapılar, 1 tanesini (sol tarafta 3 adet bina) eğitim yapısı, 9 tanesini (sol tarafta 8, sağ tarafta 1) konut oluşturmaktadır (Şekil 3.6).



Harita 3.10. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Cad. Kavşağı güzergahı ulaşım-işlev ve donatı elemanları



Şekil 3.6. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı kesit ve görünüşleri

Bulvarın mekan kalitesi; fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalite alt başlıkları altında toplamda 84 sorudan oluşan anket ile bulvara ait plan, kesit, görünüş ve fotoğrafların bir araya getirildiği paftalar aracılığıyla, 32 kişilik uzman grup (11 mimar, 21 şehir plancısı) tarafından değerlendirilmiştir. Değerlendirmede 5’li likert ölçeği³⁴ kullanılmıştır.

Mekânsal kalite bileşenlerinden fiziksel kalite bileşeni, “*erişilebilirlik-bağlantı, işlev ve kullanım çeşitliliği, güvenlik, konfor-rahatlık ve eğlence-keşif*” alt bileşenlerine ilişkin 53 soru; estetik kalite bileşeni “*düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık ile zihinde canlandırma, kimlik, anlam*” alt bileşenlerine ilişkin 21 soru; yapım kalite bileşeni “*dayanıklılık-sağlamlık*” alt bileşenine ilişkin 6 soru ve bakım-hizmet kalite bileşeni “*düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği*” alt bileşenlerine ilişkin 4 soru ile değerlendirilmiştir (Bkz. EK-1).

Uzmanlara uygulanan anketten elde edilen çıktılar SPSS 20 paket programı ile analiz edilmiştir. 5’li likert ölçeği kullanılarak kalite bileşenleri arasındaki ilişkiler incelenirken Spearman’s Korelasyon Katsayısından yararlanılmıştır. Sonuçlar yorumlanırken anlamlılık düzeyi olarak 0,05 kullanılmış olup; $p < 0,05$ olması durumunda anlamlı bir ilişkinin olduğu, $p > 0,05$ olması durumunda ise anlamlı bir ilişkinin olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca analiz sonuçları değerlendirilirken radar grafiklerden de yararlanılmıştır.

3.2.1. Fiziksel kalitenin nesnel değerlendirilmesi

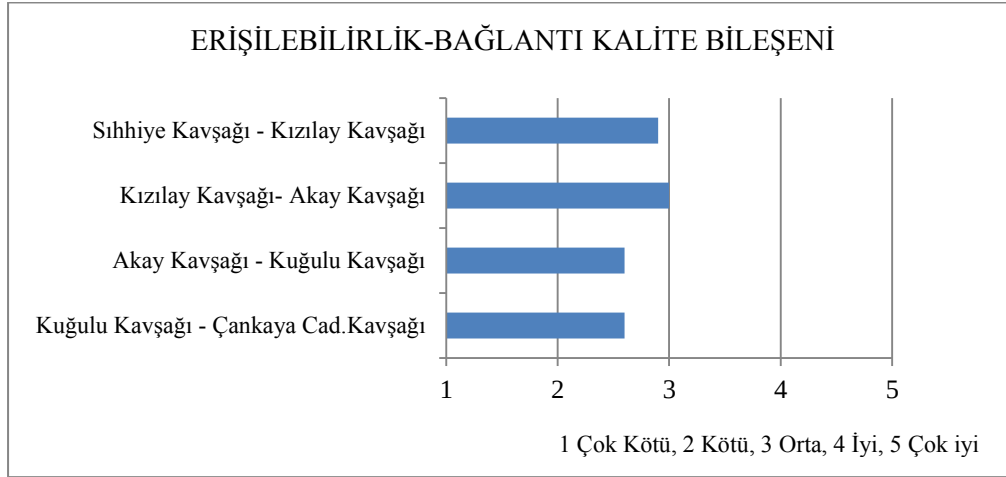
Çalışma alanına ait 4 güzergahın fiziksel kalitesi “*erişilebilirlik-bağlantı, işlev ve kullanım çeşitliliği, güvenlik, konfor-rahatlık ve eğlence-keşif*” alt başlıkları altında irdelenmiştir.

Erişilebilirlik-bağlantı

Fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “*erişilebilirlik ve bağlantı*” bileşeni toplam 24 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.1). Erişilebilirliği ve bağlantıyı etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının erişilebilirlik ve bağlantı düzeyinin 5 üzerinden 3,0 değerini, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı

³⁴ Anket soruları likert ölçeğine göre “1 çok kötü, 2 kötü, 3 orta, 4 iyi, 5 çok iyi” şeklinde puanlanarak değerlendirilmiştir. Değerlendirmede yapılan puanlamaların ortalaması esas alınmıştır.

güzergahında 2,9 değerini, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı ve Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahlarında 2,6 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Erişilebilirlik ve bağlantı kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme

Çalışmada erişilebilirliği ve bağlantıyı etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.1’ de verilmiştir.

Çizelge 3.1. Güzergahların erişilebilirlik-bağlantı bileşenine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	ERİŞİLEBİLİRLİK ve BAĞLANTI	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
1	Caddenin uzunluğu	3,5	4,0	3,2	3,1
2	Caddenin eğimi	4,4	4,2	3,4	2,4
3	Kaldırım genişliği	3,4	3,6	2,6	2,6
4	Kaldırımın devamlılığı	3,1	3,8	3,5	3,2
5	Araç yolu genişliği	3,1	3,3	3,2	2,7
6	Yaya geçidi sayısı	3,4	3,4	3,1	2,1
7	Sağ tarafta toplu taşıma durak sayısı	3,1	3,1	2,9	2,7
8	Sol tarafta toplu taşıma durak sayısı	3,6	3,4	2,4	2,1
9	Rampa, merdiven, korkuluk, engelli asansörü, hissedilebilir yüzey vb. elemanların varlığı	2,4	2,8	1,8	2,8
10	Kullanımlara geçiş sağlayan aralık-açıklık yeterliliği	2,5	2,8	2,4	2,8
11	Sağ tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı	2,9	2,8	2,6	3,4
12	Sol tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı	2,5	2,6	2,5	2,2
13	Başka alanlara sokak bağlantısı	3,2	3,5	3,0	3,3
14	Sokak bağlantıları arasındaki mesafe	3,1	3,1	2,1	2,7
15	Yaya geçitleri arasındaki mesafe	2,8	2,7	2,5	2,0
16	Düğüm noktaları arasındaki bağlantı	2,9	3,2	2,8	2,9

Çizelge 3.1. (devam) Güzergahların erişilebilirlik-bağlantı bileşenine ilişkin değerlendirmeler

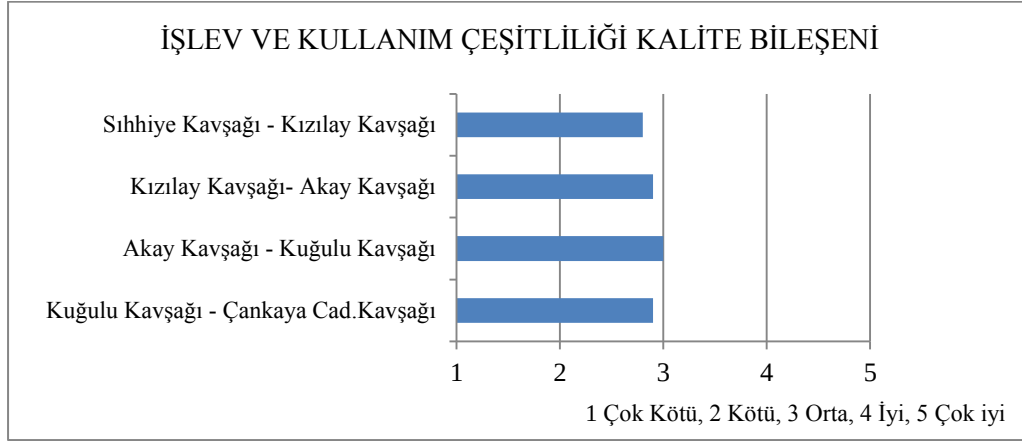
17	Toplu taşıma noktaları arasındaki bağlantı	3,2	3,1	2,3	2,3
18	Yol bağlantısının devamlılığı	3,0	3,2	2,8	3,3
19	Trafik yoğunluğu (Araç Hareketliliği)	2,3	2,3	2,2	2,3
20	Kavşak yoğunluğu	2,5	2,2	2,4	2,7
21	Yürüyenlerin sayısı (Yaya Hareketliliği)	3,5	3,7	3,0	2,3
22	Kaldırımda hareket kolaylığı	2,1	2,8	1,8	2,3
23	Yaya geçitlerinde hareket kolaylığı	2,2	2,4	2,2	2,6
24	Araç park yerleri sayısı/yoğunluğu	1,5	1,6	1,8	2,4
	ORTALAMA	2,9	3,0	2,6	2,6

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede erişilebilirlik-bağlantı açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun araç park yerleri sayısı/yoğunluğu olduğu, bu sorunu kaldırımda ve yaya geçitlerinde hareket kolaylığının olmamasının izlediği; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun araç park yerleri sayısı/yoğunluğu olduğu, bu sorunu kavşak ve trafik yoğunluğunun olmasının izlediği; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunun kaldırımda hareket kolaylığının, rampa, merdiven, korkuluk, engelli asansörü, hissedilebilir yüzey vb. elemanların varlığının olmaması ve araç park yerleri sayısı/yoğunluğu olduğu, bu sorunu sokak bağlantıları arasındaki mesafenin, trafik yoğunluğunun olmasının ve yaya geçitlerinde hareket kolaylığının olmamasının izlediği; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun yaya geçitleri arasındaki mesafenin olduğu, bu sorunu yaya geçidi sayısı ile sol taraftaki toplu taşıma durak sayısının yetersizliği ile sol taraftaki taşıt kesişim noktalarının fazla oluşunun izlediği görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı ile Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahlarında en olumlu değerlendirmenin “güzergahların eğimi” için, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında “kaldırımın devamlılığı” için, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “sağ tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı” için yapıldığı görülmüştür.

İşlev ve kullanım çeşitliliği

Fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “işlev ve kullanım çeşitliliği” bileşeni toplam 14 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.2). İşlev ve kullanım çeşitliliğini etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının

çeşitlilik düzeyinin 5 üzerinden 3,0 değerini, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı ile Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahlarında 2,9 değerini ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında 2,8 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8. İşlev ve kullanım çeşitliliği kalite bileşenine ait genel değerlendirme

Çalışmada işlev ve kullanım çeşitliliğini etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.2’ de verilmiştir.

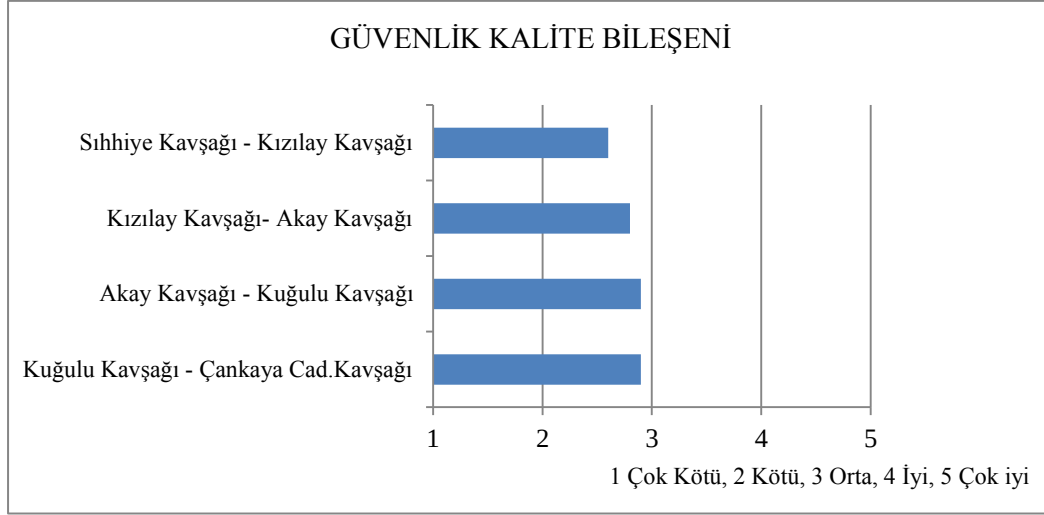
Çizelge 3.2. Güzergahların işlev ve kullanım çeşitliliği bileşenine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	İŞLEV VE KULLANIM ÇEŞİTLİLİĞİ	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
25	Sağ taraftaki bina sayısı /yoğunluğu	2,8	2,8	2,5	3,5
26	Sol taraftaki bina sayısı/yoğunluğu	2,8	3,8	3,4	3,3
27	Sağ taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,3	3,5	3,0	2,4
28	Sol taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,2	2,5	2,2	2,6
29	Sağ taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,0	3,3	3,2	2,7
30	Sol taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,0	3,3	3,2	2,7
31	Konut alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,8	2,5	2,9	3,1
32	Eğitim alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,7	2,4	2,3	2,5
33	Sağ taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,5	1,4	3,3	4,1
34	Sol taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,5	3,5	3,5	3,7
35	Sağ taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu	2,4	3,2	3,8	3,2
36	Sol taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu	2,4	2,7	2,9	2,6
37	Bina zemin kat kullanımı	3,5	3,5	2,9	2,4
38	Karma kullanım alanlarının yoğunluğu	3,0	3,0	3,1	2,9
	ORTALAMA	2,8	2,9	3,0	2,9

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede işlev ve kullanım çeşitliliği açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sağ ve sol taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğunun yetersizliği şeklinde değerlendirildiği; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sağ taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğunun yetersizliği şeklinde değerlendirildiği, bu sorunu eğitim alanlarının sayısı/yoğunluğunun izlediği görülmüştür. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sol taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğunun yetersizliği şeklinde değerlendirildiği, bu sorunu eğitim alanlarının sayısı/yoğunluğunun izlediği; Kuğulu Kavşağı-ankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun sağ taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğunun ve bina zemin kat kullanımın yetersizliği şeklinde değerlendirildiği görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “bina zemin kat kullanımı” için, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında “sol taraftaki bina sayısı/yoğunluğu” için, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında “sağ taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu” için, Kuğulu Kavşağı-ankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “sağ taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu” için yapıldığı görülmüştür.

Güvenlik

Fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “*güvenlik*” bileşeni toplam 8 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.3). Güvenliği etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-ankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının güvenlik düzeyinin 5 üzerinden 2,9 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında 2,8 değerini ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında 2,6 değerini aldığı saptanmıştır (şekil 3.9).



Şekil 3.9. Güvenlik kalite bileşenine ait genel değerlendirme

Çalışmada güvenliği etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.3'te verilmiştir.

Çizelge 3.3. Güzergahların güvenlik bileşenine ilişkin değerlendirmeler

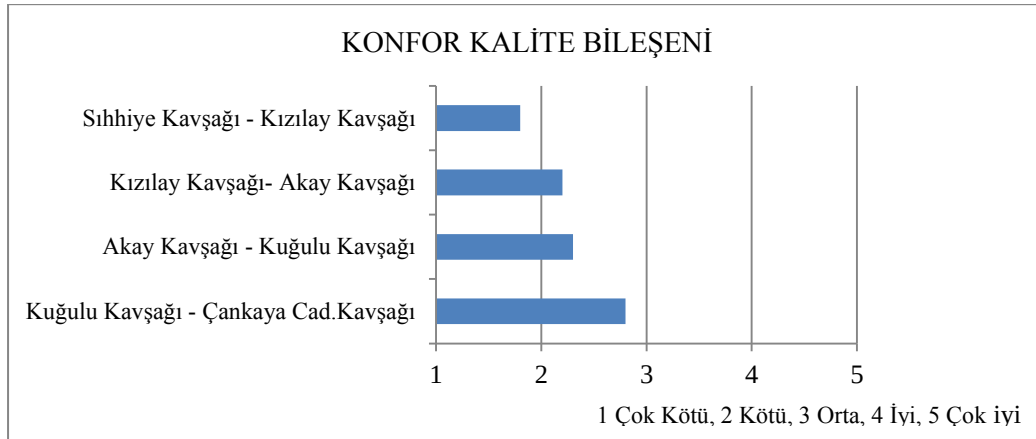
SORU NO	GÜVENLİK	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
39	Yürüyüş için güvenli olması durumu	2,7	3,0	3,2	3,2
40	Sağ taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı	3,4	3,2	3,2	3,1
41	Sol taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı	3,2	3,3	3,4	3,3
42	Trafik Güvenliği	2,2	2,3	2,9	3,1
43	Yapısal Güvenlik	2,5	2,7	3,0	2,5
44	Yangın Güvenliği	2,2	2,4	2,8	2,9
45	Yaya -taşıt ayırımını sağlayan elemanlar	2,8	3,0	2,1	2,6
46	Yön bulma ve işaret sistemlerinin varlığı	2,5	2,7	2,8	3,0
	ORTALAMA	2,6	2,8	2,9	2,9

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede güvenlik açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun trafik ve yangın güvenliği olduğu, Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun trafik güvenliği olduğu, bu sorunu yangın güvenliğinin izlediği; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunun yaya -taşıt ayırımını sağlayan elemanların olmaması; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun yapısal güvenlik olduğu görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en olumlu

değerlendirmenin “sağ taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı” için, diğer güzergahlarda ise “sol taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı” için yapıldığı görülmüştür.

Konfor/rahatlık

Fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “konfor/rahatlık” bileşeni toplam 4 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.4). Konforu etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının konfor-rahatlık düzeyinin 5 üzerinden 2,8 değerini, Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı güzergahında 2,3 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında 2,2 değerini ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında 1,8 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10. Konfor kalite bileşenine ait genel değerlendirme

Çalışmada konfor ve rahatlığı etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.4’ te verilmiştir.

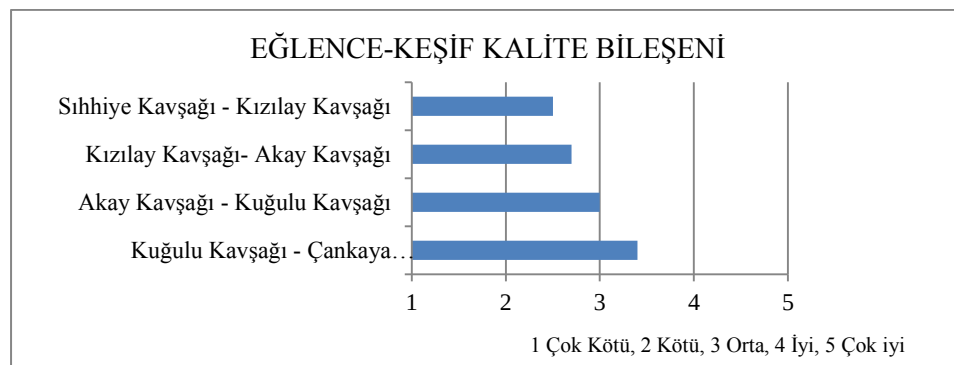
Çizelge 3.4. Güzergahların konfor bileşenine ilişkin değerlendirmeler

	KONFOR	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
47	Oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği	1,8	2,8	2,5	3,0
48	Sokak mobilyalarının yeterliliği	1,8	2,3	2,2	2,6
49	Gölge elemanları ve iklim şartlarından korunma	1,8	2,2	2,1	2,4
50	Görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı	1,8	1,8	2,5	2,9
	ORTALAMA	1,8	2,2	2,3	2,8

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede konfor bağlamında; Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunların oturma/dinlenme alanlarının, sokak mobilyalarının, gölge elemanlarının, iklim şartlarından korunmanın yetersizliği ile görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı olduğu görülmüştür. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı olduğu, bu sorunu gölge elemanlarının, iklim şartlarından korunmanın, sokak mobilyalarının yetersizliğinin izlediği; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunun gölge elemanlarının, iklim şartlarından korunmanın yetersizliği olduğu, bu sorunu sokak mobilyalarının yetersizliğinin izlediği; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun gölge elemanlarının, iklim şartlarından korunmanın yetersizliği olduğu görülmüştür. Ayrıca Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği” için, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında “görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı ve oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği” için, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise yine “oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği” için yapıldığı görülmüştür.

Eğlence-keşif

Fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “eğlence-keşif” bileşeni toplam 3 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.5). Eğlence ve keşfi etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının eğlence-keşif düzeyinin 5 üzerinden 3,4 değerini, Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı güzergahında 3,0 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında 2,7 değerini ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında 2,5 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.11).



Şekil 3.11. Eğlence-keşif kalite bileşenine ait genel değerlendirme

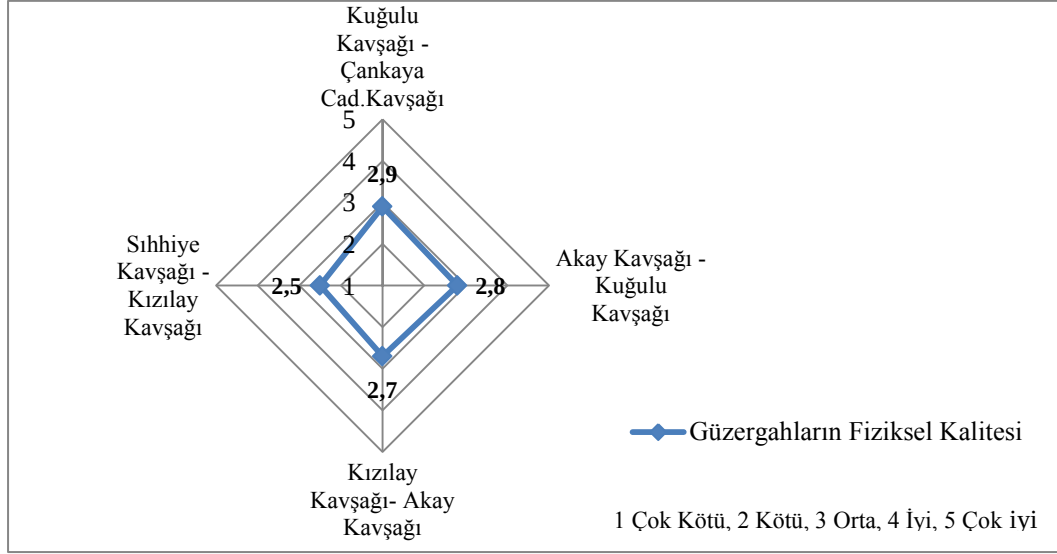
Çalışmada eğlence ve keşfi etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.5’ te verilmiştir.

Çizelge 3.5. Güzergahların eğlence-keşif bileşenine ilişkin değerlendirmeler

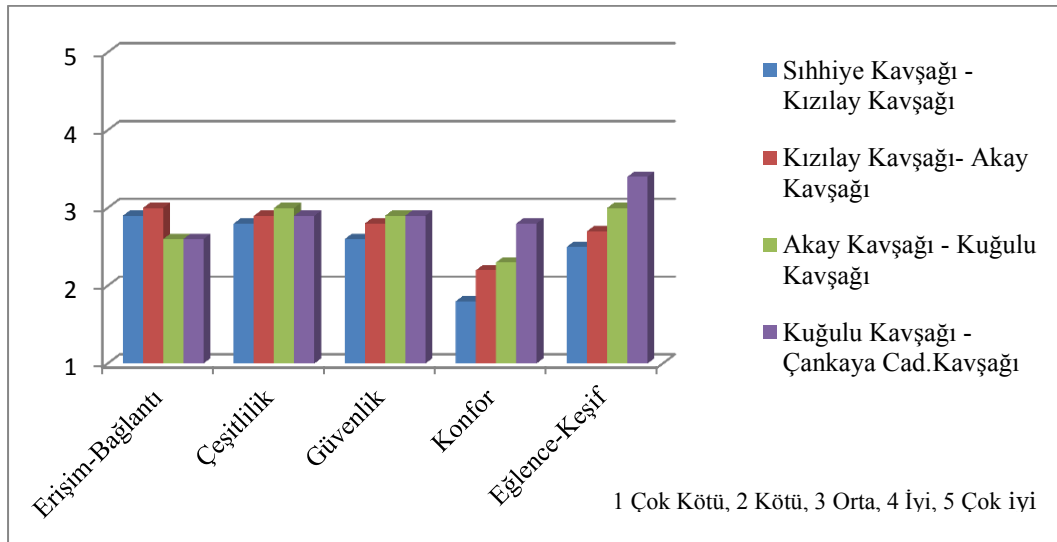
SORU NO	EĞLENCE-KEŞİF	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
51	Merak duygusu uyandıran vista/bakış açısı	2,5	2,4	3,0	3,9
52	Sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmesi	2,6	3,0	3,3	3,6
53	Avlu, meydan varlığı vb.	2,3	2,7	2,7	2,6
	ORTALAMA	2,5	2,7	3,0	3,4

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede eğlence-keşif açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı, Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarında en önemli sorunun avlu, meydan vb. varlığının yetersizliği olduğu, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında ise merak duygusu uyandıran vista/bakış açısı yetersizliği olduğu görülmüştür. Ayrıca Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “merak duygusu uyandıran vista/bakış açısı” için, diğer güzergahlarda ise “sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmesi” için yapıldığı görülmüştür.

Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin uzman görüşleri genel olarak değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 2,9 değerini, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 2,8 değerini alarak fiziksel kaliteleri diğer güzergahlara oranla daha olumlu bulunmuştur. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 2,7 değeri ile 3. sırada, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ise 2,5 değeri ile 4. sırada değerlendirilmiştir (Şekil 3.12).



Şekil 3.12. Güzergahların fiziksel kalitesine ilişkin genel değerlendirme



Şekil 3.13. Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme

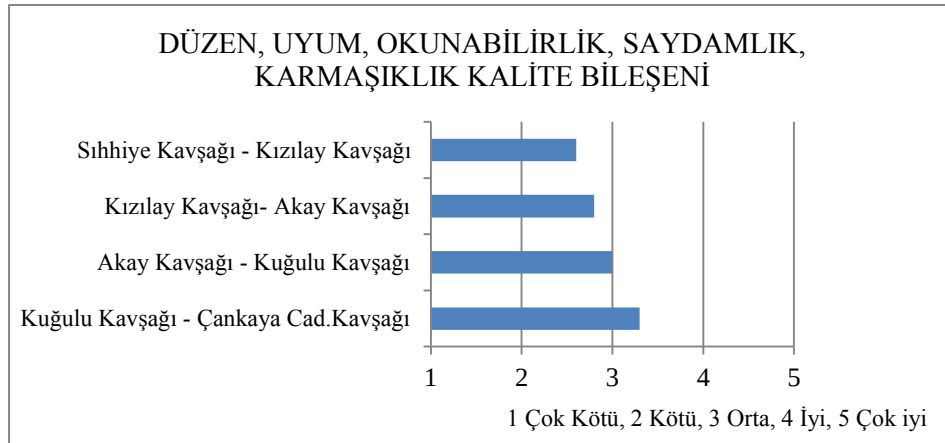
Uzman görüşlerine göre çalışma alanındaki 4 güzergahın fiziksel kalitesini belirlemeye yönelik “erişilebilirlik-bağlantı, işlev ve kullanım çeşitliliği, güvenlik, konfor-rahatlık ve eğlence-keşif” alt başlıkları birlikte değerlendirildiğinde; erişilebilirlik-bağlantı açısından Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının, işlev ve kullanım çeşitliliği açısından Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının, güvenlik açısından Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının, konfor açısından Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının ve eğlence-keşif açısından ise yine Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının daha olumlu bulunduğu görülmüştür.

3.2.2. Estetik kalitenin nesnel değerlendirilmesi

Çalışma alanına ait 4 güzergahın estetik kalitesi “düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık” ile “zihinde canlandırma, kimlik, anlam” alt başlıkları altında irdelenmiştir.

Düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık

Estetik kalite bileşeninin alt başlığı olan “düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık” bileşenleri toplam 17 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.6). Düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık ve karmaşıklığı etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının 5 üzerinden 3,3 değerini, Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı güzergahının 3,0 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının 2,8 değerini, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının ise 2,6 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.14).



Şekil 3.14. Düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme

Çalışmada düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık ve karmaşıklığı etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.6’ da verilmiştir.

Çizelge 3.6. Güzergahların düzen, uyum vb. bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	DÜZEN, UYUM, OKUNABİLİRLİK, SAYDAMLIK, KARMAŞIKLIK	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad.Kavşağı
54	Caddenin düzeni	2,2	2,8	2,8	3,0
55	Görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığı	1,9	2,2	2,7	2,8

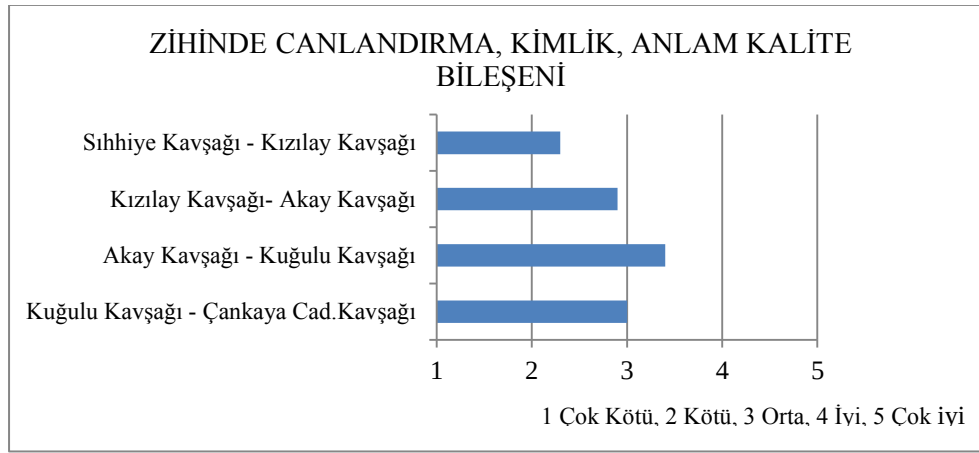
Çizelge 3.6. (devam) Güzergahların düzen, uyum vb. bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler

56	Kapalılık derecesi	2,5	3,1	3,0	3,3
57	Caddenin sürekliliği	3,2	3,3	2,9	3,1
58	Ritm değeri	2,8	2,9	2,5	3,1
59	Sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephelerin/unsurların varlığı	2,6	2,8	2,4	2,7
60	Sağ taraftaki fiziksel geçirgenlik	3,2	2,1	3,3	4,0
61	Sol taraftaki fiziksel geçirgenlik	2,8	3,2	3,3	3,3
62	Sağ taraftaki görsel geçirgenlik	3,2	2,0	3,1	3,8
63	Sol taraftaki görsel geçirgenlik	2,7	3,3	3,3	3,4
64	İnsan ölçeğine yakınlık	2,6	3,1	2,9	3,5
65	Bina cephelerinin verdiği görsel etki	2,0	2,5	2,8	3,1
66	Binaların yüksekliği	3,1	3,1	3,5	3,6
67	Sağ taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,8	3,6	3,3	3,6
68	Sol taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,7	3,4	3,1	3,4
69	Temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi	2,5	2,8	3,5	4,0
70	Sokak mobilyalarının görsel etkisi	2,0	2,2	2,4	2,6
	ORTALAMA	2,6	2,8	3,0	3,3

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık ve karmaşıklık açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Meydanı güzergahında en önemli sorunun görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığı olduğu, bu sorunu bina cephelerinin, sokak mobilyalarının görsel etkisinin ve güzergahın düzeninin izlediği; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sağ taraftaki görsel geçirgenliğin yetersizliği olduğu, bu sorunu sağ taraftaki fiziksel geçirgenliğin, sokak mobilyalarının görsel etkisinin ve görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığının izlediği; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunların sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephelerin/unsurların varlığı ile sokak mobilyalarının görsel etkisi olduğu; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun sokak mobilyalarının görsel etkisi olduğu görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “güzergahın sürekliliği, sağ taraftaki fiziksel ve görsel geçirgenlik” için, Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahında “sağ taraftaki düğüm noktalarının varlığı” için, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında “binaların yüksekliği ve temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi” için, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “ sağ taraftaki fiziksel geçirgenlik ve temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi” için yapıldığı görülmüştür.

Zihinde canlandırma, kimlik, anlam

Estetik kalite bileşeninin alt başlığı olan “*zihinde canlandırma, kimlik ve anlam*” bileşenleri toplam 4 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.7). Zihinde canlandırma, kimlik ve anlamı etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı güzergahının zihinde canlandırma, kimlik ve anlam düzeyinin 5 üzerinden 3,4 değerini, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının 3,0 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının 2,9 değerini, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının ise 2,3 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Zihinde canlandırma, kimlik, anlam kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme

Çalışmada zihinde canlandırma, kimlik ve anlamı etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.7’ de verilmiştir.

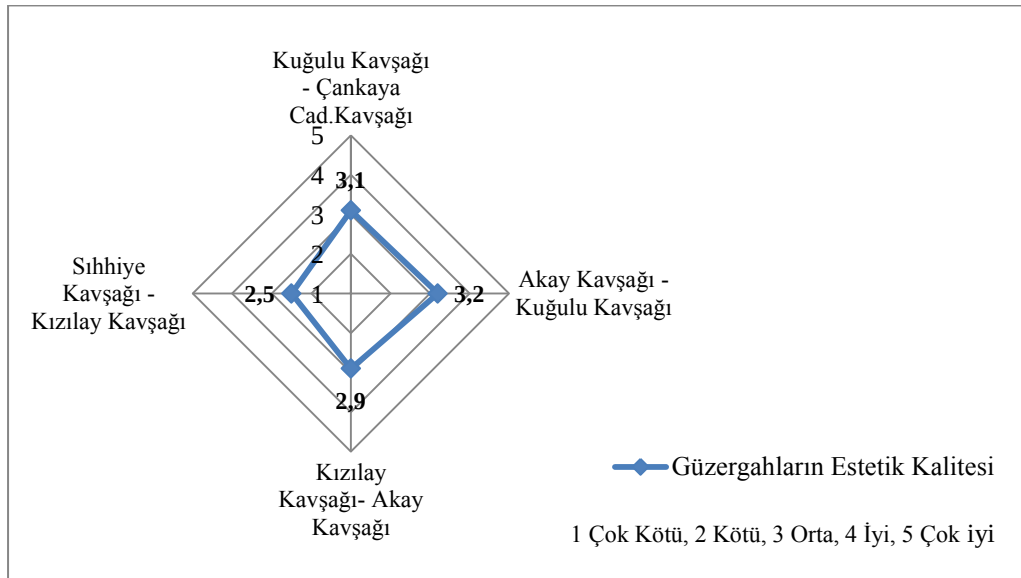
Çizelge 3.7. Güzergahların zihinde canlandırma, kimlik, anlam bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	ZİHİNDE CANLANDIRMA, KİMLİK, ANLAM	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
71	Özellikli mimari	2,1	2,9	3,7	3,2
72	Tarihi binaların varlığı	2,6	3,5	3,3 ³⁵	1,8
73	Manzara noktalarının varlığı	2,2	2,3	3,3	4,0
74	Sanatsal ve simgesel elemanların varlığı	2,6	3,0	3,6	3,4
	ORTALAMA	2,3	2,9	3,4	3,0

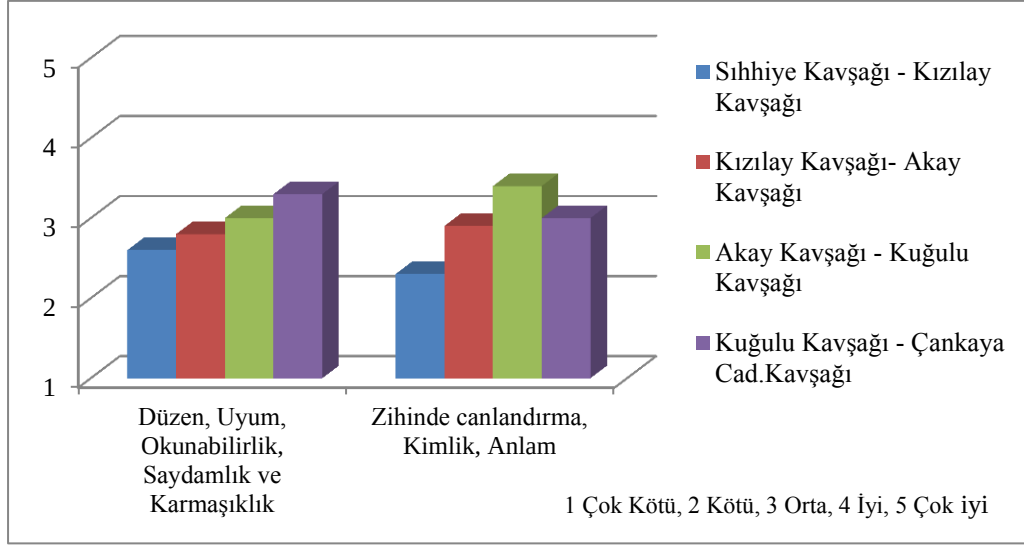
³⁵ Güzergahların kalitesine ilişkin 3 (orta) ve üzerinde yapılan değerlendirmeler olumsuz olarak düşünülmemiştir.

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede zihinde canlandırma, kimlik, anlam açısından Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun özellikli mimarinin yetersizliği, bu sorunu manzara noktalarının yetersizliğinin izlediği; Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun manzara noktalarının yetersizliği, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun tarihi binaların yetersizliği olduğu görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “tarihi binaların, sanatsal ve simgesel elemanların varlığı” için, Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahında “tarihi binaların varlığı” için, Akay Kavşağı -Kuğulu Kavşağı güzergahında “özellikli mimari” için, Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “manzara noktalarının varlığı” için yapıldığı görülmüştür.

Güzergahların estetik kalite bileşenlerine ilişkin uzman görüşleri genel olarak değerlendirildiğinde; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 3,2 değerini alarak diğer güzergahlara oranla estetik kalite açısından daha olumlu bulunmuştur. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 3,1 değeri ile estetik kalite konusunda 2. sırada, Kızılay Kavşağı -Akay Kavşağı güzergahı 2,9 değeri ile 3. sırada, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ise 2,5 değeri ile son sırada değerlendirilmiştir (Şekil 3.16).



Şekil 3.16. Güzergahların estetik kalitesine ilişkin genel değerlendirme



Şekil 3.17. Güzergahların estetik kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme

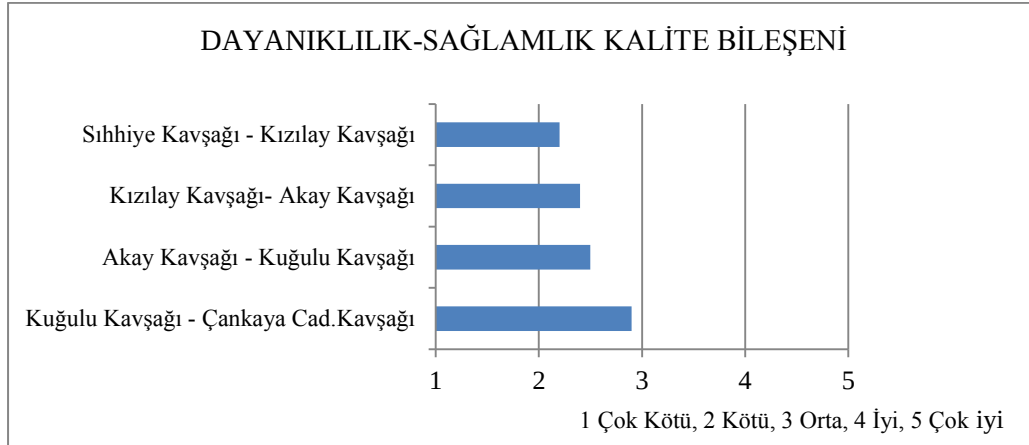
Uzman görüşlerine göre çalışma alanındaki 4 güzergehanın estetik kalitesini belirlemeye yönelik “düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık ve karmaşıklık” ve “zihinde canlandırma, kimlik, anlam” alt başlıkları birlikte değerlendirildiğinde; düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık ve karmaşıklık açısından Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergehanının, zihinde canlandırma, kimlik, anlam açısından ise Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergehanının daha olumlu bulunduğu görülmüştür.

3.2.3. Yapım kalitesinin nesnel değerlendirilmesi

Çalışma alanına ait 4 güzergehanın yapım kalitesi “dayanıklılık-sağlamlık” alt başlığı altında irdelenmiştir.

Dayanıklılık-sağlamlık

Yapım kalite bileşeninin alt başlığı olan “*dayanıklılık-sağlamlık*” bileşeni toplam 6 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.8). Dayanıklılık ve sağlamlığı etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergehanının dayanıklılık-sağlamlık düzeyinin 5 üzerinden 2,9 değerini, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergehanının 2,5 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergehanının 2,4 değerini, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergehanının ise 2,2 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Dayanıklılık-sağlamlık kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme

Çalışmada dayanıklılık ve sağlamlığı etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.8’de verilmiştir.

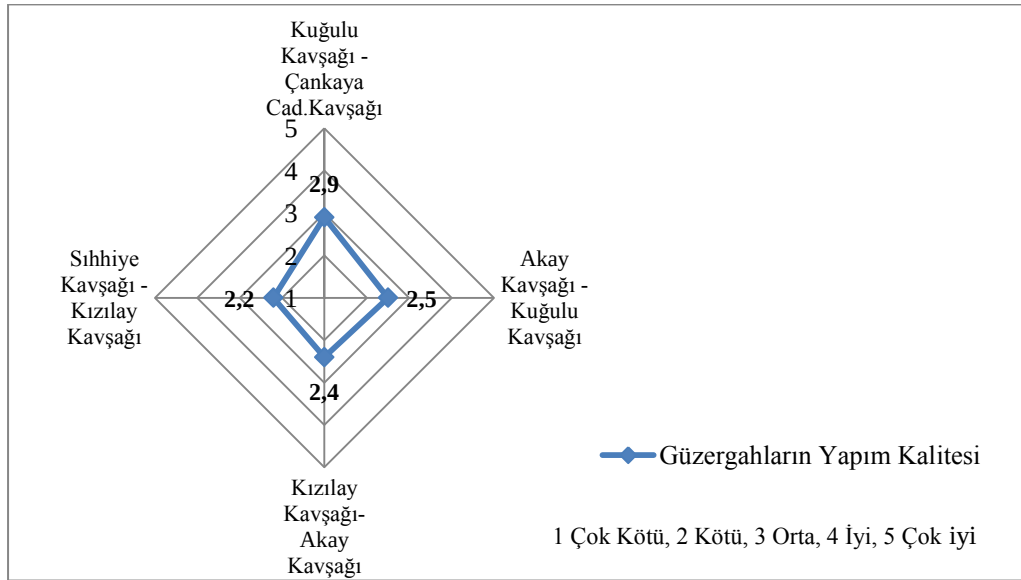
Çizelge 3.8. Güzergahların dayanıklılık-sağlamlık bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	DAYANIKLILIK-SAĞLAMLIK	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
75	Sağ taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi	2,4	2,4	2,6	3,0
76	Sol taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi	2,4	2,4	2,7	2,9
77	Sağ taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi	2,2	2,4	2,4	2,9
78	Sol taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi	2,1	2,3	2,5	2,8
79	Sağ taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malz. farklılığı	2,0	2,4	2,5	2,9
80	Sol taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malz. farklılığı	2,2	2,6	2,8	2,8
	ORTALAMA	2,2	2,4	2,5	2,9

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede dayanıklılık-sağlamlık açısından Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sağ taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı olduğu, bu sorunu sol taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi ve zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı ile sağ taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesinin izlediği; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sol taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi olduğu, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında en önemli sorunun sağ taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi olduğu, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise en önemli

sorunun sol taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi ve zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı olduğu görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı güzergahında en olumlu değerlendirmenin “sağ ve sol taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi” için, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı ve Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahlarında en olumlu değerlendirmenin “sol taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı” için, Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “sağ taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi” için yapıldığı görülmüştür.

Güzergahların yapım kalite bileşenlerine ilişkin uzman görüşleri genel olarak değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 2,9 değerini alarak diğer güzergahlara oranla yapım kalitesi açısından daha olumlu bulunmuştur. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 2,5 değeri ile yapım kalitesi konusunda 2. sırada, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı 2,4 değeri ile 3. sırada, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ise 2,2 değeri ile son sırada değerlendirilmiştir (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Güzergahların yapım kalitesine ilişkin genel değerlendirme

3.2.4. Bakım/hizmet kalitesinin nesnel değerlendirilmesi

Çalışma alanına ait 4 güzergahın bakım-hizmet kalitesi “düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği” alt başlıkları altında irdelenmiştir.

Düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği

Bakım/hizmet kalite bileşeninin alt başlığı olan “*düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği*” bileşeni toplam 4 soru ile sınanmıştır (Bkz. Çizelge 3.9). Düzenli bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği etkileyen tüm faktörler birlikte değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının düzenli bakım, denetim ve çevre temizliği düzeyinin 5 üzerinden 3,3 değerini, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının 3,0 değerini, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının 2,6 değerini, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının ise 2,2 değerini aldığı saptanmıştır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20. Bakım-onarım, kontrol-denetim ve çevre temizliği kalite bileşenlerine ait genel değerlendirme

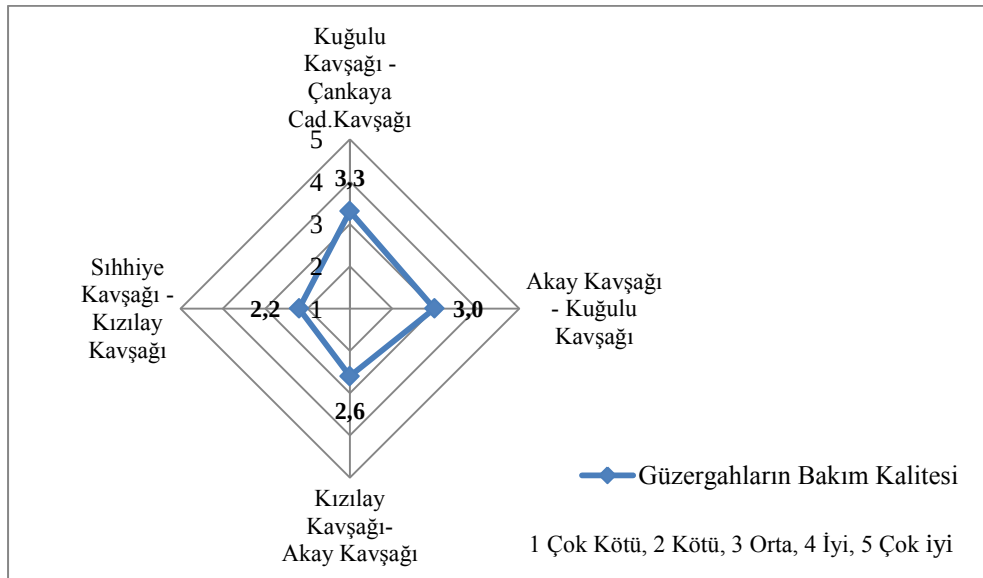
Çalışmada düzenli bakım, denetim ve çevre temizliğini etkileyen faktörlerin detaylı değerlendirme sonuçları Çizelge 3.9’da verilmiştir.

Çizelge 3.9. Güzergahların bakım, kontrol ve çevre temizliği bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler

SORU NO	DÜZENLİ BAKIM, KONTROL VE ÇEVRE TEMİZLİĞİ	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
81	Sağ taraftaki çevre temizliği	2,3	2,6	3,1	3,6
82	Sol taraftaki çevre temizliği	2,4	2,9	3,3	3,5
83	Düzenli bakım-onarım	2,3	2,5	2,9	3,2
84	Kontrol-denetim	2,1	2,6	2,8	3,0
	ORTALAMA	2,2	2,6	3,0	3,3

Uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmede düzenli bakım, kontrol ve çevre temizliği açısından Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun kontrol-denetim yetersizliği olduğu, bu sorunu sağ taraftaki çevre temizliği ve düzenli bakım-onarım yetersizliğinin izlediği; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında en önemli sorunun düzenli bakım-onarım yetersizliği olduğu; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında ise en önemli sorunun kontrol-denetim yetersizliği olduğu görülmüştür. Ayrıca Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı ve Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahlarında en olumlu değerlendirmenin “sol taraftaki çevre temizliği” için, Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise “sağ taraftaki çevre temizliği” için yapıldığı görülmüştür.

Güzergahların bakım/hizmet kalite bileşenlerine ilişkin uzman görüşleri genel olarak değerlendirildiğinde; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 3,3 değerini alarak diğer güzergahlara oranla bakım/hizmet kalitesi açısından daha olumlu bulunmuştur. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 3,0 değeri ile bakım/hizmet kalitesi konusunda 2. sırada, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı 2,6 değeri ile 3. sırada, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ise 2,2 değeri ile son sırada değerlendirilmiştir (Şekil 3.21).



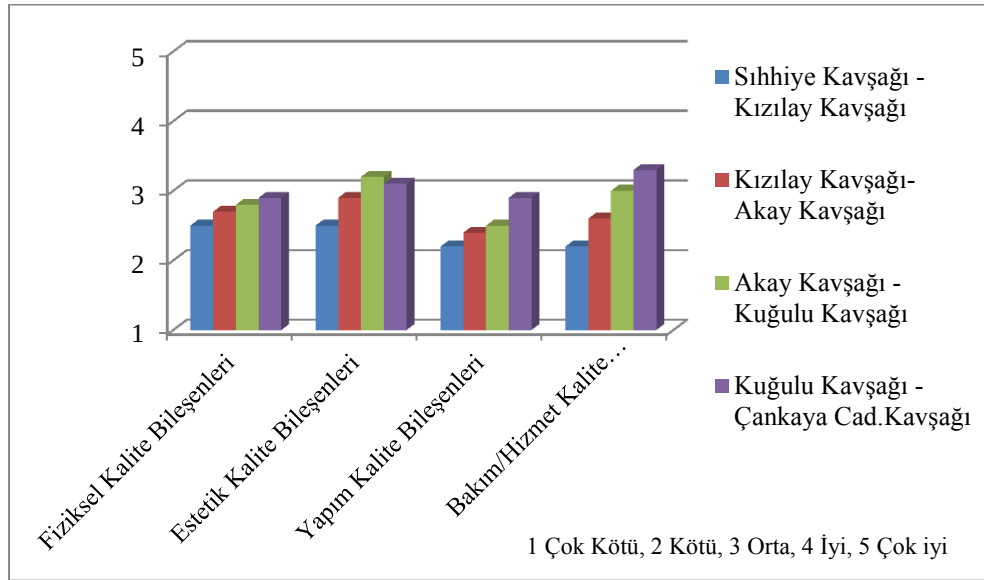
Şekil 3.21. Güzergahların bakım/hizmet kalitesine ilişkin genel değerlendirme

Atatürk Bulvarı üzerindeki tüm güzergahların mekansal kalitesi; fiziksel, estetik, yapım ve bakım-hizmet kalite bileşenleri referans alınarak sorgulandığında; Kuğulu Kavşağı

Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının fiziksel, yapım ve bakım/hizmet kaliteleri bakımından; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının ise estetik kalite bakımından diğer güzergahlara oranla daha iyi durumda olduğu saptanmıştır (Çizelge 3.10 ve Şekil 3.22).

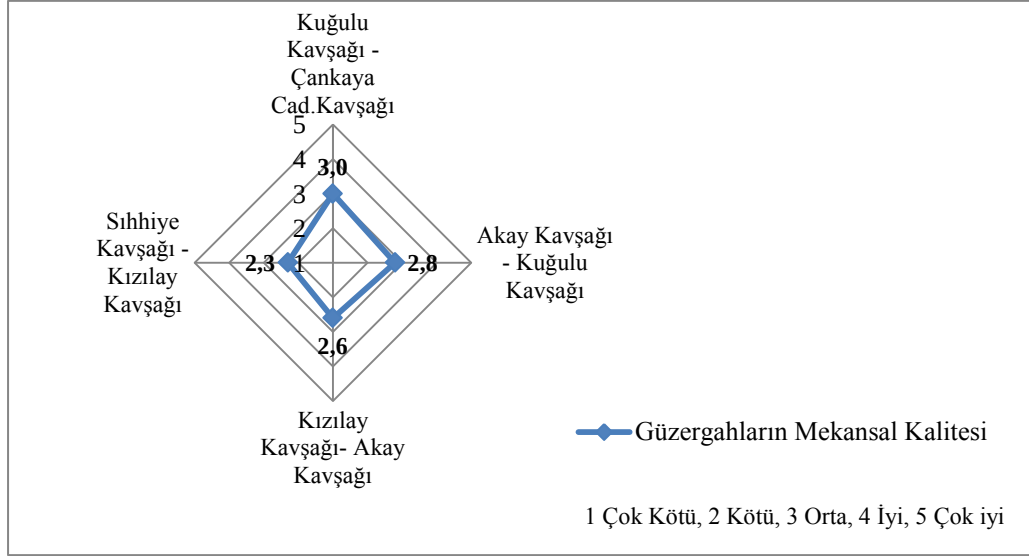
Çizelge 3.10. Mekânsal kalite bileşenleri açısından güzergahlara verilen ortalama puanlar

	Fiziksel Kalite Bileşenleri	Estetik Kalite Bileşenleri	Yapım Kalitesi Bileşenleri	Bakım/Hizmet Kalitesi Bileşenleri
Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	2,5	2,5	2,2	2,2
Kızılay Kavşağı – Akay Kavşağı	2,7	2,9	2,4	2,6
Akay Kavşağı – Kuğulu Kavşağı	2,8	3,2	2,5	3,0
Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı	2,9	3,1	2,9	3,3



Şekil 3.22. Güzergahların mekânsal kalite bileşenlerine ilişkin genel değerlendirme

Genel olarak tüm kalite bileşenlerinin bir arada değerlendirildiği mekânsal kalite konusunda ise Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı 5 üzerinden 3,0 değeri ile diğer güzergahlara oranla daha başarılı bulunurken, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 2,8 değeri ile bu sıralamada ikinci, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı 2,6 değeri ile üçüncü ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı ise 2,3 değeri ile son sırada yer almıştır. Mekânsal kalite konusunda tüm güzergahların 2 (kötü)-3 (orta) arasında değer aldığı, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının orta (3) kaliteye sahip olduğu saptanmıştır.



Şekil 3.23. Güzergahların mekânsal kalitesine ilişkin genel değerlendirme

3.3. Atatürk Bulvarı'nın Yürünebilirliğinin Öznel Değerlendirilmesi

Yürünebilirliğin ölçülmesinde, mekanların sadece fiziksel ve algısal nitelikleri (nesnel özellikleri) değil, yürüme eylemini gerçekleştiren bireylerin öznel tepkileri de önemlidir. Bireylerin mekana ilişkin algıları, mekanda kendilerini güvende ve konforlu hissetmeleri, mekandan duydukları memnuniyet de yürünebilirliği etkilemektedir.

Atatürk Bulvarı'nda bireylerin öznel tepkileri; “*güzergahların kullanımı (geliş amacı, geliş sıklığı, geçirilen süre ve kullanılan saat aralıkları), güzergahlarda en çok rahatsız eden ve yürüme isteklerini artıracak unsurlar, güzergahların erişim, güvenlik ve konfor durumları, yürürken keyif alma dereceleri ve yürüme süresine*” ilişkin açık uçlu ve seçmeli sorular ile sorgulanmıştır (Bkz. EK-2). Bireysel tepkilerin sorgulandığı kullanıcı odaklı anket, Atatürk Bulvarı'ndaki 4 güzergahta yağmursuz ve açık havalarda rastgele seçilmiş 21 daimi kullanıcı³⁶ ve 67 geçici kullanıcı³⁷ olmak üzere toplam 88 kişi ile yapılmıştır.

³⁶ Bulvar üzerinde günlük satış yapanlar, esnaflar, iş yeri ve ofislerde çalışanlar veya gün içerisinde sürekli bulvarda bulunan kullanıcılarıdır.

³⁷ Bulvarda oturma veya yürüme eyleminde bulunan kullanıcılarıdır.

Çizelge 3.11. Güzergahlara göre anket yapılan kullanıcı sayısı dağılımları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Esnaf-Yaya	Esnaf	6	27,2	6	27,2	5	22,7	4	18,2	21	23,8
	Yaya	16	72,8	16	72,8	17	77,3	18	81,8	67	76,2
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

Kullanıcı anketinden elde edilen veriler SPSS 20 paket programı ile analiz edilmiştir. Sonuçlar yorumlanırken anlamlılık düzeyi olarak 0,05 kullanılmış olup; $p < 0,05$ olması durumunda anlamlı bir farklılığın/ilişkinin olduğu, $p > 0,05$ olması durumunda ise anlamlı bir farklılığın/ilişkinin olmadığı belirtilmiştir.³⁸

Çalışma alanı genelinde 52 erkek, 36 kadın kullanıcı ile anket yapılmıştır.³⁹ Ankete katılan kullanıcıların güzergahlara göre cinsiyet dağılımları Çizelge 3.12’de verilmiştir.

Çizelge 3.12. Güzergâhlara göre kullanıcıların cinsiyet dağılımları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Cinsiyet	Erkek	13	59,1	14	63,6	14	63,6	11	50,0	52	59,1
	Kadın	9	40,9	8	36,4	8	36,4	11	50,0	36	40,9
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

Çalışmada 18 yaş ve üzeri kullanıcılara anket uygulanmıştır. Ankete katılan kullanıcıların güzergahlara göre yaş dağılımları Çizelge 3.13’de verilmiştir.

³⁸ Değişkenler arasındaki farklılıklar incelenirken değişkenlerin normal dağılımdan gelmemesi durumunda Mann Whitney U ve Kruskal Wallis-H Testlerinden yararlanılmıştır. Nominal değişkenlerin grupları arasındaki ilişkiler incelenirken Ki-Kare analizi uygulanmıştır. RxC tablolarda gözelerdeki beklenen değerlerin yeterli hacme sahip olmaması durumlarında Monte Carlo Simülasyonu yardımıyla Pearson Ki-Kare analizi uygulanmıştır.

³⁹ Güzergahlarda çoğunlukla yürüyen veya çalışan bayanların anket yapmayı istememeleri, genellikle erkek kullanıcılar ile anket yapılmasına neden olmuştur.

Çizelge 3.13. Güzergahlara göre kullanıcıların yaş dağılımları

	Yaş					
	n	Ortalama	Ortanca	En düşük	En yüksek	Standart sapma
Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı Güzergahı	22	39,45	33,5	18	65	16,48
Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı Güzergahı	22	35,82	34	18	58	13,60
Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı Güzergahı	22	39,95	38	24	63	10,75
Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı Güzergahı	22	38,10	32	22	80	16,12
Toplam	88	38,31	34,5	18	80	14,27

Ankete katılanların eğitim durumları ve meslekleri Çizelge 3.14’te, oturdukları semt ve güzergahlara gelirken tercih ettikleri ulaşım türü ise Çizelge 3.15’te verilmiştir.

Çizelge 3.14. Güzergahlara göre kullanıcıların eğitim durumu ve meslek dağılımları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Eğitim Durumu	İlkokul Mezunu	0	0,0	2	9,1	3	13,6	0	0,0	5	5,7
	Ortaokul Mezunu	3	13,6	6	27,3	1	4,5	2	9,1	12	13,6
	Lise Mezunu	7	31,8	6	27,3	9	40,9	7	31,8	29	33,0
	Üniversite Mezunu	10	45,5	6	27,3	8	36,4	11	50,0	35	39,8
	Yüksek Lisans veya Doktora Mezunu	2	9,1	2	9,1	1	4,5	2	9,1	7	8,0
Mesleğiniz	Öğrenci	4	18,2	7	31,8	1	4,5	5	22,7	17	19,3
	Memur	6	27,3	2	9,1	1	4,5	1	4,5	10	11,4
	Mühendis-Mimar-Şehir Planlama	2	9,1	0	0,0	4	18,2	1	4,5	7	8,0
	Uzman	1	4,5	1	4,5	2	9,1	2	9,1	6	6,8
	Serbest Meslek	4	18,2	10	45,5	6	27,3	7	31,8	27	30,7
	Satış/Pazarlama	1	4,5	1	4,5	2	9,1	0	0,0	4	4,5
	Avukat	0	0,0	0	0,0	1	4,5	0	0,0	1	1,1
	Bankacı	0	0,0	0	0,0	1	4,5	0	0,0	1	1,1
	Emekli	3	13,6	0	0,0	1	4,5	1	4,5	5	5,7
	İşçi	1	4,5	1	4,5	3	13,6	5	22,7	10	11,4
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

Çizelge 3.15. Güzergahlara göre kullanıcıların oturdukları semt ve tercih ettikleri ulaşım türü dağılımları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Oturulan Semt	Çankaya	4	18,2	8	36,4	14	63,6	12	54,5	38	43,2
	Mamak	6	27,3	6	27,3	2	9,1	6	27,3	20	22,7
	Keçiören	5	22,7	3	13,6	4	18,2	2	9,1	14	15,9
	Yenimahalle	4	18,2	1	4,5	1	4,5	0	0,0	6	6,8
	Altındağ	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	4,5	1	1,1
	Pursaklar	1	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,1
	Etimesgut	1	4,5	2	9,1	0	0,0	1	4,5	4	4,5
	Sincan	0	0,0	1	4,5	1	4,5	0	0,0	2	2,3
	Şehir dışı	1	4,5	1	4,5	0	0,0	0	0,0	2	2,3
Bu güzergâha gelirken hangi ulaşım türünü tercih ediyorsunuz?	Yürüyerek	0	0,0	2	9,1	3	13,6	3	13,6	8	9,1
	Toplu taşıma aracı	21	95,5	16	72,7	10	45,5	14	63,6	61	69,3
	Özel araç	1	4,5	4	18,2	9	40,9	5	22,7	19	21,6
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

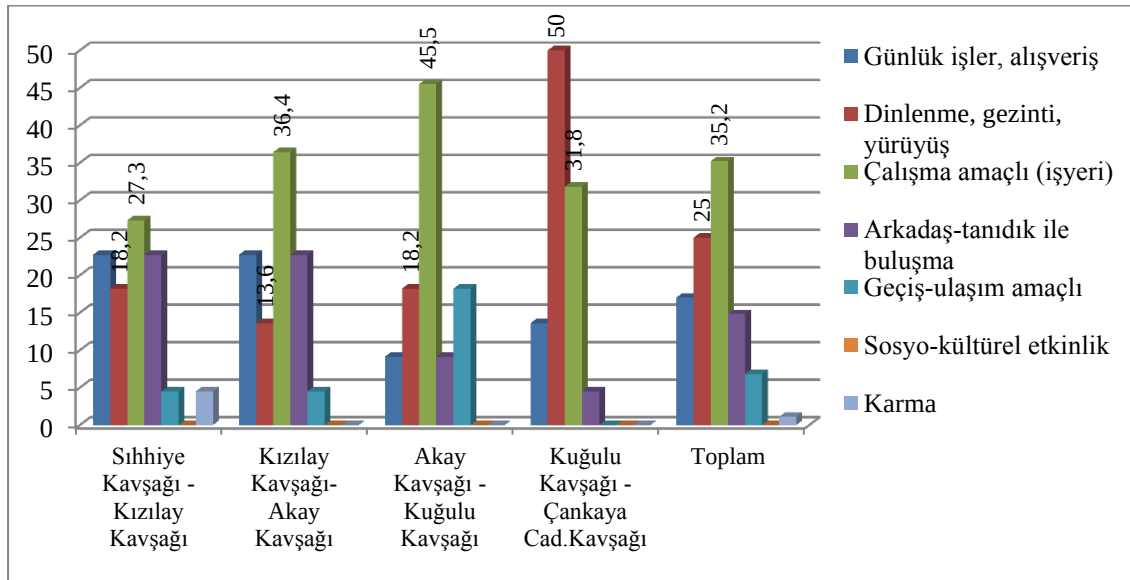
Çizelge 3.14'e göre ankete katılan kullanıcıların çoğunluğu üniversite ve lise mezunudur. Meslek bazında değerlendirildiğinde ise bulvar kullanıcılarını ağırlıklı olarak serbest meslek sahibi kişilerin oluşturduğu görülmüştür. Çizelge 3.15'e göre ise kullanıcıların bulvara genel olarak Çankaya, Mamak, Keçiören semtlerinden, toplu taşıma aracı kullanarak geldikleri saptanmıştır.⁴⁰

⁴⁰ Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergâhlarını kullananların %13,6'sı bu güzergahlara yürüyerek gelmeyi tercih ederken, bu oran Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı için % 9,1, Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergahı içinse %0'dır. Bu durum kullanıcıların güzergahlara çok fazla yürüyerek gelmeyi tercih etmediklerini göstermiştir.

Yürünebilirliğe ilişkin bireysel tepkilerin değerlendirilmesi: Çalışma alanında kullanıcıların yürünebilirlik ile ilgili tepkileri; *kullanıcılar açısından güzergahlarda rahatsız edici ve yürüme isteklerini artırıcı unsurlar, kullanıcılar açısından güzergahların erişim, güvenlik ve konfor durumu, yürüme eyleminden duyulan memnuniyet/keyif alma dereceleri ve yürüme süreleri* sorgulanarak tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca çalışmada “en çok kullanılan güzergahların” tespiti için kullanıcıların çalışma alanındaki güzergahlara *geliş amacı, geliş sıklığı, güzergahlarda geçirdikleri süre ve güzergahları en sık kullandıkları saat aralıkları* da sorgulanmıştır.

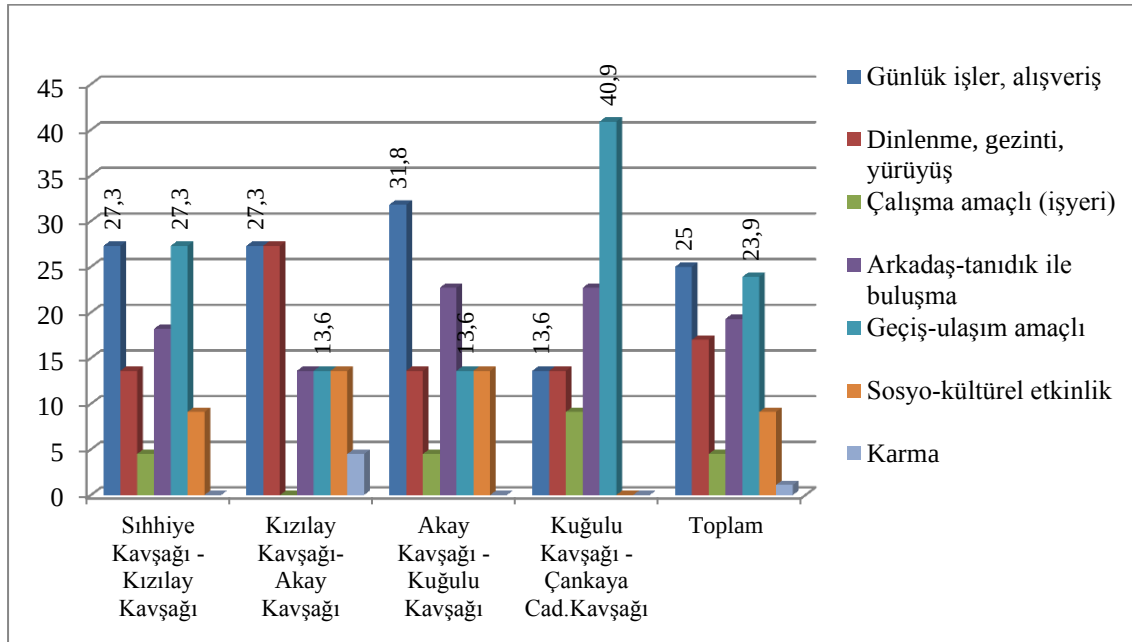
Güzergahların kullanımına yönelik bireysel tepkiler: Çalışma alanındaki “en çok kullanılan güzergahların” tespitine yönelik kullanıcıların güzergahlara geliş amacı, geliş sıklığı, güzergahlarda geçirdikleri süre ve güzergahları en sık kullandıkları saat aralıkları sorgulanmıştır.

Geliş amacı: Kullanıcıların çalışma alanındaki güzergahlara öncelikli geliş amaçları⁴¹ Şekil 3.24, Şekil 3.25 ve Şekil 3.26’da verilmiştir.

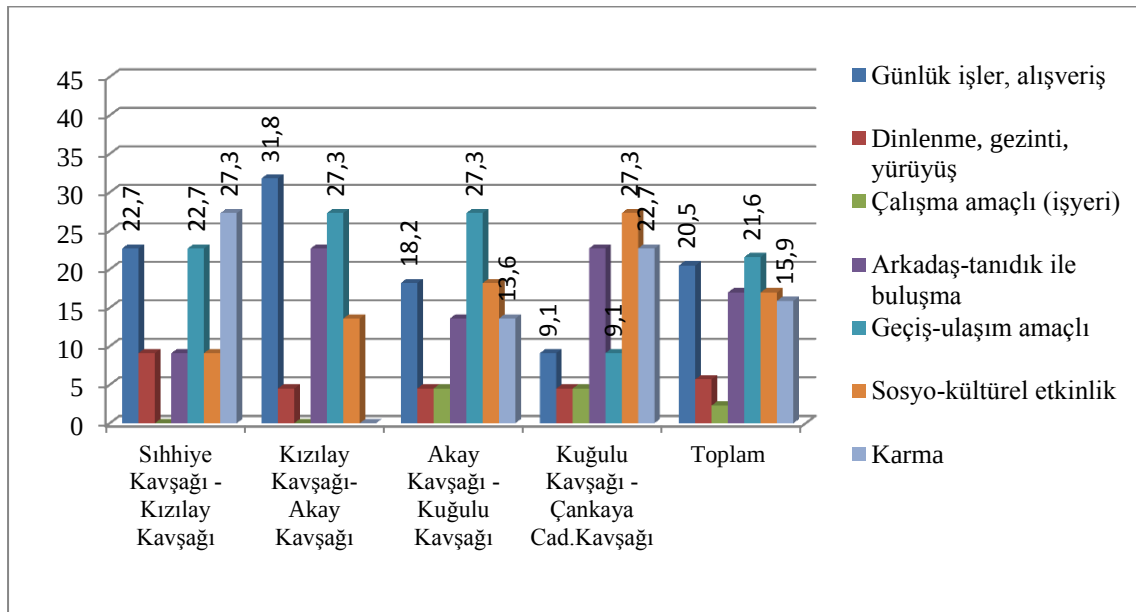


Şekil 3.24. Kullanıcıların güzergahlara 1. geliş amacı

⁴¹ Her bir grafikte güzergahlarda en yüksek değerde belirtilen amaç, kullanıcıların güzergahlara 1., 2. ve 3. gelme amaçlarını göstermektedir.



Şekil 3.25. Kullanıcıların güzergahlara 2. geliş amacı

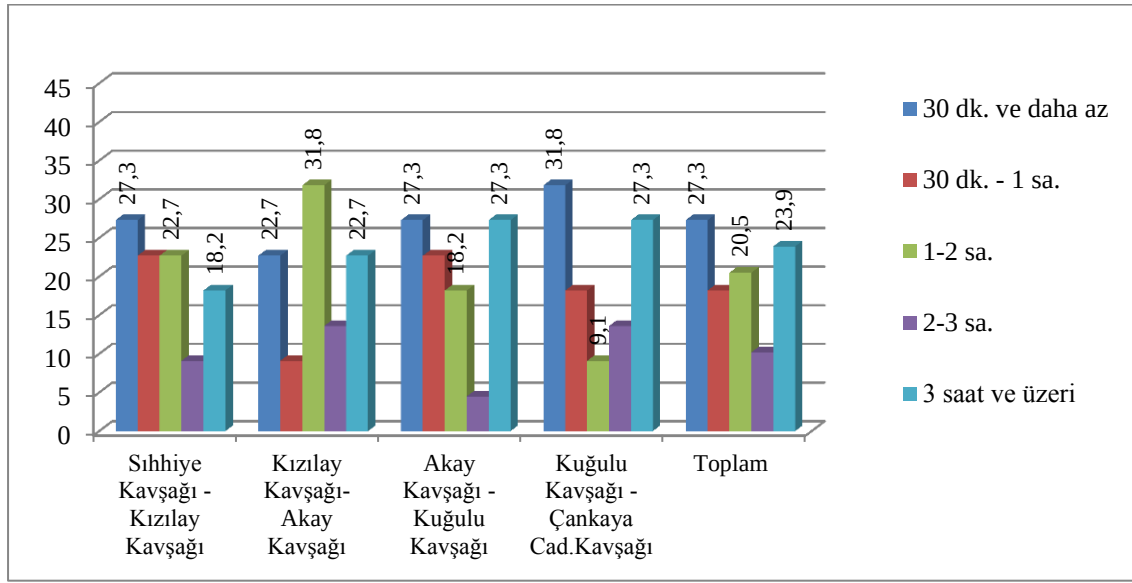


Şekil 3.26. Kullanıcıların güzergahlara 3. geliş amacı

Geliş amacının, çalışma alanına ait güzergâhlardaki dağılımına bakıldığında; Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergâhına 1. olarak çalışma, 2. günlük işler, alışveriş, geçiş-ulaşım ve 3. karma amaçlı; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahına 1. olarak çalışma, 2. günlük işler, alışveriş, dinlenme, gezinti, yürüyüş ve 3. geçiş-ulaşım amaçlı; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahına 1. olarak çalışma, 2.günlük işler, alışveriş ve 3.

geçiş-ulaşım amaçlı; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahına ise 1. olarak dinlenme, gezinti, yürüyüş, 2.geçiş-ulaşım ve 3. sosyo-kültürel etkinlik amaçlı geldiği saptanmıştır. Buna göre Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı dışındaki diğer 3 güzergaha kullanıcıların öncelikli olarak çalışma (işyeri) amaçlı geldikleri görülmüştür. Ayrıca Atatürk Bulvarı'na kullanıcılar tarafından genel olarak çalışma, günlük işler, alışveriş ve geçiş-ulaşım amaçlı geldiği tespit edilmiştir.

Geçirilen süre/kalış süresi: Kullanıcıların araştırmaya katıldığı gün çalışma alanındaki güzergahlarda geçirdikleri süreler Şekil 3.27’de verilmiştir.



Şekil 3.27. Kullanıcıların güzergahlarda geçirdikleri süre

Çalışma alanına ait güzergâhlarda geçirilen sürenin dağılımına bakıldığında; Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergâhında ağırlıklı olarak 30 dakika ve daha az; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında ağırlıklı olarak 1-2 saat; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında ağırlıklı olarak 3 saat ve üzeri ayrıca 30 dakika ve daha az; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında ise ağırlıklı olarak 30 dakika ve daha az zaman geçirildiği belirtilmiştir. Çıkan sonuçlara göre en uzun süreli zaman geçirilen güzergahın; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı olduğu (3 saat ve üzeri) ve 2. olarak Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı olduğu (1-2 saat) saptanmıştır. Ayrıca Atatürk Bulvarı'na gelen kullanıcıların bulvar üzerinde genel olarak 30 dakika ve daha az zaman geçirdiği görülmüştür.

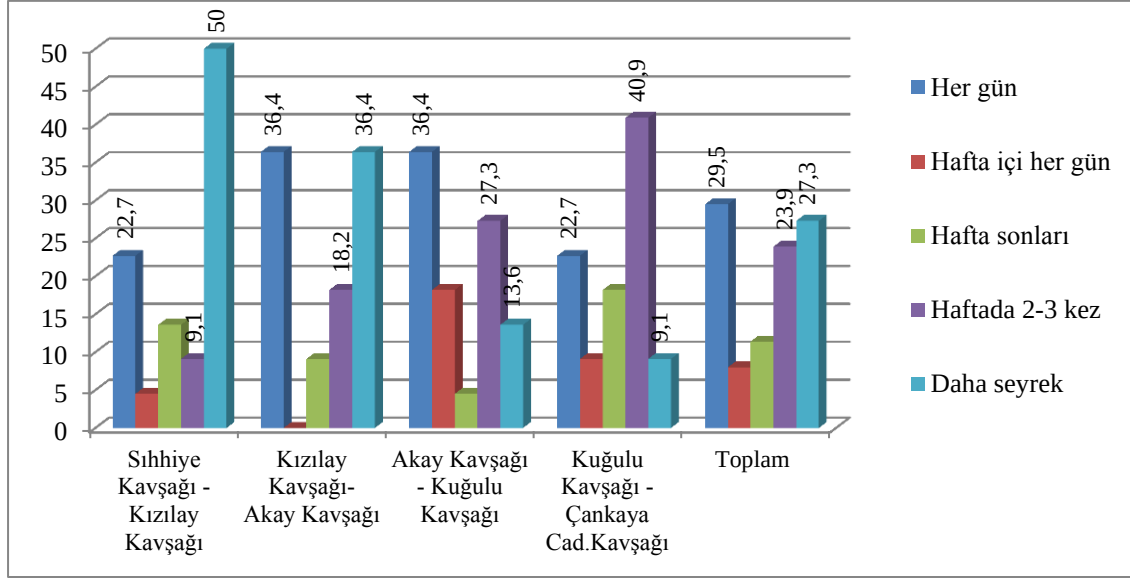
Kullanıcıların güzergahlara geliş amaçlarının, bu güzergahlarda geçirdikleri süre/kalış süresini etkilediği görülmüştür. Kullanıcıların Atatürk Bulvarı'na geliş amaçları ile araştırmaya katıldıkları gün bulvarda geçirdikleri süreler SPSS 20 programında karşılaştırıldığında ki-kare analiz modeline göre aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($p<0,05$) (Çizelge 3.16). Atatürk Bulvarı'nda 30 dk ve daha az zaman geçirenler ile 1-2 saat arası zaman geçirenlerin, bulvara gelmelerindeki ilk amaçlarının dinlenme, gezinti, yürüyüş vb.; 30 dk-1 saat arası zaman geçirenlerin ilk amaçlarının günlük işler, alış veriş vb.; 2-3 saat arası zaman geçirenlerin ilk amaçlarının arkadaş-tanidik ile buluşma ve 3 saat ve üzeri zaman geçirenlerin ilk amaçlarının çalışma (iş yeri) olduğu görülmüştür.

Çizelge 3.16. Kullanıcıların bulvara geliş amaçları ile bulvarda geçirdikleri süre arasındaki ilişki

		30 dk. ve daha az		30 dk. - 1 sa.		1-2 sa.		2-3 sa.		3 saat ve üzeri		Toplam		Ki-Kare Analizi	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	Ki-Kare	p
İlk amaç	Günlük işler, alışveriş vb.	3	12,5	7	43,8	3	16,7	2	22,2	0	0,0	15	17,0	*	0,001
	Dinlenme, gezinti, yürüyüş vb.	10	41,7	2	12,5	7	38,9	1	11,1	2	9,5	22	25,0		
	Çalışma amaçlı (işyeri)	6	25,0	3	18,8	1	5,6	2	22,2	19	90,5	31	35,2		
	Arkadaş-tanidik ile buluşma	2	8,3	1	6,3	6	33,3	4	44,4	0	0,0	13	14,8		
	Geçiş-ulaşım amaçlı	3	12,5	2	12,5	1	5,6	0	0,0	0	0,0	6	6,8		
	Karma	0	0,0	1	6,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,1		
	Toplam	24	100,0	16	100,0	18	100,0	9	100,0	21	100,0	88	100,0		

* Gözlemlerdeki beklenen değerlerin birim hacimlerinin yeterli olmaması nedeniyle Monte-Carlo Simülasyonu yardımıyla Pearson Ki-Kare Analizinden yararlanılmıştır.

Geliş sıklığı: Kullanıcıların çalışma alanındaki güzergahlara geliş sıklıkları Şekil 3.28'de verilmiştir.



Şekil 3.28. Kullanıcıların güzergahlara geliş sıklığı

Geliş sıklığının, çalışma alanına ait güzergâhlardaki dağılımına bakıldığında; Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergâhına ağırlıklı olarak haftada 2-3 kezden daha seyrek; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahına ağırlıklı olarak her gün ve daha seyrek; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahına ağırlıklı olarak her gün; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahına ise ağırlıklı olarak haftada 2-3 kez geldiği belirtilmiştir. Buna göre kullanıcıların Atatürk Bulvarı'na genel olarak her gün geldikleri görülmüştür.

Sonuç olarak kullanıcıların güzergahlara geliş amacı, güzergahlarda geçirdikleri süre ve güzergahlara geliş sıklığı bir arada değerlendirildiğinde “en çok kullanılan güzergahın” *çalışma (işyeri) amacıyla her gün geline, 3 saat ve üzeri zaman geçirilen Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı olduğu* saptanmıştır.

En sık kullanılan saat aralıkları: Kullanıcıların çalışma alanındaki güzergahları en sık kullandıkları saat aralıkları Çizelge 3.17’de verilmiştir.

Çizelge 3.17. Kullanıcıların güzergahları en sık kullandıkları saat aralıkları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Caddesi Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Bu güzergahın en sık kullanıldığı saatler 1.	Sabah	8	36,4	7	31,8	9	40,9	7	31,8	31	35,2
	Öğle arası	4	18,2	4	18,2	5	22,7	6	27,3	19	21,6
	Öğleden sonra	6	27,3	10	45,5	6	27,3	6	27,3	28	31,8
	Akşam	4	18,2	1	4,5	2	9,1	3	13,6	10	11,4
	Gece	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Bu güzergahın en sık kullanıldığı saatler 2.	Sabah	1	4,5	1	4,5	2	9,1	3	13,6	7	8,0
	Öğle arası	8	36,4	4	18,2	3	13,6	4	18,2	19	21,6
	Öğleden sonra	8	36,4	7	31,8	10	45,5	10	45,5	35	39,8
	Akşam	5	22,7	9	40,9	6	27,3	4	18,2	24	27,3
	Gece	0	0,0	1	4,5	1	4,5	1	4,5	3	3,4
Bu güzergahın en sık kullanıldığı saatler 3.	Sabah	4	18,2	5	22,7	2	9,1	3	13,6	14	15,9
	Öğle arası	6	27,3	3	13,6	4	18,2	4	18,2	17	19,3
	Öğleden sonra	4	18,2	2	9,1	2	9,1	2	9,1	10	11,4
	Akşam	6	27,3	6	27,3	11	50,0	9	40,9	32	36,4
	Gece	2	9,1	6	27,3	3	13,6	4	18,2	15	17,0
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

Çalışma alanına ait güzergâhların kullanım saatlerinin dağılımına bakıldığında; Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergâhlarının ağırlıklı olarak sabah saatlerinde; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahının ise ağırlıklı olarak öğleden sonra kullanıldığı saptanmıştır. Ayrıca kullanıcıların Atatürk Bulvarı'nı genel olarak günün her saati (sabah, öğleden sonra ve akşam saatlerinde) kullandıkları görülmüştür.

Kullanıcıların Atatürk Bulvarı'na geliş amaçları ile bulvarı kullandıkları saat aralıkları, SPSS 20 programında karşılaştırıldığında ki-kare analiz modeline göre aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($p < 0,05$) (Çizelge 3.18). Bulvarı en çok sabah saatlerinde kullananların çalışma amacıyla (işyeri) bulvara geldikleri, bulvarı en çok öğle arası, öğleden sonra ve akşam saatlerinde kullananların ise dinlenme, gezinti ve yürüyüş amacıyla bulvara geldikleri görülmüştür.

Çizelge 3.18. Kullanıcıların bulvara gelme amaçları ile bulvarı en sık kullandıkları saat aralıkları arasındaki ilişki

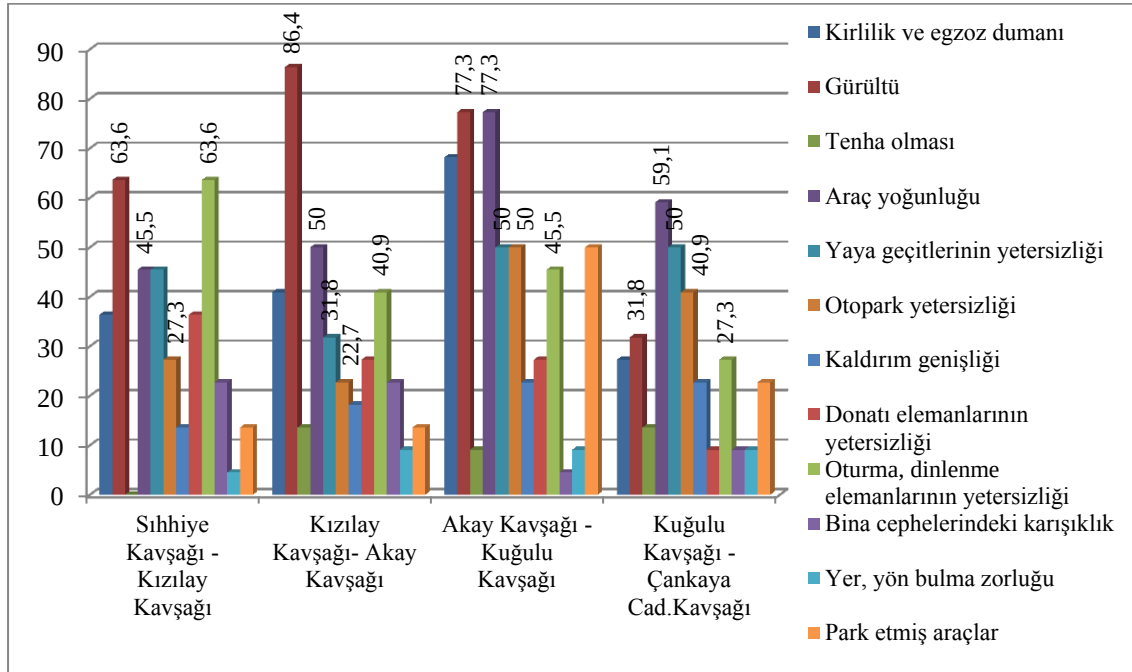
		Bu güzergahın en sık kullanıldığı saatler 1.										Ki-Kare Analizi	
		Sabah		Öğle arası		Öğleden sonra		Akşam		Toplam		Ki-Kare	p
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
Bu güzergâha gelmekte 1. amaç	Günlük işler, alışveriş vb.	3	9,7	4	21,1	7	25,0	1	10,0	15	17,0	*	0,001
	Dinlenme, gezinti, yürüyüş vb.	2	6,5	6	31,6	11	39,3	3	30,0	22	25,0		
	Çalışma amaçlı (işyeri)	25	80,6	3	15,8	1	3,6	2	20,0	31	35,2		
	Arkadaş-tanındık ile buluşma	0	0,0	5	26,3	6	21,4	2	20,0	13	14,8		
	Geçiş-ulaşım amaçlı	1	3,2	1	5,3	3	10,7	1	10,0	6	6,8		
	Sosyo-kültürel etkinlik	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0		
	Karma	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	10,0	1	1,1		
	Toplam	31	100,0	19	100,0	28	100,0	10	100,0	88	100,0		

* Gözlemlerde beklenen değerlerin yeterli hacme sahip olmaması nedeniyle Monte Carlo Simülasyonu yardımı ile Pearson Ki-Kare Analizinden yararlanılmıştır.

Güzergahlarda rahatsız edici ve yürüme isteğini artırıcı unsurlara yönelik bireysel tepkiler: Mekanın sahip olduğu fiziksel ve algısal özelliklerin, yürünebilirlikle ilgili süreci etkilemesi nedeniyle bu bölümde çalışma alanının kullanıcılar açısından yürüme eylemi için uygun özellikleri taşıyıp taşımadığı, güzergahlarda kullanıcıları en çok rahatsız eden durumun ne olduğu ve güzergahlarda hangi unsurların olması durumunda yürüme isteklerinin/motivasyonlarının artacağı, çoktan seçmeli ve önem sıralamasına dayalı sorular ile sınanmıştır.

Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında kullanıcıları en çok rahatsız eden durumların ağırlıklı olarak; insan kalabalığından kaynaklı gürültü, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği, araç yoğunluğu, yaya geçitlerinin yetersizliği, donatı elemanlarının yetersizliği, kirlilik ve egzoz dumanı olduğu; *Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında* kullanıcıları en çok rahatsız eden durumların ağırlıklı olarak; insan kalabalığından kaynaklı gürültü, araç yoğunluğu, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği, kirlilik ve egzoz dumanı, yaya geçitlerinin yetersizliği olduğu; *Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında* kullanıcıları en çok rahatsız eden durumların ağırlıklı olarak; araç yoğunluğundan kaynaklı gürültü, araç yoğunluğu, kirlilik ve egzoz dumanı, yaya geçitlerinin yetersizliği, otopark yetersizliği ve park etmiş araçlar, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği olduğu; *Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı*

güzergahında kullanıcıları en çok rahatsız eden durumların ise ağırlıklı olarak; araç yoğunluğu, yaya geçitlerinin yetersizliği, otopark yetersizliği, araç yoğunluğundan kaynaklı gürültü olduğu belirtilmiştir (Şekil 3.29).



Şekil 3.29. Güzergahlarda kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar⁴²

Bulvar genelinde ise kullanıcıların en fazla gürültü, araç yoğunluğu, yaya geçitlerinin yetersizliği, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği, kirlilik-egzoz dumanı ve otopark yetersizliğinden rahatsız oldukları tespit edilmiştir.

Kullanıcıların güzergahlarda yürüme isteğini arttıracak unsurlar, öncelik sıralamasına göre Çizelge 3.19’da verilmiştir. Bulvar genelinde kullanıcılar tarafından yürüme isteklerini arttıracak bu unsurlar; *park, yeşil alanlar, sosyal etkinlikler, geniş kaldırım bank, oturma elemanı, yaya geçidi olması* şeklinde sıralanmıştır (Çizelge 3.19).

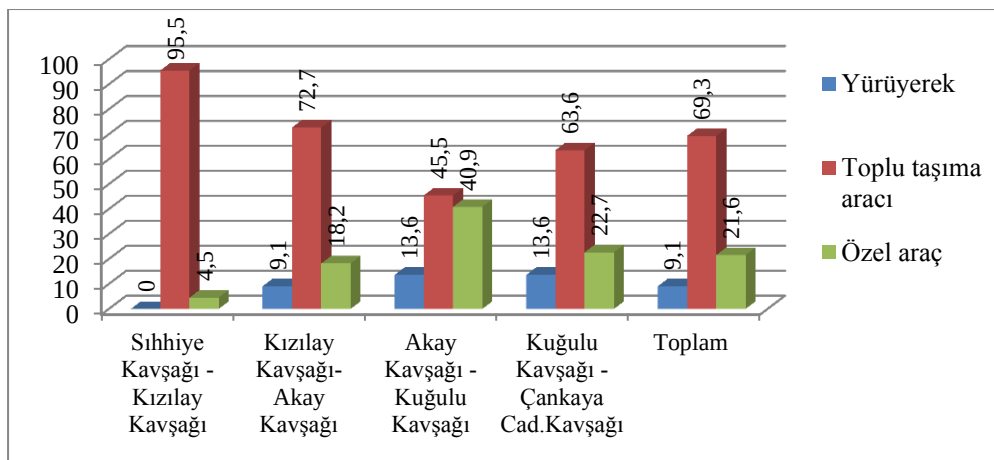
⁴²Kullanıcılar tarafından Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı ve Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahları için araç yoğunluğundan kaynaklı gürültüden bahsedilirken Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı ve Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı güzergahları için insan kalabalığından kaynaklı olan gürültüden bahsedilmektedir.

Çizelge 3.19. Güzergahlarda kullanıcıların yürüme isteğini arttıracak unsurlar

	Atatürk Bulvarı	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
1.	Park, yeşil alanların olması	Park ve yeşil alanların olması	Görsel uyumlu bina cepheleri ve çevre düzenlemesi olması	Alışveriş yapılarının olması	Alışveriş yapılarının ve geniş kaldırım olması
2.	Sosyal etkinliklerin olması	Sosyal etkinliklerin olması	Sosyal etkinliklerin olması	Sosyal etkinliklerin olması	Sosyal etkinliklerin olması
3.	Geniş kaldırım olması	Bank, oturma elemanı olması	Park, yeşil alanların ve geniş kaldırım olması	Ticari aktivitelerin olması	Yaya geçidi olması (Alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)
4.	Bank, oturma elemanı olması	Yaya geçidi olması (Alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)	Bank, oturma elemanı olması	Kültürel işlevli yapıların ve geniş kaldırım olması	Görsel uyumlu bina cepheleri ve çevre düzenlemesi olması
5.	Yaya geçidi olması (Alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)	Kültürel işlevli yapıların olması	Kültürel işlevli yapıların ve yaya geçidi olması (Alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)	Yaya geçidi olması (Alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)	Rampa hissedilebilir yüzey, engelli asansörü olması (engelliler için)

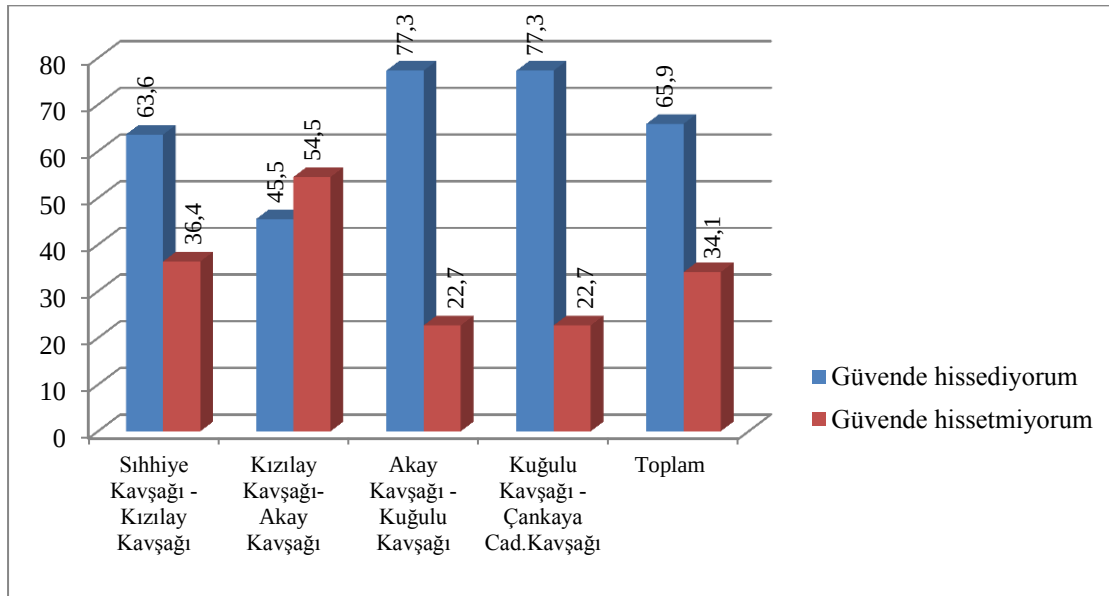
Güzergahların erişilebilirlik, güvenlik ve konfor durumuna yönelik bireysel tepkiler: Yürüme ihtiyaçları hiyerarşine göre kentsel bir mekanın kullanıcılar açısından erişilebilir, güvenli ve konforlu olması gerektiği düşüncesi ile her bir güzergahta yürünebilirlik sürecini etkileyen erişim, güvenlik ve konfor durumu sorgulanmıştır (Bkz. Şekil 2.3).

Her bir güzergahın erişilebilir olup olmadığına ilişkin yapılan sorgulama sonucunda; kullanıcılar tarafından Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarına farklı ulaşım türleri tercih edilerek geliniyor olması, bu güzergahların daha erişilebilir olduğunu göstermiştir. Ayrıca kullanıcılar tarafından bulvara ağırlıklı olarak toplu taşıma aracı tercih edilerek geldiği saptanmıştır.



Şekil 3.30. Güzergahların erişiminde tercih edilen ulaşım türleri

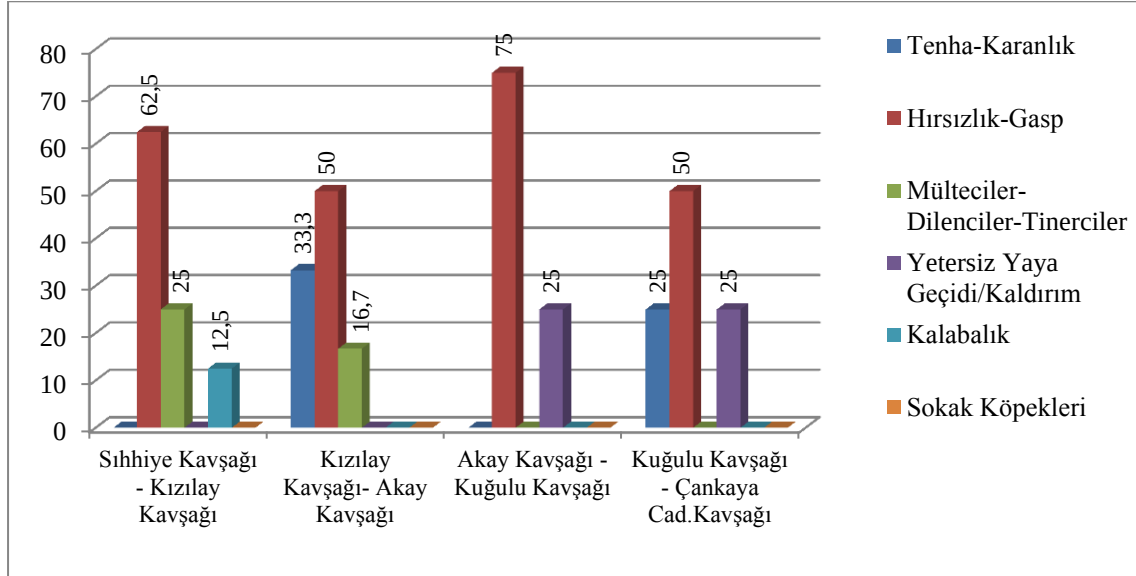
Her bir güzergahın yürürken güvenli olup olmadığına ilişkin yapılan sorgulama sonucunda; Atatürk Bulvarı'nda genel olarak kullanıcıların yürürken kendilerini güvende hissettiği görülmüş, güvende hissetme durumunun çalışma alanına ait güzergâhlardaki dağılımına bakıldığında ise, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarında kullanıcıların ağırlıklı olarak yürürken kendilerini güvende hissettikleri; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında ise kullanıcıların ağırlıklı olarak yürürken kendilerini güvende hissetmedikleri belirtilmiştir (Şekil 3.31). Her bir güzergahın yürürken güvenli olup olmadığına ilişkin oranlara bakıldığında ise Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının diğer güzergahlara göre kullanıcılar açısından daha güvenli bulunduğu görülmüştür.



Şekil 3.31. Güzergahlarda kullanıcıların kendilerini güvende hissetme durumu

Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergâhındaki kullanıcıların %54,5'i yürürken kendilerini güvende hissetmediklerini, bunun hırsızlık, gasp, تنها ve karanlık olması nedeniyle olduğunu belirtmişlerdir. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında yürürken kendini güvende hissetmeyen %36,4 oranındaki kullanıcı hırsızlık, gasp ve mülteciler, dilenciler, tinerciler olması nedeniyle; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında yürürken kendini güvende hissetmeyen %22,7 oranındaki kullanıcı, hırsızlık, gasp ve yaya geçidi-kaldırım yetersizliği nedeniyle; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında yürürken kendini güvende hissetmeyen %22,7 oranındaki kullanıcı ise hırsızlık, gasp, تنها, karanlık ve yaya geçidi-kaldırım yetersizliği nedeniyle kendilerini güvende

hissetmediklerini belirtmişlerdir. Atatürk Bulvarı'nda ise genel olarak kullanıcıların yürürken kendilerini güvende hissettiği, güvende hissetmeyenlerin ise hırsızlık, gasp, تنها ve karanlık olması nedeniyle güven problemi yaşadıkları görülmüştür (Şekil 3.32).



Şekil 3.32. Güzergahlarda kullanıcıların kendilerini güvende hissetmeme nedenleri

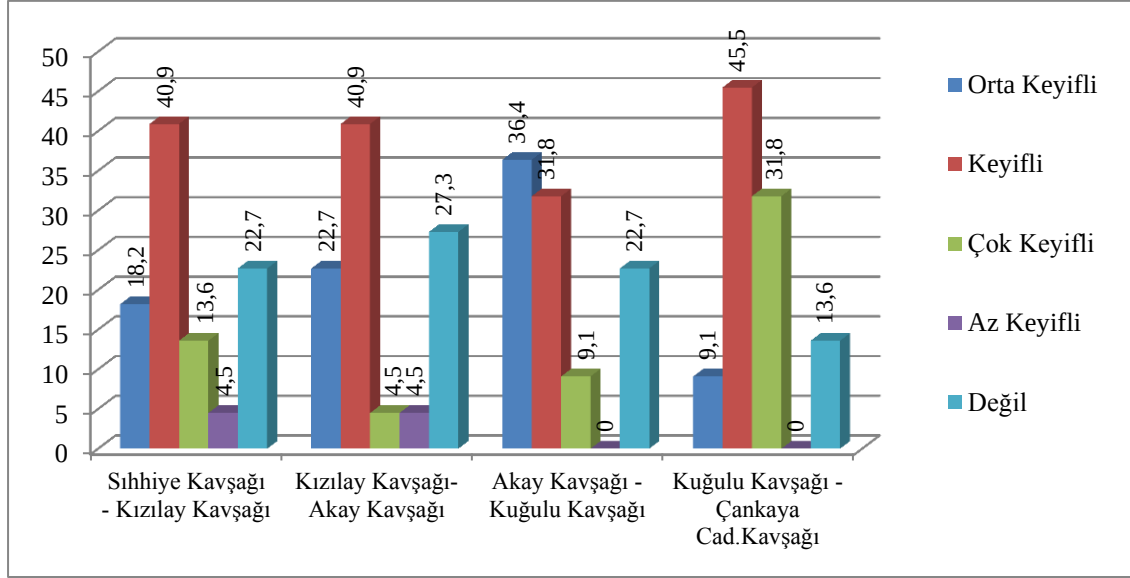
Her bir güzergahın yürürken konforlu olup olmadığına ilişkin yapılan sorgulama sonucunda; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahını kullananların %72,7'si oturup dinlenebilecekleri yerlerin var olduğunu belirtirlerken; bu oranın Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı için %68,2, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı için %54,5 ve Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı için ise %13,6 olduğu görülmüştür. Bu yerlerde bulunan bank ve oturma elemanlarının rahatlığı konusunda Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahını kullananların %62,5'i oturma elemanlarının rahat olduğunu belirtirlerken; Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı güzergahını kullananların %100'ü, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahını kullananların %66,7'si, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahını kullananların %50'si bu güzergah üzerindeki oturma elemanlarının rahat olmadığını belirtmişlerdir. Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahını kullananların %36,4'ü bu güzergah üzerinde su alabilecekleri yerlerin olmadığını söylerlerken, bu oran Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı için %18,2'si, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı için %4,5'tir. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahını kullananların ise %100'ü bu güzergah üzerinde su satın alabilecekleri yerlerin olduğunu belirtmişlerdir (Çizelge 3.20).

Çizelge 3.20. Kullanıcıların bulvarda kendilerini konforlu hissetme durumları

		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı		Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı		Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı		Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı		Toplam	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Bu güzergahta oturup dinlenebileceğiniz yerler var mı?	Evet	3	13,6	15	68,2	12	54,5	16	72,7	46	52,3
	Hayır	19	86,4	7	31,8	10	45,5	6	27,3	42	47,7
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0
Varsa bu yerlerde bulunan bank ve diğer oturma elemanları rahat mı?	Rahat değil	3	100,0	10	66,7	6	50,0	5	31,3	24	52,1
	Rahat	0	0,0	5	33,3	3	25,0	10	62,5	18	39,1
	Bilmiyorum	0	0,0	0	0,0	3	25,0	1	6,3	4	8,7
	Toplam	3	100,0	15	100,0	12	100,0	16	100,0	46	100,0
Bu güzergahta su satın alabileceğiniz yerler var mı?	Evet	21	95,5	22	100,0	18	81,8	14	63,6	75	85,2
	Hayır	1	4,5	0	0,0	4	18,2	8	36,4	13	14,8
	Toplam	22	100,0	22	100,0	22	100,0	22	100,0	88	100,0

Çizelge 3.20'ye göre Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahındaki kullanıcıların konfor ihtiyacının diğer güzergahlara göre daha az karşılandığı, Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahındaki konfor ihtiyacının kullanıcı için yeterli düzeyde olduğu, tüm güzergahlarda ise yürüme eylemi sırasında ihtiyaç duyulabilecek su vb. içeceklerin, yiyeceklerin satın alınabileceği yerlerin bulunduğu görülmüştür.

Güzergahlarda yürüme eyleminden duyulan memnuniyet/keyif alma durumuna yönelik bireysel tepkiler: Yürüme ihtiyaçları hiyerarşine göre kentsel bir mekanın kullanıcılar açısından memnuniyet/keyif verici olması gerektiği düşüncesi ile her bir güzergahta yürünebilirlik sürecini etkileyen keyif alma derecesi/memnuniyet durumu sorgulanmıştır (Bkz. Şekil 2.3). Kullanıcıların yürüme eyleminden keyif alma derecesinin sorgulandığı bu bölümde; Sıhhiye Kavşağı- Kızılay Kavşağı, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı ve Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının ağırlıklı olarak yürürken iyi derecede keyif alınan, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının ise ağırlıklı olarak yürürken orta derecede keyif alınan güzergahlar olduğu görülmüştür (Şekil 3.33).

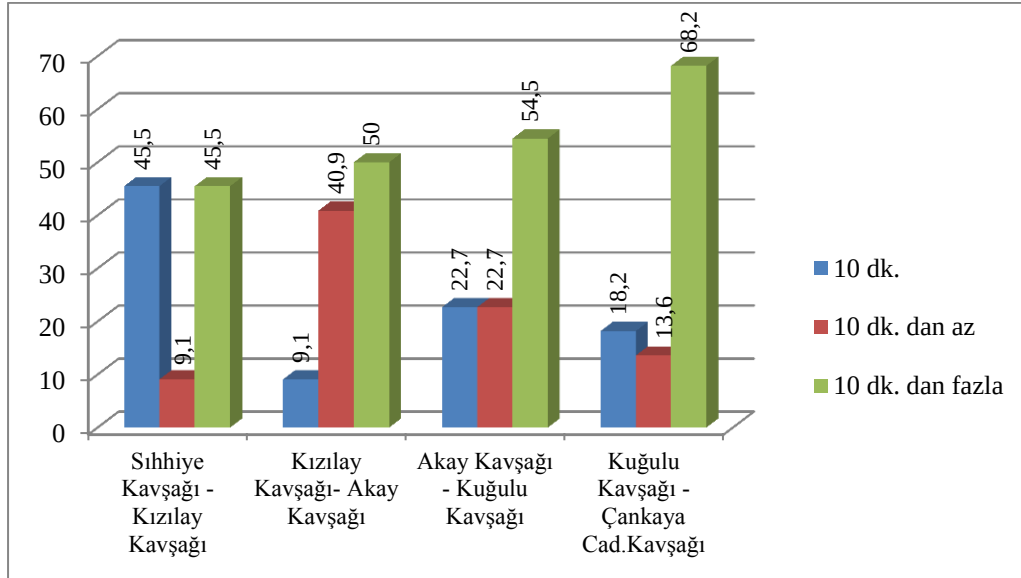


Şekil 3.33. Kullanıcıların güzergahlarda yürümekten keyif alma dereceleri

Yürüme ihtiyaçları hiyerarşine göre her bir güzergahta yürünebilirlik sürecini etkileyen erişim, güvenlik, konfor ve memnuniyet durumlarına yönelik yapılan sorgulama sonucunda; kullanıcılar açısından yürüme ihtiyaçlarına yönelik girdilerin-çevresel faktörlerin (Bkz. Şekil 2.3). en fazla Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında karşılandığı görülmüştür.

Güzergahlarda yürüme süresine yönelik bireysel tepkiler: Çalışma alanına yönelik saha araştırmasına göre; Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı 1 km uzunlukta, % 1 oranında eğimli olup, saatte ortalama 4-5 km hız ile 10 dakikada; Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı 850 m. uzunlukta, % 2,5 oranında eğimli olup, saatte ortalama 4-5 km hız ile 10 dakikada; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 1,5 km uzunlukta, % 4 oranında eğimli olup, saatte ortalama 4-5 km hız ile 15 dakikada; Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı ise 1,2 km uzunlukta, %9 oranında eğimli olup, saatte ortalama 4-5 km hız ile yokuş aşağı inerken 12 dakikada, yokuş yukarı çıkarken 22 dakikada yürünebilmektedir. Her bir güzergahta kullanıcıların yürüme süresine ilişkin yapılan sorgulama sonucunda; kullanıcılar tarafından ağırlıklı olarak tüm güzergahlarda 10 dakikadan fazla sürede yüründüğü belirtilmiştir.⁴³

⁴³ Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında kullanıcılar tarafından %45,5 oranında 10 dakikada, %45,5 oranında 10 dakikadan fazla sürede yüründüğü belirtilmiştir.



Şekil 3.34. Kullanıcıların güzergahlarda yürüme süresi

Kuğulu Kavşağı- Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının eğim, uzunluk gibi alansal özellikleri göz önüne alındığında normal hız ile 10 dakikadan fazla sürede yürünebildiği, bu güzergahtaki kullanıcıların da 10 dakikadan fazla sürede bu güzergahı yürüdüklerini belirttikleri, buradaki yürüme süresini alansal özelliklerin (eğim, uzunluk) dışında güzergahın erişim, güvenlik, konfor ve memnuniyet gibi yürüme ihtiyaçlarını karşılayabilen çevresel faktörlere sahip olmasının da etkilediği saptanmıştır.

Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı ile Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahlarının ise eğim, uzunluk gibi alansal özellikleri göz önüne alındığında normal hız ile 10 dakikada yürünebilmeleri, ancak bu güzergahlardaki kullanıcıların 10 dakikadan fazla sürede bu güzergahları yürüdüklerini belirtmeleri, algılanan yürüme süresinin gerçek yürüme süresinden fazla olduğu göstermiş ve bu durumda kullanıcıların bu güzergahlarda yürürken keyif aldıkları anlaşılmıştır.⁴⁴

⁴⁴ Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının ise mesafe olarak uzun ve eğimli olması göz önüne alındığında normal hız ile 10 dakikadan fazla sürede yürünebildiği, bu güzergahtaki yürüme süresine yönelik kullanıcıların da 10 dakikadan fazla sürede bu güzergahı yürüdüklerini belirttikleri, ancak yürüme ihtiyaçlarının (erişilebilirlik, güvenlik, konfor) bu güzergahta karşılanıyor olmasının kullanıcıların güzergahta yürürken keyif aldıklarını belirtmelerine neden olmuştur.

Çizelge 3.21. Yürüme süresi ile güzergahlarda su satın alınabilecek yerlerin olması durumu arasındaki ilişki

		Bu güzergahta su satın alabileceğiniz yerler var mı?					
		Evet		Hayır		Toplam	
		n	%	n	%	n	%
Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	10 dk.	10	47,6	0	0,0	10	45,5
	10 dk. dan az	2	9,5	0	0,0	2	9,1
	10 dk. dan fazla	9	42,9	1	100,0	10	45,5
	Toplam	21	100,0	1	100,0	22	100,0
Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	10 dk.	3	13,6	0	0,0	3	13,6
	10 dk. dan az	9	40,9	0	0,0	9	40,9
	10 dk. dan fazla	10	45,5	0	0,0	10	45,5
	Toplam	22	100,0	0	0,0	22	100,0
Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	10 dk.	4	22,2	1	25,0	5	22,7
	10 dk. dan az	5	27,8	0	0,0	5	22,7
	10 dk. dan fazla	9	50,0	3	75,0	12	54,5
	Toplam	18	100,0	4	100,0	22	100,0
Kuğulu Kavşağı - Çankaya Caddesi Kavşağı	10 dk.	3	21,4	1	12,5	4	18,2
	10 dk. dan az	2	14,3	1	12,5	3	13,6
	10 dk. dan fazla	9	64,3	6	75,0	15	68,2
	Toplam	14	100,0	8	100,0	22	100,0

Çizelge 3.21'e göre tüm güzergahlarda yürüme eylemi sırasında ihtiyaç duyulabilecek su vb. içeceklerin, yiyeceklerin satın alınabileceği yerlerin olmasına ağırlıklı olarak olumlu yanıt veren kullanıcılar, aynı zamanda bu güzergahları 10 dakikadan fazla sürede yürüdüklerini belirtmiştir. Buna göre genel olarak su vb. içecek ve yiyecek gibi temel ihtiyaçların karşılandığı mekanlarda, kullanıcıların yürüme süresinin artabileceği görülmüştür.

Sonuç olarak yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinde olduğu gibi çalışma alanındaki güzergahlarda yürüme süresini; güzergahların erişim, güvenlik, konfor, memnuniyete yönelik çevresel faktörleri ile eğitim, mesafe gibi alansal özelliklerinin etkilediği saptanmıştır.⁴⁵

⁴⁵ Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisine göre bireylerin yaş, cinsiyet, kilo vb. kişisel, karakteristik özelliklerinin de yürüme süresini etkilediği belirtilmekte olup güzergahlarda anket yapılan kullanıcı profilinin yaş aralığı,

3.4. Bulvarın Yürünebilirliği ile Mekansal Kalite Bileşenleri Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Güzergahların kullanımına yönelik bireysel tepkiler ile mekânsal kalite bileşenleri arasındaki ilişki: Güzergahların kullanımına yönelik bireysel tepkiler esas alındığında; kullanıcıların güzergahlara geliş amacı, güzergahlarda geçirdikleri süre ve güzergahlara geliş sıklığı bir arada değerlendirilerek “en çok kullanılan güzergahın” *çalışma (işyeri) amacıyla her gün geline, 3 saat ve üzeri zaman geçirilen Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı olduğu saptanmıştır.* Mekansal kalite bileşenleri açısından ise Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında fiziksel kalite bileşeni altında ele alınan “işlev-kullanım çeşitliliği” ve estetik kalite bileşeni altında ele alınan “zihinde canlandırma, anlam ve kimlik” kalite bileşenlerinin diğer güzergahlara oranla daha olumlu değerlendirildiği görülmüştür (Çizelge 3.22).

Çizelge 3.22. Güzergahların mekansal kalite bileşenlerine yönelik aldıkları ortalama değerler

	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı	Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı- Çankaya Cad. Kavşağı
Erişim-bağlantı	2,9	3	2,6	2,6
İşlev ve kullanım çeşitliliği	2,8	2,9	3	2,9
Güvenlik	2,6	2,8	2,9	2,9
Konfor	1,8	2,2	2,3	2,8
Eğlence-keşif	2,5	2,7	3	3,4
Düzen, uyum vb.	2,6	2,8	3	3,3
Zihinde canlandırma, anlam, kimlik	2,3	2,9	3,4	3
Dayanıklılık- sağlamlık	2,2	2,4	2,5	2,9
Bakım, kontrol vb.	2,2	2,6	3	3,3

Buna göre Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının, diğer güzergahlara oranla daha çok işlev-kullanım çeşitliliğine sahip olduğu ve daha fazla zihinde canlandırma, anlam, kimlik özelliği taşıdığı saptanmıştır. Bu kapsamda “işlev ve kullanım çeşitliliği” ile “zihinde canlandırma, anlam, kimlik” bakımından en yüksek değerleri alan Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında “geçirilen sürenin” de diğer güzergahlara oranla daha fazla olduğu görüldüğünden, mekansal kalite bileşenlerinden fiziksel kalite bileşeninin alt bileşeni olan işlev-kullanım çeşitliliğinin, estetik kalite bileşeninin alt bileşeni olan zihinde canlandırma, anlam ve kimliğin mekanda geçirilen süreyi etkilediği tespit edilmiştir.

Güzergahların güvenliğine yönelik bireysel tepkiler ile mekânsal kalite bileşenleri arasındaki ilişki: Güzergahların güvenliğine yönelik bireysel tepkiler esas alındığında; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının diğer güzergahlara oranla kullanıcılar açısından daha güvenli bulunduğu saptanmıştır. Mekansal kalite bileşenleri açısından ise yine Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ile Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarında fiziksel kalite bileşeni altında ele alınan “güvenlik” kalite bileşeninin diğer güzergahlara oranla daha olumlu değerlendirildiği görülmüştür (Çizelge 3.23).

Çizelge 3.23. Güzergahların güvenlik kalite bileşenine yönelik aldıkları ortalama değerler

	Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı	Akay Kavşağı- Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı- Çankaya Cad. Kav.
Erişim-bağlantı	2,9	3	2,6	2,6
İşlev ve kullanım çeşitliliği	2,8	2,9	3	2,9
Güvenlik	2,6	2,8	2,9	2,9
Konfor	1,8	2,2	2,3	2,8
Eğlence-keşif	2,5	2,7	3	3,4

Bu kapsamda mekanın sahip olduğu güvenlik kalite bileşeni ile kullanıcıların mekandan duydukları güven duygusu arasında doğrusal bir ilişki olduğu tespit edilmiştir.

Güzergahlarda mekan kalitesi ile yürümeden duyulan memnuniyet arasındaki ilişki: Güzergahlarda kullanıcıların yürümeden duydukları memnuniyete yönelik bireysel tepkileri anketteki “hiç keyifli değil, az keyifli, orta keyifli, keyifli, çok keyifli” şeklinde 5 şıktan oluşan soru ile ölçülmüş⁴⁶, mekansal kalite bileşenleri açısından ise güzergahların fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalitesi “1 çok kötü, 2 kötü, 3 orta, 4 iyi, 5 çok iyi” şeklinde 5’li likert ölçeği kullanılarak sorgulanmıştır.⁴⁷ Daha sonra mekanın fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalitesine ilişkin değerlendirmeler ile kullanıcıların mekanda yürümekten duydukları memnuniyete ilişkin verileri, oransal olarak SPSS 20 programında ki-kare analiz modeli kullanılarak karşılaştırılmıştır.

⁴⁶ Her güzergahta toplam 22 kişi olmak üzere, 4 güzergahta toplamda 88 kişi ile anket gerçekleştirilmiştir.

⁴⁷ Mekanın fiziksel kalitesi erişilebilirlik-bağlantı, işlev-kullanım çeşitliliği, konfor, güvenlik ve eğlence-keşif alt başlıkları altında gruplanan 53 soru; algısal (estetik) kalitesi düzen, uyum, kapalılık, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık, zihinde canlandırma, kimlik, anlam alt başlıkları altında gruplanan 21 soru; yapım kalitesi dayanıklılık-sağlamlık alt başlığı altında 6 soru ve bakım/hizmet kalitesi de düzenli bakım, kontrol, çevre temizliği alt başlığı altında 4 sorudan oluşan toplam 84 soruluk anket aracılığı ile sorgulanmıştır.

Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında kullanıcıların güzergahta yürümekten duydukları memnuniyet (keyif alma durumu) ile mekânın fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalite bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler arasındaki ilişkilerin sorgulandığı ki-kare analiz sonuçları Çizelge 3.24'te verilmiştir.

Çizelge 3.24. Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşenleri için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması

Sihhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Fiziksel kalite		Estetik kalite		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	5	22,7	0	0,0	0	0,0	Çok Kötü
Az Keyifli	1	4,5	10	31,3	17	53,1	Kötü
Orta Keyifli	4	18,2	18	56,3	12	37,5	Orta
Keyifli	9	40,9	4	12,5	3	9,4	İyi
Çok Keyif Alıyorum	2	13,6	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05 ⁴⁸					p=0,001<0,05		
Sihhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Yapım Kalitesi		Bakım Kalitesi		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	5	22,7	7	21,9	4	12,5	Çok Kötü
Az Keyifli	1	4,5	12	37,5	15	46,9	Kötü
Orta Keyifli	4	18,2	12	37,5	11	34,4	Orta
Keyifli	9	40,9	1	3,1	2	6,3	İyi
Çok Keyif Alıyorum	2	13,6	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,001<0,05		

Fiziksel kalitesi orta, estetik, yapım ve bakım kalitesi açısından kötü düzeyde değerlendirilen Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının yürürken keyif alınan bir güzergah olduğu tespit edilmiştir. *Bu güzergahtaki yürüme memnuniyetini ağırlıklı olarak fiziksel kalite bileşeninin etkilediği* saptanmıştır.

Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında fiziksel kalite bileşenleri içerisinde en pozitif değeri, güzergahın eğim durumunun aldığı görülmüştür (Çizelge 3.25). Bu güzergahta fiziksel kalite bileşenleri içerisinde yer alan *eğim* durumunun yürümeden duyulan memnuniyeti pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

⁴⁸ Sonuçlar yorumlanırken anlamlılık düzeyi olarak 0,05 kullanılmış olup; p<0,05 olması durumunda anlamlı bir farklılık olduğu, p>0,05 olması durumunda ise anlamlı bir farklılığın olmadığı belirtilmiştir.

Çizelge 3.25. Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler

MEKANIN FİZİKSEL KALİTE BİLEŞENLERİ		Sihhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
Erişilebilirlik ve Bağlantı					
1	Caddenin uzunluğu	3,5	4,0	3,2	3,1
2	Caddenin eğimi	4,4	4,2	3,4	2,4
3	Kaldırım genişliği	3,4	3,6	2,6	2,6
4	Kaldırımın devamlılığı	3,1	3,8	3,5	3,2
5	Araç yolu genişliği	3,1	3,3	3,2	2,7
6	Yaya geçidi sayısı	3,4	3,4	3,1	2,1
7	Sağ tarafta toplu taşıma durak sayısı	3,1	3,1	2,9	2,7
8	Sol tarafta toplu taşıma durak sayısı	3,6	3,4	2,4	2,1
9	Rampa, merdiven, korkuluk, engelli asansörü, hissedilebilir yüzey vb. elemanların varlığı	2,4	2,8	1,8	2,8
10	Kullanımlara geçiş sağlayan aralık-açıklık yeterliliği	2,5	2,8	2,4	2,8
11	Sağ tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı	2,9	2,8	2,6	3,4
12	Sol tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı	2,5	2,6	2,5	2,2
13	Başka alanlara sokak bağlantısı	3,2	3,5	3,0	3,3
14	Sokak bağlantıları arasındaki mesafe	3,1	3,1	2,1	2,7
15	Yaya geçitleri arasındaki mesafe	2,8	2,7	2,5	2,0
16	Düğüm noktaları arasındaki bağlantı	2,9	3,2	2,8	2,9
17	Toplu taşıma noktaları arasındaki bağlantı	3,2	3,1	2,3	2,3
18	Yol bağlantısının devamlılığı	3,0	3,2	2,8	3,3
19	Trafik yoğunluğu (Araç Hareketliliği)	2,3	2,3	2,2	2,3
20	Kavşak yoğunluğu	2,5	2,2	2,4	2,7
21	Yürüyenlerin sayısı (Yaya Hareketliliği)	3,5	3,7	3,0	2,3
22	Kaldırımda hareket kolaylığı	2,1	2,8	1,8	2,3
23	Yaya geçitlerinde hareket kolaylığı	2,2	2,4	2,2	2,6
24	Araç park yerleri sayısı/yoğunluğu	1,5	1,6	1,8	2,4
İşlev ve Kullanım Çeşitliliği					
25	Sağ taraftaki bina sayısı /yoğunluğu	2,8	2,8	2,5	3,5
26	Sol taraftaki bina sayısı/yoğunluğu	2,8	3,8	3,4	3,3
27	Sağ taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,3	3,5	3,0	2,4
28	Sol taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,2	2,5	2,2	2,6
29	Sağ taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,0	3,3	3,2	2,7
30	Sol taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu	3,0	3,3	3,2	2,7
31	Konut alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,8	2,5	2,9	3,1
32	Eğitim alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,7	2,4	2,3	2,5
33	Sağ taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,5	1,4	3,3	4,1
34	Sol taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu	2,5	3,5	3,5	3,7
35	Sağ taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu	2,4	3,2	3,8	3,2
36	Sol taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu	2,4	2,7	2,9	2,6
37	Bina zemin kat kullanımı	3,5	3,5	2,9	2,4
38	Karma kullanım alanlarının yoğunluğu	3,0	3,0	3,1	2,9

Çizelge 3.25. (devam) Güzergahların fiziksel kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler

Güvenlik					
39	Yürüyüş için güvenli olması durumu	2,7	3,0	3,2	3,2
40	Sağ taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı	3,4	3,2	3,2	3,1
41	Sol taraftaki ışıklandırma/aydınlatma elemanlarının sayısı	3,2	3,3	3,4	3,3
42	Trafik Güvenliği	2,2	2,3	2,9	3,1
43	Yapısal Güvenlik	2,5	2,7	3,0	2,5
44	Yangın Güvenliği	2,2	2,4	2,8	2,9
45	Yaya -taşıt ayrımını sağlayan elemanlar	2,8	3,0	2,1	2,6
46	Yön bulma ve işaret sistemlerinin varlığı	2,5	2,7	2,8	3,0
Konfor					
47	Oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği	1,8	2,8	2,5	3,0
48	Sokak mobilyalarının yeterliliği	1,8	2,3	2,2	2,6
49	Gölge elemanları ve iklim şartlarından korunma	1,8	2,2	2,1	2,4
50	Görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı	1,8	1,8	2,5	2,9
Eğlence-Keşif					
51	Merak duygusu uyandıran vista/bakış açısı	2,5	2,4	3,0	3,9
52	Sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmesi	2,6	3,0	3,3	3,6
53	Avlu, meydan varlığı vb.	2,3	2,7	2,7	2,6

Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında kullanıcıların güzergahta yürümekten duydukları memnuniyet (keyif alma durumu) ile mekânın fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalite bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler arasındaki ilişkilerin sorgulandığı ki-kare analiz sonuçları Çizelge 3.26'da verilmiştir.

Çizelge 3.26. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşenleri için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması

Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Fiziksel kalite		Estetik kalite		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	6	27,3	1	3,1	0	0,0	Çok Kötü
Az Keyifli	1	4,5	4	12,5	8	25,0	Kötü
Orta Keyifli	5	22,7	22	68,8	23	71,9	Orta
Keyifli	9	40,9	5	15,6	1	3,1	İyi
Çok Keyif Alıyorum	1	4,5	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,006 <0,05					p=0,020<0,05		
Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Yapım Kalitesi		Bakım Kalitesi		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	6	27,3	4	12,5	2	6,3	Çok Kötü
Az Keyifli	1	4,5	13	40,6	9	28,1	Kötü
Orta Keyifli	5	22,7	14	43,8	14	43,8	Orta
Keyifli	9	40,9	1	3,1	7	21,9	İyi
Çok Keyif Alıyorum	1	4,5	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,008<0,05		

Fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalitesi açısından orta düzeyde değerlendirilen Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı güzergahının yürürken keyif alınan bir güzergah olduğu tespit edilmiştir. *Bu güzergahtaki yürüme memnuniyetini ağırlıklı olarak bakım/hizmet kalite bileşeninin etkilediği* saptanmıştır.

Kızılay Kavşağı- Akay Kavşağı güzergahında bakım/hizmet kalite bileşenleri içerisinde en pozitif değeri, çevre temizliği durumunun aldığı görülmüştür (Çizelge 3.27). Bu güzergâhta bakım/hizmet kalite bileşenleri içerisinde yer alan *çevre temizliği* durumunun yürümeden duyulan memnuniyeti pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Çizelge 3.27. Güzergahların bakım/hizmet kalite bileşenine ilişkin aldıkları değerler

MEKANIN BAKIM/HİZMET KALİTE BİLEŞENLERİ		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
1	Sağ taraftaki çevre temizliği	2,3	2,6	3,1	3,6
2	Sol taraftaki çevre temizliği	2,4	2,9	3,3	3,5
3	Düzenli bakım-onarım	2,3	2,5	2,9	3,2
4	Kontrol-denetim	2,1	2,6	2,8	3,0

Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında kullanıcıların güzergahta yürümekten duydukları memnuniyet (keyif alma durumu) ile mekânın fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalite bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler arasındaki ilişkilerin sorgulandığı ki-kare analiz sonuçları Çizelge 3.28’de verilmiştir.

Çizelge 3.28. Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekânsal kalite bileşenleri için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması

Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Fiziksel kalite		Estetik kalite		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	5	22,7	0	0,0	0	0,0	Çok Kötü
Az Keyifli	0	0,0	10	31,3	4	12,5	Kötü
Orta Keyifli	8	36,4	19	59,4	21	65,6	Orta
Keyifli	7	31,8	3	9,4	7	21,9	İyi
Çok Keyif Alıyorum	2	9,1	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,001<0,05		
Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı Güzergahı							
Yürüme memnuniyeti			Yapım Kalitesi		Bakım Kalitesi		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	5	22,7	3	9,4	0	0,0	Çok Kötü
Az Keyifli	0	0,0	12	37,5	7	21,9	Kötü
Orta Keyifli	8	36,4	13	40,6	16	50,0	Orta
Keyifli	7	31,8	3	9,4	6	18,8	İyi
Çok Keyif Alıyorum	2	9,1	1	3,1	3	9,4	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,001<0,05		

Fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalitesi açısından orta düzeyde değerlendirilen Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının yürürken orta derecede keyif alınan bir güzergah olduğu tespit edilmiştir. *Bu güzergahtaki yürüme memnuniyetini ağırlıklı olarak estetik kalite bileşeninin etkilediği* saptanmıştır.

Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında estetik kalite bileşenleri içerisinde en pozitif değeri, özellikle mimarinin varlığı almıştır (Çizelge 3.29). Bu güzergâhta estetik kalite bileşenleri içerisinde yer alan *özellikli mimarinin* varlığının yürümeden duyulan memnuniyeti pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Çizelge 3.29. Güzergahların estetik kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler

MEKANIN ESTETİK KALİTE BİLEŞENLERİ		Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad.Kavşağı
1	Caddenin düzeni	2,2	2,8	2,8	3,0
2	Görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığı	1,9	2,2	2,7	2,8
3	Kapalılık derecesi	2,5	3,1	3,0	3,3
4	Caddenin sürekliliği	3,2	3,3	2,9	3,1
5	Ritm değeri	2,8	2,9	2,5	3,1
6	Sınır/düvar etkisi yaratan fiziksel cephelerin/unsurların varlığı	2,6	2,8	2,4	2,7
7	Sağ taraftaki fiziksel geçirgenlik	3,2	2,1	3,3	4,0
8	Sol taraftaki fiziksel geçirgenlik	2,8	3,2	3,3	3,3
9	Sağ taraftaki görsel geçirgenlik	3,2	2,0	3,1	3,8
10	Sol taraftaki görsel geçirgenlik	2,7	3,3	3,3	3,4
11	İnsan ölçeğine yakınlık	2,6	3,1	2,9	3,5
12	Bina cephelerinin verdiği görsel etki	2,0	2,5	2,8	3,1
13	Binaların yüksekliği	3,1	3,1	3,5	3,6
14	Sağ taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,8	3,6	3,3	3,6
15	Sol taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,7	3,4	3,1	3,4
16	Temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi	2,5	2,8	3,5	4,0
17	Sokak mobilyalarının görsel etkisi	2,0	2,2	2,4	2,6
18	Özellikli mimari	2,1	2,9	3,7	3,2
19	Tarihi binaların varlığı	2,6	3,5	3,3	1,8
20	Manzara noktalarının varlığı	2,2	2,3	3,3	4,0
21	Sanatsal ve simgesel elemanların varlığı	2,6	3,0	3,6	3,4

Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında kullanıcıların güzergahta yürümekten duydukları memnuniyet (keyif alma durumu) ile mekânın fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalite bileşenlerine ilişkin değerlendirmeler arasındaki ilişkilerin sorgulandığı ki-kare analiz sonuçları Çizelge 3.30’da verilmiştir.

Çizelge 3.30. Kuşulu Kavşağı-Çankaya Cad. Kavşağı güzergahında yürüme memnuniyeti ile mekansal kalite bileşenleri için yapılan değerlendirmelerin karşılaştırılması

Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı Güzergâhı							
Yürüme memnuniyeti			Fiziksel kalite		Estetik kalite		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	3	13,6	0	0,0	0	0,0	Çok Kötü
Az Keyifli	0	0,0	6	18,8	1	3,1	Kötü
Orta Keyifli	2	9,1	23	71,9	21	65,6	Orta
Keyifli	10	45,5	3	9,4	10	31,3	İyi
Çok Keyif Alıyorum	7	31,8	0	0,0	0	0,0	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,001<0,05		
Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı Güzergâhı							
Yürüme memnuniyeti			Yapım Kalitesi		Bakım Kalitesi		
Kullanıcı görüşü	N	%	n	%	n	%	Uzman görüşü
Hiç Keyif Almıyorum	3	13,6	2	6,3	1	3,1	Çok Kötü
Az Keyifli	0	0,0	8	25,0	4	12,5	Kötü
Orta Keyifli	2	9,1	15	46,9	12	37,5	Orta
Keyifli	10	45,5	6	18,8	10	31,3	İyi
Çok Keyif Alıyorum	7	31,8	1	3,1	5	15,6	Çok İyi
Toplam	22	100,0	32	100,0	32	100,0	Toplam
p=0,001<0,05					p=0,001<0,05		

Fiziksel, estetik, yapım ve bakım kalitesi açısından orta düzeyde değerlendirilen Kuşulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının yürürken keyif alınan bir güzergah olduğu tespit edilmiştir. *Bu güzergahtaki yürüme memnuniyetini ağırlıklı olarak estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin etkilediği* saptanmıştır.

Kuşulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında estetik kalite bileşenleri içerisinde en pozitif değeri, fiziksel geçirgenlik, temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi ve manzara noktalarının varlığının aldığı görülmüştür. Bakım/hizmet kalite bileşenleri içerisinde en pozitif değeri ise çevre temizliği almıştır (Çizelge 3.31). Bu güzergâhta estetik kalite bileşenleri içerisinde yer alan *geçirgenliğin, peyzaj elemanlarının görsel etkisinin, manzara noktalarının varlığının ve bakım/hizmet kalite bileşenleri içerisinde yer alan çevre temizliğinin* yürümeden duyulan memnuniyeti pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Çizelge 3.31. Güzergahların estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerine ilişkin aldıkları değerler

MEKANIN ESTETİK KALİTE BİLEŞENLERİ		Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı
1	Caddenin düzeni	2,2	2,8	2,8	3,0
2	Görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığı	1,9	2,2	2,7	2,8
3	Kapalılık derecesi	2,5	3,1	3,0	3,3
4	Caddenin sürekliliği	3,2	3,3	2,9	3,1
5	Ritm değeri	2,8	2,9	2,5	3,1
6	Sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephelerin/unsurların varlığı	2,6	2,8	2,4	2,7
7	Sağ taraftaki fiziksel geçirgenlik	3,2	2,1	3,3	4,0
8	Sol taraftaki fiziksel geçirgenlik	2,8	3,2	3,3	3,3
9	Sağ taraftaki görsel geçirgenlik	3,2	2,0	3,1	3,8
10	Sol taraftaki görsel geçirgenlik	2,7	3,3	3,3	3,4
11	İnsan ölçeğine yakınlık	2,6	3,1	2,9	3,5
12	Bina cephelerinin verdiği görsel etki	2,0	2,5	2,8	3,1
13	Binaların yüksekliği	3,1	3,1	3,5	3,6
14	Sağ taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,8	3,6	3,3	3,6
15	Sol taraftaki düğüm noktalarının varlığı	2,7	3,4	3,1	3,4
16	Temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi	2,5	2,8	3,5	4,0
17	Sokak mobilyalarının görsel etkisi	2,0	2,2	2,4	2,6
18	Özellikli mimari	2,1	2,9	3,7	3,2
19	Tarihi binaların varlığı	2,6	3,5	3,3	1,8
20	Manzara noktalarının varlığı	2,2	2,3	3,3	4,0
21	Sanatsal ve simgesel elemanların varlığı	2,6	3,0	3,6	3,4
MEKANIN BAKIM KALİTE BİLEŞENLERİ					
1	Sağ taraftaki çevre temizliği	2,3	2,6	3,1	3,6
2	Sol taraftaki çevre temizliği	2,4	2,9	3,3	3,5
3	Düzenli bakım-onarım	2,3	2,5	2,9	3,2
4	Kontrol-denetim	2,1	2,6	2,8	3,0

Yapılan bu karşılaştırma ile yürüme eyleminden duyulan memnuniyet üzerinde hangi mekansal kalite bileşenlerinin etkili olduğu tespit edilmiştir. Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahında *bakım/hizmet kalite bileşeninin*, Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahında *fiziksel kalite bileşeninin*, Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında *estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin*, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahında ise *estetik kalite bileşenin* yürüme memnuniyeti üzerinde etkili olduğu görülmüş, mekansal kalite bileşenlerinden en fazla *estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin*, yürüme eyleminden duyulan memnuniyet üzerinde etkili olduğu saptanmıştır. Güzergahların fiziksel, estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin alt bileşenlerine yönelik yapılan en yüksek (olumlu) değerlendirmelere bakıldığında; güzergahların sahip oldukları erişilebilirlik-bağlantı açısından *eğim, işlev ve kullanım*

çeşitliliği açısından *zemin kat kullanımı*, güvenlik açısından *aydınlatma elemanları*, eğlence-keşif açısından *sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmesi* gibi fiziksel özelliklerin, zihinde canlandırma, kimlik, anlam açısından *özellikli mimari, manzara noktaları*, düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık açısından *bina yüksekliği, geçirgenlik (saydamlık), temel peyzaj elemanları* gibi estetik özelliklerin, düzenli bakım, kontrol, çevre temizliği açısından *çevre temizliği* gibi bakım-hizmete yönelik özelliklerin mekanda *yürüme eyleminden duyulan memnuniyet üzerinde etkili olduğu*, bu alt kalite bileşenlerinden ise en fazla “*eğim, özellikli mimari, geçirgenlik (saydamlık), manzara noktaları, temel peyzaj elemanları ve çevre temizliğinin*” mekandaki yürüme memnuniyetini pozitif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

3.5. Bölüm Değerlendirmesi

Çalışmanın bu bölümünde; örnek çalışma alanı olarak Atatürk Bulvarı seçilmiş ve bulvarın gelişim süreci incelenmiştir. Bulvarın Ulus Meydanından Sıhhiye Kavşağına kadar olan bölümü tarihi kent merkezi çalışmaları kapsamında incelenmesi gerektiği düşünüldüğünden, çalışma alanı dışında bırakılmış, bulvarın incelenmek üzere Sıhhiye Kavşağından, Çankaya Caddesine kadar uzanan bölümü ele alınmıştır. Bulvarın seçilen bu bölümünde mekansal kalite analizine yönelik tespitler yapılmış, hazırlanan görsel soru kağıtları ve mekansal kalite bileşenlerine (fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet) referans veren toplam 84 soruluk anket aracılığı ile bulvarın mekansal kalitesi 32 kişilik uzman grup tarafından sorgulanmıştır. Bu sorgulama sonucunda Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının mekansal kalitesi başarısız bulunurken; fiziksel, yapım ve bakım/hizmet kalite bileşenleri açısından en yüksek değerleri alan Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının mekansal kalitesi, diğer güzergahlara oranla daha başarılı bulunmuştur. Bu değerlendirmede mekansal kalite açısından Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 2. sırada, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı ise 3. sırada yer almıştır. Bulvar kullanıcıları ile yapılan anketle de bireylerin mekanda yürünebilirliğe ilişkin verdikleri tepkiler irdelenmiştir. Kullanıcıların bireysel tepkileri ile mekansal kalite bileşenleri arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi sonucunda, fiziksel ve estetik kalite bileşenlerinin mekanda geçirilen süreyi etkilediği, mekanın güvenlik kalite bileşeni ile mekanda hissedilen güven duygusu arasında doğrusal bir ilişki olduğu, fiziksel, estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin mekanda yürüme eyleminden duyulan memnuniyet üzerinde etkili olduğu tespit edilmiştir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu tez çalışmasında mekan kalitesi ve mekan kalitesini oluşturan bileşenlerin yürünebilirlik üzerindeki etkisinin araştırılması amaçlanmış, Atatürk Bulvarı çalışmada kurgulanan yöntemin test edilmesi için seçilmiştir. Tez çalışması ile Atatürk Bulvarı'nın mekansal kalite düzeyi ve bu düzeyi belirleyen kalite bileşenlerinin (fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet) bulvardaki yürüme davranışı üzerindeki etkisi irdelenmiştir.

Atatürk Bulvarı, yol kesitleri, kullanımlardaki farklılıklar, fiziksel özellikler ve algısal nitelik açısından farklılıklar gösteren dört parçaya ayrılarak incelenmiştir. Bunlar; Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı, Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ve Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarıdır.⁴⁹

Tez çalışmasında güzergahların fiziksel, estetik, yapım ve bakım/hizmet kalitesi, uzman görüşleri esas alınarak; güzergahların yürünebilirliğine ilişkin bireysel tepkiler ise kullanıcılar ile yapılan anketlerde belirtilen görüşler esas alınarak tespit edilmiştir. Tespit sonrası elde edilen çıktılar birbirleri ile karşılaştırılarak mekansal kalite bileşenlerinin yürünebilirlik üzerindeki etkisi irdelenmiştir.

Mekansal kalitenin tespitine yönelik uzman anketindeki bulgular genel olarak incelendiğinde; *fiziksel kalite bileşenleri açısından* en başarılı güzergah Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı, en başarısız güzergah Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı; *estetik kalite bileşenleri açısından* en başarılı güzergah Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı, en başarısız güzergah Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı; *yapım ve bakım/hizmet kalite bileşenleri açısından* ise en başarılı güzergah Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahı, en başarısız güzergah ise Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahı olarak değerlendirilmiştir. Görüldüğü üzere tüm mekansal kalite bileşenleri açısından en düşük değerleri alan Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahının uzman bakış açısı ile mekansal kalitesi başarısız bulunurken; fiziksel, yapım ve bakım/hizmet kalite bileşenleri açısından en yüksek değerleri alan Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının mekansal kalitesi, diğer

⁴⁹ Bulvarın Ulus Meydanından başlayıp Sıhhiye Kavşağına kadar olan bölümü (Ulus Meydanı-Opera Kavşağı, Opera Kavşağı-Sıhhiye Kavşağı arası), tarihi özellikleri içeren dokusu, işlevleri ve yapısal özellikleri ile tarihi kent merkezi çalışmaları kapsamında ele alınması gerektiği düşünüldüğünden, çalışma alanı dışında bırakılmıştır.

güzergahlara oranla daha başarılı bulunmuştur. Bu değerlendirmede mekansal kalite açısından Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahı 2. sırada, Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahı ise 3. sırada yer almıştır.

Çizelge 4.1. Mekânsal kalite bileşenleri açısından güzergahlara verilen ortalama puanlar

	Fiziksel Kalite Bileşenleri	Estetik Kalite Bileşenleri	Yapım Kalitesi Bileşenleri	Bakım/Hizmet Kalite Bileşenleri	ORTALAMA
Sıhhiye Kavşağı - Kızılay Kavşağı	2,5	2,5	2,2	2,2	2,3
Kızılay Kavşağı - Akay Kavşağı	2,7	2,9	2,4	2,6	2,6
Akay Kavşağı - Kuğulu Kavşağı	2,8	3,2	2,5	3,0	2,8
Kuğulu Kavşağı - Çankaya Cad. Kavşağı	2,9	3,1	2,9	3,3	3,0

Bireysel tepkilerin yürünebilirlik üzerindeki etkisinin tespitine yönelik kullanıcı anketindeki bulgular genel olarak değerlendirildiğinde;

Sıhhiye Kavşağı-Kızılay Kavşağı güzergahına kullanıcıların öncelikli geliş amaçlarının çalışma, günlük işler, alışveriş (gerekli/zorunlu işlevler) olduğu, ağırlıkla toplu taşıma aracı tercih edilerek mekana erişimin sağlandığı, kullanıcıların yürürken kendini güvende hissettiği ve keyif aldığı görülmüştür. Güzergahın kullanıcıların konfor-rahatlama ihtiyacını karşılayamadığı görülmüş, kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar; insan kalabalığından kaynaklı gürültü, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği, araç yoğunluğu, yaya geçitlerinin yetersizliği, donatı elemanlarının yetersizliği, kirlilik ve egzoz dumanı şeklinde belirtilmiştir.

Kızılay Kavşağı-Akay Kavşağı güzergahına kullanıcıların öncelikli geliş amaçlarının çalışma, günlük işler, alışveriş dinlenme, gezinti, yürüyüş (gerekli/zorunlu ve rekreasyonel işlevler) olduğu, ağırlıkla toplu taşıma aracı tercih edilerek mekana erişimin sağlandığı, kullanıcıların yürürken keyif aldığı görülmüştür. Güzergahta kullanıcıların yürürken kendini güvende hissetmediği ve konfor-rahatlama ihtiyaçlarının kısmen karşılandığı görülmüş, kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar; insan kalabalığından kaynaklı gürültü, araç yoğunluğu, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği, kirlilik ve egzoz dumanı, yaya geçitlerinin yetersizliği şeklinde belirtilmiştir.

Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahına kullanıcıların öncelikli geliş amaçlarının çalışma, günlük işler, alışveriş (gerekli/zorunlu işlevler) olduğu, ağırlıkla toplu taşıma aracı tercih edilerek mekana erişimin sağlandığı, kullanıcıların yürürken kendini güvende hissettiği ve orta derecede keyif aldığı görülmüştür. Güzergahın kullanıcıların konfor-rahatlama ihtiyacını kısmen karşıladığı görülmüş, kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar; araç yoğunluğundan kaynaklı gürültü, araç yoğunluğu, kirlilik ve egzoz dumanı, yaya geçitlerinin yetersizliği, otopark yetersizliği ve park etmiş araçlar, oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği şeklinde belirtilmiştir. Ayrıca araç yoğunluğundan kaynaklı gürültü ve araç yoğunluğunun diğer güzergahlara oranla bu güzergahta fazla olduğunun belirtilmesi, bu güzergahın daha çok araç kullanımına ayrıldığını göstermiş ve bu nedenle yayalara yönelik yapılan düzenlemelerin yetersiz oluşu kullanıcıların bu güzergahta yürürken orta derecede keyif aldıklarını belirtmelerine neden olmuştur.

Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahına ise kullanıcıların öncelikli geliş amaçlarının dinlenme, gezinti, yürüyüş, günlük işler, alışveriş (rekreasyonel işlevler) olduğu, ağırlıkla toplu taşıma aracı tercih edilerek mekana erişimin sağlandığı, kullanıcıların yürürken kendini güvende hissettiği ve keyif aldığı görülmüştür. Güzergahın kullanıcıların konfor-rahatlama ihtiyacını karşıladığı görülmüş, kullanıcıları en çok rahatsız eden durumlar; araç yoğunluğu, yaya geçitlerinin yetersizliği, otopark yetersizliği, araç yoğunluğundan kaynaklı gürültü şeklinde belirtilmiştir.

Genel olarak Atatürk Bulvarı'na öncelikle çalışma (işyeri), geçiş, ulaşım vb. gerekli/zorunlu işlevler için gelindiği, erişilebilirliğinin yüksek olduğu ancak güzergahlara kullanıcıların çok fazla yürüyerek gelmedikleri, yürürken güvenli olduğu, kullanıcıların konfor-rahatlama ihtiyacının kısmen karşılandığı, kullanıcılar tarafından bulvarın en fazla Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahında yürümekten keyif alındığı, bulvarda gürültü, araç yoğunluğu, oturma, dinlenme elemanlarındaki yetersizlik ve yaya geçitlerindeki yetersizlik, kirlilik, egzoz dumanı gibi kullanıcıları rahatsız eden durumların bulunduğu görülmüştür.

Tez çalışmasında öne sürülen varsayımlar çalışmadan elde edilen bulgularla ispatlanmıştır. “*Mekan kalitesi, mekan içerisinde geçirilen süreyi etkilemektedir*” savı Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı güzergahının uzman değerlendirmesine göre diğer güzergahlara oranla daha fazla işlev-kullanım çeşitliliğine ve zihinde canlandırma, kimlik, anlam özelliğine

sahip olduğunun belirtilmesinin, aynı zamanda bu güzergahta kullanıcılar açısından “geçirilen sürenin” de diğer güzergahlara oranla daha fazla olduğunun tespiti ile doğrulanmıştır. *Böylece mekansal kalite bileşenlerinden fiziksel ve estetik kalite bileşenlerinin, mekanda geçirilen süreyi etkilediği görülmüştür.*

“Mekan kalitesi, mekanda hissedilen güven duygusunu etkilemektedir” savı uzman anket sonuçlarında fiziksel kalite bileşeninin alt bileşeni olan güvenlik açısından diğer güzergahlara oranla daha güvenli olduğu değerlendirilen güzergahların aynı zamanda kullanıcı anket sonuçlarında da yürürken kendini güvende hissetme durumu en fazla belirtilen güzergahlar olması, böylece mekanın güvenlik kalite bileşeni ile mekanda hissedilen güven duygusu arasında doğrusal bir ilişki olduğunun tespiti ile doğrulanmıştır. Bu savın doğruluğunu; Akay Kavşağı-Kuğulu Kavşağı ve Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahlarının hem güvenlik kalitesi, hem de yürürken hissedilen güven duygusu açısından diğer güzergahlara oranla daha olumlu değerlendirilmeleri göstermiştir.

“Mekan kalitesi ile yürünebilirlik arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır” savı mekan kalite bileşenlerinden fiziksel, estetik ve bakım/hizmet kalite bileşenlerinin, güzergahlarda yürüme eyleminden duyulan memnuniyet üzerinde etkili olduğunun tespiti ile doğrulanmıştır. Bu savın doğruluğunu; fiziksel ve bakım/hizmet kalite bileşenleri açısından en yüksek değerleri alan Kuğulu Kavşağı-Çankaya Caddesi Kavşağı güzergahının, aynı zamanda kullanıcılar tarafından da yürünmekten en fazla keyif alınan güzergah olarak belirtilmesi göstermiştir.

Tez çalışmasından elde edilen bulgular şu şekilde özetlenmiştir:

- Mekan kalitesinin doğrudan mekan içerisinde geçirilen süreyi artırmadığı, fiziksel kalite bileşeninin alt başlığı olan “işlev ve kullanım çeşitliliği” ile estetik kalite bileşeninin alt başlığı olan “zihinde canlandırma, anlam ve kimlik” bileşenlerinin, mekanda geçirilen süreyi etkilediği,
- Mekan güvenlik kalitesi yüksek olan yerlerde aynı zamanda kullanıcıların da kendilerini güvende hissettikleri, mekanın güvenlik kalitesi ile mekanda hissedilen güven duygusu arasında doğrusal bir ilişki olduğu,
- Mekanın fiziksel, estetik ve bakım-hizmet kalitesinin, kullanıcıların yürüme eylemi sonucunda duyduğu memnuniyet üzerinde etkili olduğu, mekandaki yürüme memnuniyetinin; mekanın düzen, uyum, okunabilirlik, saydamlık, karmaşıklık kalite

bileşenlerine yönelik *özellikli mimari, manzara noktaları*, zihinde canlandırma, kimlik, anlam kalite bileşenlerine yönelik *geçirgenlik (saydamlık), temel peyzaj elemanları* gibi estetik özellikleri, erişilebilirlik-bağlantı kalite bileşenine yönelik uygun *eğim* gibi fiziksel koşulları ve düzenli bakım, kontrol, çevre temizliği kalite bileşenine yönelik *çevre temizliği* gibi bakım/hizmete yönelik özellikleri içermesi durumunda pozitif yönde artabileceği,

- Mekanın erişim, güvenlik, konfor ve memnuniyet özellikleri ile eğim, uzunluk gibi alansal özelliklerinin, yürüme süresi üzerinde etkili olduğu,
- “Mekan kalitesinin yürünebilirlik üzerine etkisi” gibi insan-çevre-davranış konularında yapılan farklı araştırmalarda hem nesnel (uzman görüşü) hem de öznel görüşlere (bireysel tepkiler) birlikte yer verilmesinin, araştırmada ele alınan mekanın teknik ve kullanımından kaynaklı eksikliklerinin daha net görülmesi ve doğruya yakın sonuçlar elde edilmesinde önemli olduğu görülmüştür. Ayrıca;
- Mekansal kalite bileşenlerinin, kullanıcılar açısından yürürken keyif alınan mekanlar yaratılmasında etkili olduğu,
- Mekan kalitesi ve yürünebilirlik kavramlarının, kullanıcı memnuniyetini etkilemesi nedeniyle kentsel tasarımın önemli bir parçası olarak planlama aşamasındaki döngüye dahil edilmesi gerektiği,
- Kentsel tasarım ve yenileme çalışmalarında özellikle “*geçirgenlik (saydamlık), özellikli mimari, manzara noktaları, temel peyzaj elemanları, çevre temizliği ve eğim*” gibi fiziksel, estetik ve bakım-hizmete yönelik tasarım ilke ve kararlarına yer verilmesinin, mekanın yürünebilirliği ve kullanıcı memnuniyetinin sağlanması açısından önemli olduğu düşünülmekte olup,
- Çalışma sonucunda elde edilen bulguların, kaliteli ve yürünebilirlik düzeyi yüksek, memnuniyet duyulan mekanların tasarımı aşamasında, planıcı ve tasarımcılara girdi sağlayacağı beklenmektedir.

KAYNAKLAR

- Abu-Obeid, N. (1998). Abstract and scenographic imagery: The effect of environmental form on wayfinding. *Journal of Environmental Psychology*, 18, 159-173.
- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press, 1170.
- Alfonzo, M.A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and Behavior*, 37(6), 808-836.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Dairesi Başkanlığı. (2006). *Araç Sayım Sonuçları*, Ankara.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Gazi Üniversitesi. (2014, Ocak). *Ankara Ulaşım Ana Planı-Ankara Trafik Sayımı ve Taşıt Doluluk Etüdü*, Ankara.
- APA. (2007). *Planning and Urban Design Standards*. In F. R. Steiner and K. Butler (Eds.), New Jersey: Wiley Graphic Standards Series.
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*, London: University of California Press.
- Arnheim, R. (1977). *The Dynamics of Architectural Form*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Arth, M. E. (1999). New urbanism. In L. M. Surhone, M. T. Timpledon and S. F. Marseken (Eds.), *New Pedestrianism: New Urbanism, Michael E. Arth, Pedestrian Village, Segway PT, Automobile Dependency, Ebenezer Howard, Patrick Geddes, San Antonio River Walk*. Betascript Publishing.
- Aydınlı, S. (1993). *Mimarlıkta Estetik Değerler*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Bakan, K. ve Konuk, G. (1987). *Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi*. Ankara: Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü Yayınları, 104.
- Banerjee, T. (2001). The future of public space: Beyond invented streets and reinvented places. *Journal of American Planning Association*, 67(1), 9-24.
- Baran, K.P., Smith, R.W., Türkoğlu, D. H., Marans, W.R., Bölen, F. (2009). Walking behavior in Istanbul: Individual attributes, neighborhood context and perceived safety. *A|Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 6 (1), 21-49.
- Bayraktar, N., Tekel A. ve Yalçın Ercoskun Ö. (2008). Ankara Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan kentsel donatı elemanlarının sınıflandırılması, değerlendirilmesi ve kent kimliği ilişkisi, *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23 (1), 105-118.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., Smith, G. (1985). *Responsive Environments*. London: The Architectural Press, 89-99.

- Blau, J. (1980). A Framework of Meaning in Architecture. In G. Broadbent, R. Bunt, C. Jencks (Eds.), *Sign-Symbols and Architecture*, New York: John Wiley and Sons Inc., 333-366.
- Boarnet, M. and Crane, R. (2001). *Travel by design: The influence of urban design on travel*. New York: Oxford University Press.
- Bonta, J. (1980). Notes for A Theory of Meaning in Design. In G. Broadbent, R. Bunt, C. Jencks (Eds.), *Sign-Symbols and Architecture*, New York: The Pitman Press, 275-310.
- CABE. (2002). *Paving the way –how to achieve clean, safe and attractive streets*. Thomas Telford Ltd. for the Office of Deputy Prime Minister.
- CABE. (2007). *Piccadilly Gardens*. Manchester.
- Carmona, M., Heath T., Oc T. and Tiesdell, S. (2003). *Public places, urban spaces*. Oxford: The Architectural Press.
- City of Los Angeles Department of City Planning. (2008). *Walkability Checklist: Guidance for Entitlement Review*. Urban Design Studio: Ford Graphics, 10-11.
- Crawford, J. (2000). *Carfree cities*. The Netherlands: International Books.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın ilk Planı 1924-25 Lörcher Planı: Kentsel Mekân Özellikleri, 1932 Jansen Planı'na ve Bugüne Katkıları, Etki ve Kalıntıları*. Ankara Enstitüsü Vakfı: Arkadaş Kitabevi.
- Cervero, R. and Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3 Ds: Density, diversity and design. *Transportation Research PartD:Transport and Environment*, 2(3), 199-219.
- Colthorpe, P. (1989). The pedestrian pocket. In D. Kelbaugh (Ed.), *The pedestrian pocket book*. New York: Princeton Architectural Press.
- Çakan, A. (2004). *Central business district problems in Ankara: Transformations in Kazıkıçi Bostanları*, Unpublished MS Thesis, Middle East Technical University Sciences Institute, Ankara.
- Ego Genel Müdürlüğü Ulaşım Dairesi Başkanlığı. (2015). *Radar Tabanlı Trafik Sayım Cihazları Sayım Verileri*, Ankara.
- Ego Genel Müdürlüğü Ulaşım Dairesi Başkanlığı. (2009), *Araç Sayım Verileri*, Ankara.
- Eldemir Ortaboy Ö. (1991). *Reevaluating the historical spatial structure of the Ankara Atatürk Boulevard as a sequence of urban spaces and plazas*, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 66.
- Eraydın, Z. (2007). *Building a Legible City: How Far Planning is Successful in Ankara*, Unpublished Thesis, Middle East Technical University Sciences Institute, Ankara.

- Ercan, M.A ve Memlük, N.O.(2013,15-19 July). *Bir Kent Bulvarı'ndan Ana Artere Dönüşüm Süreci: Atatürk Bulvarı Örneği*. 5th Joint AESOP / ACSP Congress, University College Dublin, Ireland.
- Erkan, K. (2009). *Cumhuriyet Devriminin Yolu: Atatürk Bulvarı*. H.Ç. Keskinok (editör). Ankara: Koleksiyoncular Derneği Yayını, s.1-10.
- Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O. and Winston, E. (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(1), 223-240.
- Florida, R. (2002). *The rise of the creative class; and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York:Basic Books.
- Florida, R. (2005a). *The flight of the creative class*. New York: Harper Collins.
- Florida, R. (2005b). *Cities and the creative class*. New York/London: Routledge.
- Frank, L., Engelke, P. and Schmid, T. (2003). *Health and community design: The impact of the built environment on physical activity*. Washington, D.C.:Island Press.
- Franz G. (2005). *An empirical approach to the experience of architectural space*, Dissertation at the Max Planck Institute for Biological Cybernetics, Weimar:Tübingen and the Bauhaus University.
- Galloway, J. (2005). *Walking: The Complete Book*. New York, NY: Meyer & Meyer Verlag.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings*, New York: Van Nostrand Reinhold Company, 199.
- Gehl, J. (1996). *Life Between Buildings: Using Public Space* (Third Edition). Copenhagen: Arkitektens Forlag.
- Gehl, J. and Gemzøe, L. (2001). *New City Spaces*, Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2002). *Public Spaces and Public Life: City of Adelaide 2002*. In J. Gehl, Architect MAA, Dr. Litt. & Helle Lis Søholt, M.Arch. (University of Washington) (Eds.), Copenhagen, Denmark.
- Gehl, J. (2004). *Places for People City of Melbourne in collaboration with Gehl Architects*. Melbourne:Urban Quality Consultants Copenhagen.
- Gertler, M.S. (2004). *Creative cities: What are they for, how do they work, and how do we build them?* Ottawa:Canadian Policy Research Networks.
- Glaeser, E. and Mare, D. (2001). Cities and Skills, *Journal of Labour Economics*, 19(2), 316-342.

- Greene S. (1992). Cityshape: Communicating and evaluating community design. *Journal of the American Planning Association*, 58 (2), 177–189
- Gülersoy, N.Z., Özsoy, A., Tezer, A., Genli Yiğiter, Y. ve Günay, Z. (2012). *Mevcut Kentsel Dokuda Çevresel Kalitenin İyileştirilmesi: Stratejik Kalite Modeli*, İstanbul: İTÜ, 29.
- Gür, Ş.Ö. (1996). *Mekan Örgütlenmesi*. Trabzon: Gür Yayıncılık.
- Handy, S. and Clifton, K. (2001). Local shopping as a strategy for reducing automobile travel. *Transportation*, 28, 317-46.
- Hershberger, R.G. (1992). A study of meaning and architecture. In J.L. Nasar (Ed.) *Environmental aesthetics: Theory, research and application*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Herzog, T.R. and Leverich, O.L. (2003). Searching for legibility. *Environment and Behavior*, 35, 459-477.
- Hillier, B. and Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Hunt, M. (1984). Environmental learning without being there. *Environment and Behavior*, 16 (3), 307-334.
- İnceoğlu, M. (2007). *Kentsel Açık Mekânların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi*, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İnternet: Architekturmuseum der TU Berlin. Jansen Planı (Ankara). URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Farchitekturmuseum.ub.tu-berlin.de%2Findex.php%3Fset%3D1%26p%3D79%26Daten%3D153927&date=2016-02-15>, Son Erişim Tarihi:15.02.2016.
- İnternet: DQI. Design Quality Indicator. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.dqi.org.uk%2FDQI%2FCommon%2FDQIShortNew.ppt&date=2016-02-15>, Son Erişim Tarihi:15.02.2016.
- İnternet: İstanbul Kültür Üniversitesi. Tasarımın 5 Temel İlkesi. URL: http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.iku.edu.tr%2Fuserfiles%2Ffile%2Fsanat_ve_tasarim%2Filetisim_sanatlari%2Fdersnotu%2Ftasarim_5_ilke.pdf&date=2016-02-15, Son Erişim Tarihi:15.02.2016
- İnternet: İnajans İletişim Hiz. Ltd. Şirketi. Eski Ankara Kızılay Fotoğrafları. URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.inankara.com.tr%2Fgaleri-39-f-564%2Feski-ankara-fotograflari%2Feski-ankara-kizilay-fotograflari-1930-1960.php%23a&date=2016-02-15>, Son Erişim Tarihi:15.02.2016
- İşeri, A. and Arslan, N. (2008). Obesity in adults in Turkey: Age and regional effects. *European Journal of Public Health*, 19(1), 91-94.

- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage.
- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets*. UC Berkeley: University of California Transportation Center.
- Jansen, H. (1937). *Ankara İmar Planı*, Istanbul: Alaeddin Kral Basımevi, 25.
- Joh,K., Nguyen, M.T. and Boarnet M. G. (2012). Can Built and Social Environmental Factors Encourage Walking Among Individuals with Negative Walking Attitudes? *Journal of Planning Education and Research*, 32 (2), 219-236.
- Kancıoğlu, M. (2005). Çevresel imaj, kimlik ve anlam kapsamında turizm binalarına ilişkin kullanıcı değerlendirmeleri, *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 10(2),52.
- Kaplan, S. and Kaplan, R. (1982). *Cognition and Environment: Functioning in an uncertain Word*. New York: Praeger.
- Kloosterman, R. (2001). *Ruimte voor reflectie*. Amsterdam: Vossiuspers UvA.
- Krampen, M. (1989). Environmental Meaning. In E.H. Zube, G.T. Moore (Eds.), *Advances in environment, behavior and design*, New York: Plenum Press, 3, 231-268.
- Kuntay, O. (2008). *Yaya Mekanı*, Ankara, Gazi Üniversitesi Vakfı: İlke Yayınevi.
- Lang, J. (1994). *Urban Design, The American Experience*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lawrence, R.J. (1989) Structuralist theories in environment - behavior - design research: Applications for analyses of people and the built environment. In E.H. Zube, G.T. Moore (Eds.), *Advances in Environment, Behavior and Design*, New York: Plenum Press, 2, 37-70.
- Leonard, E. J. (1979). *Open Spaces- Open to all*. L. Taylor (Ed.), London: Urban Open Spaces Academy Editions, 81-84.
- Leyden, K. (2003). Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1546–1551.
- Lucic, K. (1995). *Human Scale in the Urban Design of Montreal Residential Developments*. Master Thesis, McGill University School of Architecture, Montreal.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Lynch, K.(1984). *Good city form*, Massachusetts: The M.I.T. Press, 514.
- Lynch, K. (1990). City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch. In T. Banerjee and M. Southworth (Eds.), Cambridge : MIT Press.

- Madden, K. (2001). *How to turn a place around: A handbook for creating successful public spaces*. In A. Schwartez (Ed.), New York: PPS Inc.
- Maghelal P.K and Capp C.J. (2011). Walkability: A review of existing pedestrian indices. *URISA Journal*, 23(2), 5-20.
- Maslow, A. (1954). *Motivation and personality*. New York:Harper & Row.
- McDonald, N. C. (2008). The Effect of objectively measured crime on walking in minority adults. *American Journal of Health Promotion*, 22 (6), 433-36.
- Moles, A. (1966). *Information Theory and Aesthetic Perception*. London: University of Illinois Press.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*, 3(1), 93-116.
- Morris, C. W. (1938). *Foundations of the Theory of Signs*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Nasar, J.L. (1994). Urban design aesthetics: The evaluative qualities of building exteriors, *Environment and Behavior*, 26(3), 377-401.
- Nasar J.L. (1998). *The evaluative image of the city*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Newman, O. (1972). *Defensible space*. New York: Macmillan.
- O'Connor, Z. (2007). *Façade colour and aesthetic response: Examining patterns of response within the context of urban design and planning policy in Sydney*, PhD Thesis, The University of Sydney Faculty of Architecture, Design & Planning, Sydney, s.22.
- ODPM. (2004). *Living Places—Caring for Quality*, London: Office of the Deputy Prime Minister.
- O'Neill, M.J. (1991). Evaluation of a conceptual model of architectural legibility. *Environment and Behavior*, 23(3), 259.
- Pakdil, F. A. (2001). Yaşlı ve Özürlüler için Kentsel Alanların Tasarımı, İstanbul: 1. *Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 353-356.
- Panofsky, E. (1955). *Meaning in the visual arts*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Paumier, C.B., Dimond, C.C. and Rich, D.P. (1988). *Designing the Successful Downtown*. Columbia: The Urban Land Institute.
- Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K., and Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science and Medicine*, 56(8): 1, 693-703.

- PPS. (2008). *Great Corridors, Great Communities*. New York: Project for Public Spaces Publication.
- Pucher, J. and Dijkstra, L. (2003). Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from the Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1509–1518.
- Rapoport, A. (1977). *Human aspects of urban form: Towards a man- environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press.
- Rapoport, A. (1982). *The meaning of the built environment: A nonverbal communication approach*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Rapoport, A. (1985). Thinking about home environments, a conceptual framework In I. Altman and M. Werner (Eds.), *Home Environments (Human Behaviour and Environment)*, New York: Plenum Press, 8, 255–286.
- Rapoport, A. (1990,a). *The Meaning of the Built Environment* (Revised Edition). Tucson: University of Arizona Press.
- Rapoport, A. (1990,b). *History and precedent in environmental design*, New York: Plenum Press.
- Rapoport, A. (1991). Pedestrian street use: Culture and perception. In A.V. Moudon (Ed.), *Public streets for public use*. New York: Columbia University Press.
- Richardson, M. (1980). *Culture and the urban stage, human behavior and environment: Advances in theory and research*. In I. Altman, A. Rapoport, J.F. Wahlwill (Eds.), New York: Plenum Press, 4, 209-241.
- Russell, J.A. (1988). Affective appraisals of environments. J.L. Nasar (Ed.), *Environment aesthetic: Theory, research and application*, New York: Cambridge University Press.
- Sahil, S. (1986). *Cumhuriyet Sonrası Türk Toplumsal Yapı Değişimlerinin Ankara Atatürk Bulvarı Mekansal Yapısında Örneklenmesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Satariano, W., Ivey, S., Kurtovich, E., Kealey, M., Hubbard, A., Bayles, C., Bryant, L., Hunter, R. and Prohaska, T. (2010). Lower body function, neighborhoods, and walking in an older population. *American Journal of Preventive Medicine*, 38 (4), 419-28.
- Smith, P.F. (1980). Urban Aesthetics. B. Mikellides (Ed.), *Architecture for People*, London: Studio Vista, 74-86.
- Smith, T., Nelischer, M. and Perkins, N. (1997). Quality of an urban community: A framework for understanding the relationship between quality and physical form. *Landscape and Urban Planning*, 39, 229-241.

- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*, 131, 246-257.
- Spreiregen, P. D. (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill.
- Talen, E. (2002). Pedestrian access as a measure of urban quality. *Planning, Practice and Research*, 17 (3), 257-278.
- Tekel, A. ve Tamer Görer N. (baskıda). *Yürünebilirlik kavramı ve yürünebilirliği etkileyen temel faktörler*, Yayınlanmamış bildiri, Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Tibbalds, F. (1992). *Making people-friendly towns: Improving the public environment in towns and cities*, London: Longman Group UK, Ltd.
- Trip, J.J., (2007), *What makes a city? planning for 'quality of place' the case of high-speed train station area redevelopment*. The Netherlands:IOS Press under the imprint Delft University Press.
- Tunnard, C. and Pushkarev, B. (1963). *Man-made America: Chaos or control? An inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*. New Haven: Yale University Press, 140.
- Tym, R. and Partners, One North East. (2006). *Physical Regeneration Investment Framework*, Newcastle: One NorthEast.
- Tweed C. and Sutherland M. (2007). Built cultural heritage and sustainable urban development, *Landscape and Urban Planning*, 83(1), 62-69.
- Von Meiss, P. (1990). *Elements of architecture: From form to place*. Oxford: Spon Press.
- Voordt, D. J. M. van der and Wegen, H.B.R. van (2005). *Architecture in use: an introduction to the programming, design and evaluation of buildings*, Amsterdam: Architectural Press.
- Yazıcıoğlu, H. Z. (2010). *Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi: Bağdat Caddesi Örneği*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 144-220.
- Yin, L. (2013). Assessing walkability in the city of Buffalo: Application of agent-based simulation. *Journal of Urban Planning and Development*, 139, 166-175.
- Weber, R. (1995.) *On the aesthetics of architecture: A psychological approach to the structure and the order of perceived architectural space*. England: Avebury-Ashgate Publishing Group.
- Whyte, W.H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces* . Washington, DC: Conservation Foundation.

EKLER

EK-1. Uzman odaklı anket formu

Bu anket Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı'nda sürdürmekte olduğum yüksek lisans tezimin bir parçasıdır. Anketin amacı **Atatürk Bulvarı üzerindeki güzergahının** fiziksel ve algısal özelliklerinin planı, mimar gözüyle değerlendirilmesidir. Konu hakkındaki fikirleriniz çalışmamda faydalı olacaktır. Katılımınız için teşekkür ederim.

..... GÜZERGAHI FİZİKSEL VE ALGISAL ÇEVRE FAKTÖRLERİNİN ÖLÇÜMÜ

NOT: YERİNDE TESPİT ÇALIŞMALARI ÇANKAYA KÖŞKÜ'NDEN BAŞLAYIP, SAĞ VE SOL TARAFI BU İSTİKAMET ESAS ALINARAK CEVAPLANDIRILACAKTIR.

☐ Şehir Plancısı

☐ Mimar

1 Çok kötü, 2 Kötü, 3 Orta, 4 İyi, 5 Çok İyi

YÜRÜNEBİLİRLİK SEVİYESİNİ ETKİLEYEN FİZİKSEL VE ALGISAL ÇEVRE FAKTÖRLERİNİN ÖLÇÜMÜ ANKETÇALIŞMASI							
	DEĞİŞKEN	PUANLAMA					AÇIKLAMA
		1	2	3	4	5	
FİZİKSEL KALİTE BİLEŞENLERİ	1. Caddenin uzunluğu						Aktivitelere yakınlığı (mesafesi) 400-1200 m arasında değerlendirilecek/yayanın 500 m uzaklığa %80 oranında rahatça gidebildiği, uzaklık arttıkça bu oranın azaldığı dikkate alınacak
	2. Caddenin eğimi						
	3. Kaldırım genişliği						
	4. Kaldırımın devamlılığı						Toplam kaldırım uzunluğu/toplam taşıt yolu uzunluğu (1 e yakın çıkması olumlu/taşıt kesişim noktaları ile birlikte değerlendirilecek)
	5. Araç yolu genişliği						
	6. Yaya geçidi sayısı						Alt geçit, üst geçit ve yaya geçitleri sayısı
	7. Sağ tarafta toplu taşıma durak sayısı						Durak sayısı fazla ise olumlu etki
	8. Sol tarafta toplu taşıma durak sayısı						Durak sayısı fazla ise olumlu etki
	9. Rampa, merdiven, korkuluk, engelli asansörü, hissedilebilir yüzey vb. elemanların varlığı						Engelli, yaşlı, çocuk, hamile erişiminin dikkate alınması olumlu etki

EK-1. (devam) Uzman odaklı anket formu

10. Kullanım ve aktivitelere geçiş sağlayan aralık-açıklık yeterliliği						
11. Sağ tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı						Taşıt kesişimi fazla ise olumsuz etki (yaya ulaşımına öncelik tanınması önemli)
12. Sol tarafta taşıt kesişim noktalarının sayısı						Taşıt kesişimi fazla ise olumsuz etki (yaya ulaşımına öncelik tanınması önemli)
13. Başka alanlara sokak bağlantısı						Konut, işyerleri, okul vb.
14. Sokak bağlantıları arasındaki mesafe						Yaklaşık 90 metre
15. Yaya geçitleri arasındaki mesafe						Yaklaşık 60-90 metre arası
16. Düğüm noktaları arasındaki bağlantı						Yaya yoğunluğunun fazla olduğu odak noktaları
17. Toplu taşıma noktaları arasındaki bağlantı						
18. Yol bağlantısının devamlılığı						Ağaç hatlarının, işaretli kavşakların varlığı vb.
19. Trafik yoğunluğu (Araç Hareketliliği)						Belli bir noktada, 15 dk'lık zaman diliminde geçen araç sayısı fazla ise olumsuz etki (Caddedeki hız limiti de yürüyüşü engelliyor ise olumsuz etki)
20. Kavşak yoğunluğu						Kavşak sayısı/toplam yolun uzunluğu
21. Yürüyenlerin sayısı (Yaya Hareketliliği)						Belli bir noktada 15 dk'lık zaman diliminde geçen insan sayısı fazla ise olumlu etki
22. Kaldırımda hareket kolaylığı						Yollarda bağlantı eksikliği, sapalılık, yapısal ya da başka bazı elemanlar (direkler, levhalar, satış standları, büfeler vb) aşırı dik geçitlerin olması durumu olumsuz etki
23. Yaya geçitlerinde hareket kolaylığı						Özellikle engelli ve yaşlılar için uygun eğimli yol, yürüyen merdiven ya da asansör olanaklarının olması olumlu etki
24. Araç park yerleri sayısı/yoğunluğu						
25. Sağ taraftaki bina sayısı /yoğunluğu						
26. Sol taraftaki bina sayısı/yoğunluğu						
27. Sağ taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu						
28. Sol taraftaki ticaret, alışveriş alanlarının sayısı/yoğunluğu						
29. Sağ taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu						
30. Sol taraftaki idari alanlarının sayısı/yoğunluğu						
31. Konut alanlarının sayısı/yoğunluğu						
32. Eğitim alanlarının sayısı/yoğunluğu						

EK-1. (devam) Uzman odaklı anket formu

33. Sağ taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu						
34.						
35. Sol taraftaki rekreasyon alanlarının sayısı/yoğunluğu						
36. Sağ taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu						
37. Sol taraftaki sosyo-kültürel alanların sayısı/yoğunluğu						
38. Bina zemin kat kullanımı						Zeminde aktif kullanım fazla ise olumlu etki ya da zemin kat fonksiyonlarının sokakla olan etkileşimi olumlu etki
39. Karma kullanım alanlarının yoğunluğu						
40. Yürüyüş için güvenli olması durumu						Karma kullanım, ışıklandırma sayısı, güvenli geçişler, güvenlik bariyerleri, güvenlik kameraları, yönlendirme levhaları var ise olumlu, boş (kullanılmayan) alanlar, caddede gerçekleşen olumsuz-çağ dışı olaylar (hırsızlık, gasp) vb. var ise olumsuz
41. Sağ taraftaki aydınlatma elemanlarının sayısı						Gece kullanımında aydınlık düzeyi vs. otopark, park, eğlence vb. alanların gece aydınlatılması
42. Sol taraftaki aydınlatma elemanlarının sayısı						Gece kullanımında aydınlık düzeyi vs. otopark, park, eğlence vb. alanların gece aydınlatılması
43. Trafik Güvenliği						Caddede gerçekleşen kazalar, taşıt yolundaki güvenlik şeridi, özel otobüs yolu olup olmaması, otoparkların bina girişleri ile olan ilişkisi
44. Yapısal Güvenlik						Cadde üzerinde bulunan risk taşıyan yapı, donatı elemanları, sokak mobilyaları vb. için alınan önlemler ile gevşek zemin malzemesi olmayan geçişler
45. Yangın Güvenliği						Binalar ve sosyal donatı elemanları ile yeşil alanlarda alınan önlemler, yangın söndürme düzeneği, itfaiye araçları için yeterli yol genişliği vb
46. Yaya -taşıt ayrımını sağlayan elemanlar						Güvenlik bariyerleri, uyarıcı işaretler, levhalar, yeşil bantlar, mantarlar vb.
47. Yön bulma ve işaret sistemlerinin varlığı						Düğüm noktaları, mekan ve bağlantıları vurgulayan belirgin işaretler, görme engelliler için sesli uyarı sistemleri
48. Oturma/dinlenme alanlarının yeterliliği						Bank, sandalye vb. (Engelli konforunun da dikkate alınması olumlu etki)
49. Sokak mobilyalarının yeterliliği						Yönlendirme işaretleri, çöp kutusu, telefon kulübesi vb. sokak mobilyalarının çocuk, yaşlı, bedensel ve görme engelliler tarafından da kullanılabilmesi olumlu etki
50. Gölge elemanları ve iklim şartlarından korunma						Bina tenteleri/ arkad/rüzgar kırıcı/gölgelikler /iklimsel bitkiler /ağaç miktarı vs.
51. Görsel kirlilik yaratan fiziksel unsurların varlığı						

EK-1. (devam) Uzman odaklı anket formu

	52. Merak duygusu uyandıran bakış açısı						
	53. Sosyo-kültürel aktivitelere, etkinliklere yer verilmesi						Sokak gösterileri, festival, panayır vb.
	54. Avlu, meydan varlığı vb.						Eğlence, keşif duygusu yaratabilecek kamusal mekan varlığı olumlu etki
ESTETİK KALİTE BİLEŞENLERİ	55. Caddenin düzeni						Denge-simetri, orantı, devamlılık-ritim, bütünlük, vurgu, yakınlık, tekrar, zıtlık gibi tasarım ilkeleri dikkate alınarak yapılan bir düzenleme var ise olumlu etki
	56. Görsel uyumu bozan fiziksel unsurların varlığı						Teneke kutular, çöp (kirlilik), araç park etme, yüksek eğimli rampa ya da merdiven, işaretler, reklam panoları, tabelalar gibi unsurların düzeni bozan etkisi var ise olumsuz
	57. Kapalılık derecesi (45 derece/1:1)						Bina yüksekliği/kaldırım genişliği oranı
	58. Caddenin sürekliliği						Bir sonraki kesişime kadar ilerleme hissi- yaya sürekliliğini engelleyici etkisi var ise olumsuz etki
	59. Ritm değeri						-
	60. Sınır/duvar etkisi yaratan fiziksel cephelerin/unsurların varlığı						Duvar, parmaklık, çit vb. olumsuz etki bitkilendirme, ağaç grupları vb. olumlu etki
	61. Sağ taraftaki fiziksel geçirgenlik						Bir çevrenin içinde hareket edilebilirlik
	62. Sol taraftaki fiziksel geçirgenlik						Bir çevrenin içinde hareket edilebilirlik
	63. Sağ taraftaki görsel geçirgenlik						Bir çevrenin içinden geçen rotaları görebilme durumu
	64. Sol taraftaki görsel geçirgenlik						Bir çevrenin içinden geçen rotaları görebilme durumu
	65. İnsan ölçeğine yakınlık						Bina yüksekliği/ sokak genişliği oranının 1: 1 ve bu orana yakın olduğu ölçüler var ise olumlu etki
	66. Bina cephelerinin verdiği görsel etki						
	67. Binaların yüksekliği						
	68. Sağ taraftaki düğüm noktalarının varlığı						Geçmişi, konumu, içeri ile tekil özellik gösteren buluşma noktası niteliğindeki tarihi ağaç, bina, anıt, meydan, avlu, vb.
	69. Sol taraftaki düğüm noktalarının varlığı						Geçmişi, konumu, içeri ile tekil özellik gösteren buluşma noktası niteliğindeki tarihi ağaç, bina, anıt, meydan, avlu, vb.
	70. Temel peyzaj elemanlarının görsel etkisi						Ağaç, süs havuzu, çiçek, bitkisel elemanların varlığı
	71. Sokak mobilyalarının görsel etkisi						Reklam panoları, aydınlatma elemanları, tabelalar, banklar vb.
	72. Özellikli mimari						Sivil mimarlık örnekleri
	73. Tarihi binaların varlığı						
	74. Manzara noktalarının varlığı						

EK-1. (devam) Uzman odaklı anket formu

	75. Sanatsal ve simgesel elemanların varlığı					Heykel, çeşme gibi sanat eserleri ve sokak mobilyaları
YAPIM KALİTESİ BİLEŞENLERİ	76. Sağ taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi					Sağlamlık, dayanıklılık, yüzeyin düzgünlüğü, kaymayan, parlamayan, her koşula dayanıklı malzeme
	77. Sol taraftaki kaldırımdaki malzeme ve işçilik kalitesi					Sağlamlık, dayanıklılık, yüzeyin düzgünlüğü, kaymayan, parlamayan, her koşula dayanıklı malzeme
	78. Sağ taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi					Sağlam, her koşula dayanıklı, doğal ve yapısal çevreye uyumlu malzeme
	79. Sol taraftaki sokak mobilyalarının malzeme ve işçilik kalitesi					Sağlam, her koşula dayanıklı, doğal ve yapısal çevreye uyumlu malzeme
	80. Sağ taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı					Doğru ve kullanım farklılığını gösteren malzeme seçimi
	81. Sol taraftaki zemin, bina, duvar için kullanılan malzeme farklılığı					Doğru ve kullanım farklılığını gösteren malzeme seçimi
BAKIM/HİZMET KALİTESİ BİLEŞENLERİ	82. Sağ taraftaki çevre temizliği					Konforu etkileyebilecek koku, çöp, kırık pencereler, toz, çamur, kirli su vb. olumsuz etki
	83. Sol taraftaki çevre temizliği					Konforu etkileyebilecek koku, çöp, kırık pencereler, toz, çamur, kirli su vb. olumsuz etki
	84. Düzenli bakım-onarım					Servis saatlerinin yayaları rahatsız etmemesi, düzenli bitki bakımı olumlu etki
	85. Kontrol-denetim					Mekanın gaspına engel olacak denetimlerin düzenli yapılması, mekanın düzeni, bakımı için düzenli takip sistemi

EK-2. Kullanıcı odaklı anket formu

Bu anket Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı'nda sürdürmekte olduğum yüksek lisans tezimin bir parçasıdır. Anketin amacı Atatürk Bulvarı üzerindeki güzergahının bireysel özelliklerinin/tepkilerinin kullanıcı gözüyle değerlendirilmesidir. Konu hakkındaki fikirleriniz çalışmamda faydalı olacaktır. Katılımınız için teşekkür ederim.

..... GÜZERGAHI YÜRÜNEBİLİRLİK SEVİYESİNİ ETKİLEYEN BİREYSEL FAKTÖRLERİN ÖLÇÜMÜ ANKET ÇALIŞMASI

☐ SAĞ TARAF-SİHHİYE İSTİKAMETİ

☐ SOL TARAF-ÇANKAYA KÖŞKÜ İSTİKAMETİ

☐ ESNAF ☐ YAYA

Cinsiyet: ☐ E ☐ K

Yaş:

Eğitim durumu:

☐ Okuma Yazma Bilmeyen

☐ Okuma Yazma Bilen

☐ İlkokul Mezunu

☐ Ortaokul Mezunu

☐ Lise Mezunu

☐ Yüksekokul veya Üniversite Mezunu

☐ Yüksek Lisans veya Doktora Mezunu

Oturduğunuz semt:

Mesleğiniz:

1. Bu güzergaha en çok hangi amaçla geliyorsunuz? (1-2-3 şeklinde sıralayınız)

☐ Günlük işler, alışveriş vb.

☐ Dinlenme, gezinti, yürüyüş vb

☐ Çalışma amaçlı (iş yeri)

☐ Arkadaş-tanidik ile buluşma

☐ Geçiş-ulaşım amaçlı

☐ Sosyo-kültürel etkinlik

☐ Karma

2. Bu güzergahı en sık hangi saatlerde kullanıyorsunuz? (1-2-3 şeklinde sıralayınız)

☐ Sabah ☐ Öğle arası ☐ Öğleden sonra ☐ Akşam ☐ Gece

EK-2. (devam) Kullanıcı odaklı anket formu

3. Bu güzergaha ne kadar sıklıkla geliyorsunuz?

- ☐ Her gün ☐ Hafta içi her gün ☐ Hafta sonları ☐ Haftada 2-3 kez ☐ Daha Seyrek

4. Bu güzergaha gelirken hangi ulaşım türünü tercih ediyorsunuz?

- ☐ Yürüyerek ☐ Toplu Taşıma Aracı ☐ Özel Araç ☐ Diğer

5. Bu güzergahı yaklaşık kaç dakikada yürüyorsunuz?

- ☐ 10 dk. ☐ 10 dk. dan az ☐ 10 dk. dan fazla

6. Bu güzergah üzerinde bugün ne kadar zaman geçirdiniz? (kalış süresi/geçirilen süre)

- ☐ 30 dk. ve daha az ☐ 30 dk-1 saat ☐ 1-2 saat ☐ 2-3 saat ☐ 3 saat ve üzeri

7. Bu güzergâhta yürürken kendinizi güvende hissediyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

Güvende hissetmiyorsanız nedeni?(hırsızlık, şiddet, gasp, gece aydınlatmanın yetersizliği vb.)

8. Bulvar üzerinde bu güzergâhta yürümek keyifli mi?

- ☐ Az ☐ Orta ☐ Çok ☐ Keyifli ☐ Değil

9. Bu güzergahta sizi en çok rahatsız eden nedir? (Birden fazlası işaretlenebilir)

- ☐ Kirlilik ve egzoz dumanı
☐ Gürültü
☐ Tenha olması
☐ Araç yoğunluğu
☐ Yaya geçitlerinin yetersizliği
☐ Otopark yetersizliği
☐ Kaldırım genişliği
☐ Donatı elemanlarının yetersizliği (çöp kutusu, tuvalet, aydınlatma vb.)
☐ Oturma, dinlenme elemanlarının yetersizliği
☐ Bina cephelerindeki karmaşıklık
☐ Yer, yön bulma zorluğu
☐ Park etmiş araçlar

EK-2 (devam) Kullanıcı odaklı anket formu

10. Bu güzergahta aşağıda sıralananlardan hangisinin olması durumunda yürüme motivasyonunuz/isteğiniz artar? 1-2-3-4-5 şeklinde sıralayınız

- ☐ Görsel uyumlu bina cepheleri ve çevre düzenlemesi olması
- ☐ Ticari aktivitelerin olması
- ☐ Alışveriş yapılarının olması
- ☐ Sosyal etkinliklerin olması
- ☐ Kültürel işlevli yapıların olması
- ☐ Park ve yeşil alanların olması
- ☐ Geniş kaldırım olması
- ☐ Bank, oturma elemanı olması
- ☐ Diğer donatı elemanlarının olması (tuvalet, aydınlatma, büfe, yer-yön işaretleri vb.)
- ☐ Yaya geçidi olması (alt-üst ve hemzemin yaya geçidi)
- ☐ Rampa hissedilebilir yüzey, engelli asansörü olması (engelliler için)

11. Bu güzergah boyunca oturup dinlenebileceğiniz yerler var mı?

- ☐ Evet ☐ Hayır



Varsa bu yerlerde bulunan bank ve diğer oturma elemanları rahat mı?

- ☐ Rahat değil ☐ Rahat ☐ Çok rahat ☐ Bilmiyorum

12. Bu güzergah üzerinde su satın alabileceğiniz yerler var mı?

- ☐ Evet ☐ Hayır

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ÖZALP (KUNDUZ), Yasemin
 Uyruğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 05.05.1983, Ankara
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 0 (312) 410 10 00-2394
 e-mail : yasemin.ozalp@gazi.edu.tr



Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi /Şehir ve Bölge Planlama	Devam ediyor
Lisans	Gazi Üniversitesi /Şehir ve Bölge Planlama	2006
Lise	Ayrancı Süper Lisesi	2001

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2011-Halen	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Şehir Plancısı
2006-2011	Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı	Şehir Plancısı

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

- TMMOB Mimarlar Odası. (2004). Plancı Adaylarının Ankara Düşleri: Ankara-Kızılay Saraçoğlu Mahallesi Yaya Yolu Düzenlemesi Kentsel Tasarım Projesi. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni*, 24, 32.

- TMMOB Peyzaj Mimarları Odası. (2015, Kasım). *Kentsel Mekânların Erişilebilirlik Düzeyinin Mekânsal Kalite Bağlamında Sorgulanması ve Kullanıcı Görüşleri ile Karşılaştırılması: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği*. TMMOB Engelli Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Sempozyumunda sunuldu, Ankara.

Hobiler

Müzik, Seyahat Etmek, Doğa Yürüyüşü, Spor, Tiyatro, Puzzle



GAZİ GELECEKTİR..