

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

KENTSEL YAYA-ALIŞVERİŞ SOKAKLARINDA GEÇİRGENLİK KAVRAMININ
İRDELENMESİ:
DOĞU KARADENİZ KENTLERİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Peyzaj Yüksek Mimarı Aysel YAVUZ

OCAK 2009
TRABZON

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

**KENTSEL YAYA-ALIŞVERİŞ SOKAKLARINDA GEÇİRGENLİK KAVRAMININ
İRDELENMESİ:
DOĞU KARADENİZ KENTLERİ ÖRNEĞİ**

Peyzaj Yüksek Mimarı Aysel YAVUZ

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
“Doktor (Peyzaj Mimarlığı)”
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 22.12.2008
Tezin Savunma Tarihi : 07.01.2009**

**Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Nilgün KULOĞLU
Jüri Üyesi : Prof. Dr. Ali ÖZBİLEN
Jüri Üyesi : Prof. Dr. Sonay ÇEVİK
Jüri Üyesi : Prof. Dr. Aykut KARAMAN
Jüri Üyesi : Doç. Dr. Ali ASASOĞLU**

Enstitü Müdürü : Prof. Dr. Salih TERZİOĞLU

Trabzon 2009

ÖNSÖZ

Kentsel tasarım ve kent planlama sürecinde yönlendirici nitelik taşıması ve kavram geliştirmede bir model önerisi sunan özgün bir çalışma olup, bu çalışma ile geçirgenlik kentsel açık alan niteliği taşıyan yaya alışveriş sokaklarında değerlendirilmiştir. Tamamlanan bu çalışma K.T.Ü. Fen bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda Doktora tezi olarak yapılmıştır.

Doktora tez danışmanlığımı üstlenerek, her konuda ilgi ve desteğini esirgemedi yapıcı eleştirileri ile beni yönlendiren, tezimin başlangıcından sonuna kadar bana ışık olan ve karşılaştığım her problemi aşabilmem için çözümler bulan değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Nilgün Kuloğlu'na minnet ve teşekkürlerimi sunarım.

Değerli katkılarıyla tez izleme komitemde bulunan ve her konuda bize destek olan değerli hocam Prof. Dr. Ali Özbilen'e ve Prof. Dr. Sonay Çevik'e yapıcı eleştirilerinden ve yaptıkları yönlendirmelerden dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Çıkmaza düştüğüm anlarda bana verdiği değerli fikirlerinden ve istatistiksel analizlerde yapmış olduğu yardımlardan dolayı değerli hocam Doç. Dr. Cengiz Acar'a teşekkür ederim.

Varlığıyla ve yardımlarıyla daima yanımda olan eşim Ali YAVUZ'a, aileme ve arkadaşlarıma manevi desteklerinden dolayı teşekkür ederim. Alan çalışması sırasında yardımlarını esirgemeyen öğrencilerime teşekkür ederim.

Varlığıyla bana güç veren kızım Zeynep Rana, iyi ki varsın bebeim.

Aysel YAVUZ
Trabzon 2009

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ÖZET.....	VI
SUMMARY.....	VII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	VIII
TABLolar DİZİNİ.....	XIII
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1 Giriş.....	1
1.2. Literatür Araştırması ve Konuya Yaklaşım.....	3
1.3. Çalışmanın Amacı.....	6
1.4. Tarihsel Süreç İçinde Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekansal Devinimi.....	8
1.5 Sokaklar.....	11
1.5.1 Yaya Alışveriş Sokakları.....	15
1.6. Geçirgenlik.....	22
1.7 Geçirgenlik Türleri.....	24
1.8. Geçirgenlik-Mekansal Özellikler(Fiziksel, İşlevsel, Algısal)-Destekleyen Kavramlar (Ulaşılabilirlik, Çeşitlilik, Okunabilirlik) İlişkisi.....	27
1.8.1. Geçirgenlik ve Fiziksel Çevre İlişkisi.....	28
1.8.1.1. Geçirgenlik -Fiziksel Çevre Özellikleri- Ulaşılabilirlik İlişkisi.....	35
1.8.2. Geçirgenlik ve İşlevsel Çevre İlişkisi.....	39
1.8.2.1. Geçirgenlik -İşlevsel Çevre Özellikleri- Çeşitlilik İlişkisi.....	45
1.8.3. Geçirgenlik ve Algısal Çevre İlişkisi.....	47
1.8.3.1. Geçirgenlik - Algısal Çevre Özellikleri-Okunabilirlik İlişkisi.....	53
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	58
2.1. Varsayımların Belirlenmesi.....	58
2.2. Çalışma Alanının Tanıtılması.....	62
2.2.1. Örnek Alan 1: Trabzon Kunduracılar Caddesi.....	62
2.2.2. Örnek Alan 2: Rize Kazım Karabekir Caddesi.....	64

2.2.3.	Örnek Alan 3: Ordu Sırrıpaşa Caddesi.....	66
2.2.4.	Örnek Alan 4: Samsun Gazi Caddesi.....	68
2.3.	Araştırma Metodolojisi.....	70
2.3.1.	I. Aşama: Davranış Gözlemleri ve Fiziki Sayımların Yapılması.....	71
2.3.1.1.	Davranış Gözlemi.....	74
2.3.1.2.	Fiziki Sayımlar.....	75
2.3.2.	II. Aşama: Anketlerin Uygulanması.....	77
2.3.2.1.	I. Anketin Uygulanması.....	77
2.3.2.2.	II. Anketin Uygulanması.....	78
2.3.3.	III. Aşama: Verilerin Değerlendirilmesi.....	82
3.	BULGULAR VE İRDELEME.....	83
3.1.	Demografik Bulgular.....	83
3.1.1.	Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet ve Yaş Faktörlerine Göre.....	83
3.1.2.	I. Anketten Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet, Yaş, Meslek Eğitim Faktörlerine Göre.....	85
3.1.3.	II. Anketten Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet, Yaş, Meslek ve Eğitim Faktörlerine Göre.....	88
3.2.	Sokak Kullanımına Yönelik Genel Bulgular.....	90
3.2.1.	I. Anketten Sokak Kullanımına Yönelik Elde Edilen Genel Bulgular.....	90
3.2.2.	II. Anketten Sıfat Çiftlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Genel Bulgular.....	98
3.2.2.1.	Sıfat Çiftlerinin Cinsiyet Faktörü ile İlişkisine Bağlı Bulgular.....	99
3.2.2.2.	Sıfat Çiftlerinin Yaş Faktörü ile İlişkisine Bağlı Bulgular.....	100
3.2.2.3.	Sıfat Çiftlerinin Meslek Faktörü İle İlişkisine Bağlı Bulgular.....	101
3.2.3.4.	Sıfat Çiftlerinin Eğitim Faktörü ile İlişkisine Bağlı Bulgular.....	102
3.3.	Fiziksel Özelliklere Bağlı Bulgular.....	103
3.3.1.	Fiziksel Bulgular Özelliklere Bağlı 1: Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Bulgular.....	103
3.3.1.1.	Kullanıcıların Sokaktan Ayrılma Yönlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1–2–3–4.....	103
3.3.1.1.1.	Örnek Alan 1: Trabzon Kunduracılar Caddesi.....	103
3.3.1.1.2.	Örnek Alan 2: Rize Kazım Karabekir Caddesi.....	110

3.3.1.1.3.	Örnek Alan 3:Ordu Sırrıpaşa Caddesi.....	115
3.3.1.1.4.	Örnek Alan 4:Samsun Mecidiye Caddesi.....	124
3.3.1.2.	Kullanıcıların Sokakta Kalış Sürelerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1-2-3-4	128
3.3.1.3.	Kullanıcıların Sokak Bağlantılarındaki Yoğunluğuna Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1-2-3-4	129
3.3.2.	Fiziksel Özelliklere Bağlı Bulgular 2: I. Anketten Elde Edilen Bulgular..	134
3.4.	İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular.....	139
3.4.1.	İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular 1: Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Bulgular.....	139
3.4.1.1.	Kullanıcıların Sokaktaki Eylem Türlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular.....	139
3.4.1.2.	Kullanıcıların Sokaktaki Kullanım Amacına Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular.....	145
3.4.1.3.	İşlevlerin Dağılımına Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular.....	146
3.4.2.	İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular 2: I. Anketten Elde Edilen Bulgular...	148
3.5.	Algısal Özelliklere Bağlı Bulgular.....	152
3.5.1.	I. Anketten Elde Edilen Algısal Bulgular.....	152
3.6.	Geçirgenliği Tanımlayan Sıfatlara İlişkin Bulgular: II. Anket Çalışmasına Bağlı Olarak.....	159
4.	SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	165
5.	KAYNAKLAR.....	173
6.	EKLER.....	181
ÖZGEÇMİŞ		

ÖZET

Son yıllarda, kentsel tasarım uzmanlarının kalite arayışlarında geçirgenlik kavramına yer verdikleri açıkça görülmektedir. Tasarımla ilgili tüm alanlarda bu kavramın önemli olduğu düşünülmektedir. Peyzaj Mimarlığının çalışma alanlarından biri olan yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik kavramını irdeleyen bu çalışmada, geçirgenliği sağlayan kavramlar ve buna bağlı olarak geçirgenlik düzeyini olumlu yönde etkileyecek elemanlar bu çalışma kapsamında araştırılmıştır.

Bu tez çalışması, nitelikli ve kaliteli çevreler yaratabilmek için önemli olduğu düşünülen geçirgenlik kavramının, tasarım meslek disiplinlerinde (mimarlık, iç mimarlık, peyzaj mimarlığı, şehir ve bölge planlama) tasarım kriterleri arasında yer alması gerektiğini ortaya koymaktır. Yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik düzeyinin fiziksel, işlevsel ve algısal özellikler bağlamında belirlenmesini ve mekan kullanımını olumlu yönde artırmayı amaçlayan bu çalışma Doğu Karadeniz Bölgesindeki Trabzon, Rize, Ordu ve Samsun kıyı illerinde çalışılmıştır.

Çalışma üç aşamada yürütülmüştür. Birinci aşamada, literatür araştırması yapılarak bu kavramın kapsamı ortaya konulmuştur. İkinci aşamada, geçirgenliği tanımlayan bileşenler ve ilişkili olduğu ölçütler belirlenmiştir. Üçüncü aşamada ise, kullanıcıların yaya alışveriş sokaklarındaki davranışları gözlenmiş, sonrasında kullanıcı tercihlerini saptamaya yönelik bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu anket çalışmasından elde edilen verilerle ikinci bir anket çalışması yapıp, geçirgenlik kavramını tanımlayan sıfatlar aranmıştır.

Çalışmanın sonucunda, bir sokağın geçirgenlik düzeyinin, geçirgenliği sağlayan fiziksel, işlevsel ve algısal boyutlarla yakından ilişkili olduğu saptanmış ve geçirgenliği sağlamanın en iyi yolunun sokak mekanlarında bu üç boyutun birlikte ele alınmasıyla sağlanacağı belirlenerek, oluşturulan model ile geçirgenlik kavramına farklı ve yeni bir bakış açısı getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Geçirgenlik, Yaya Alışveriş Sokakları, Ulaşılabilirlik, Çeşitlilik, Okunabilirlik.

SUMMARY

Studying The Concept of The Permeability in The Urban Pedestrian Shopping Streets ; Sample of The Eastern Black Sea Cities

It is obviously seen that urban designing experts have recently taken the concept of permeability into consideration in seeking quality. It is considered that this concept is important in all areas connected with design. The sub-concepts providing permeability and depending on these, the elements affecting the level of permeability in a positive way have been researched within this study that scrutinizes the concept of permeability in shopping streets for pedestrians which is one of the study areas of landscape architecture.

This study of thesis has put forward the necessity that the concept of permeability, considered to be important to create well designed and qualified environments, must take place among the design criteria of architecture, interior architecture, landscape architecture, and city and district planning in the professional discipline of designing. Intending to determine the level of permeability in the shopping streets for pedestrians in the context of physical, functional and perceptual properties and to increase the usage of space in a positive way, this study has been conducted in the coastal cities Trabzon, Rize, Ordu, and Samsun, in the Eastern Black Sea Region.

The study has been conducted in three stages. In the first stage, research of literature has been conducted and scope of this concept has been put forward. Components defining permeability and the criteria they are related to have been determined in the second stage. And in the third stage, behaviors of the users in the shopping streets for pedestrians have been observed, and then a study of questionnaire has been conducted in order to determine the choices of users. By means of the data obtained from this study of questionnaire, a second one has been conducted, and the objectives defining the concept of permeability.

In conclusion, it has been determined that permeability level of a street is closely related to physical, functional as well as perceptual dimensions, and determined that the best way of obtaining permeability is to handle these three dimensions together in the street spaces, and by means this established model a different and new point of view has been formed.

Key Words: Permeability, Pedestrian Shopping Street, Accessibility, Variety, Legibility

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Geçirgenlik modeli I.....	7
Şekil 2. Tarihi Bursa Irgandı çarşılı köprü.....	19
Şekil 3. İzmir Alsancak Kıbrıs Şehitleri caddesi	20
Şekil 4. Yurt dışından yaya alışveriş sokak görüntüleri	21
Şekil 5. Geçirgenlik modeli II.....	27
Şekil 6. Yol ağları arasındaki geçirgenlik ilişkisi	29
Şekil 7. Bentley'in tanımladığı odaklar arası mesafe ilişkisi.....	31
Şekil 8. Yaya taşıt kesişme noktaları(Skymall 21 , Okayama)	33
Şekil 9. Geçirgenlik ve bağlantı durumu.....	37
Şekil 10. Geçirgenlik düzeyinin fiziksel özelliklere göre değişimi	38
Şekil 11. Yaya alışveriş sokağında ikinci el satışı(Marusen, Okayama, Japonya) 42	
Şekil 12. Yaya alışveriş sokağında yılbaşına özel düzenlemeler(Marusen, Okayama, Japonya).....	43
Şekil 13. Geçirgenlik düzeyinin işlevsel özelliklere göre değişimi.....	47
Şekil 14. Yapılarda mimari tarzın mekana canlılık etkisi	50
Şekil 15. Geçirgenlik düzeyinin algısal özelliklere göre değişimi.....	56
Şekil 16. Yöntemsel akış şeması.....	59
Şekil 17. Varsayımlar arasındaki ilişki.....	60
Şekil 18. Geçirgenlik modeli II	61
Şekil 19. Çalışma alanı belirlenme kriterleri.....	62
Şekil 20. Trabzon Kunduracılar caddesi.....	63
Şekil 21. Rize Kazım Karabekir caddesi.....	65
Şekil 22. Ordu Sırrıpaşa caddesi.....	67
Şekil 23. Samsun Mecidiye caddesi.....	69
Şekil 24. Trabzon Kunduracılar caddesi'ne ait örnek davranış gözlem formu.....	73
Şekil 25. Uygulama çalışmasının I. aşamasında kullanılan teknikler.....	76
Şekil 26. Uygulama çalışmasının II. aşamasında kullanılan teknikler.....	81

Şekil	27. Bir alanın eksensel-aksiyel haritasının oluşum aşamaları.....	83
Şekil	28. Bir alanın kullanım yoğunluğuna göre değerlendirilme tekniği.....	83
Şekil	29. İllere göre gözlenen kullanıcıların cinsiyet dağılımı.....	84
Şekil	30. İllere göre gözlenen kullanıcıların yaş dağılımı.....	85
Şekil	31. İllere göre I. Ankete katılanların cinsiyet dağılımı.....	86
Şekil	32. İllere göre I. Ankete katılanların yaş dağılımı.....	86
Şekil	33. İllere göre I. Ankete katılanların meslek dağılımı.....	87
Şekil	34. İllere göre I. Ankete katılanların eğitim dağılımı.....	87
Şekil	35. Trabzon ili Kunduracılar caddesi cinsiyet dağılımı.....	88
Şekil	36. Trabzon Kunduracılar caddesi yaş dağılımı.....	89
Şekil	37. Trabzon Kunduracılar caddesi meslek dağılımı.....	89
Şekil	38. Trabzon Kunduracılar caddesi eğitim dağılımı.....	90
Şekil	39. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının genel kullanılma sıklığı.....	91
Şekil	40. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının hafta boyunca kullanım durumu	92
Şekil	41. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının gün içindeki saatlere göre kullanım durumu.....	93
Şekil	42. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının genel kullanım amaçları.....	94
Şekil	43. İllere göre yaya alışveriş sokaklarında kullanıcıların tahmini kalış süreleri.....	94
Şekil	44. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının beğenilen yönleri.....	96
Şekil	45. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının en çok eleştirilen yönleri.....	97
Şekil	46. İllere göre yaya alışveriş sokaklarında, kullanıcıların istedikleri değişiklikler.....	98
Şekil	47. Kunduracılar caddesine pazartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	104
Şekil	48. Kunduracılar caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	105
Şekil	49. Kunduracılar caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	105
Şekil	50. Kunduracılar caddesine pazartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	106

Şekil	51. Kunduracılar caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	106
Şekil	52. Kunduracılar caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	107
Şekil	53. Kunduracılar caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	107
Şekil	54. Kunduracılar caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	108
Şekil	55. Kunduracılar caddesi kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı.....	109
Şekil	56. Kazım Karabekir caddesine pazartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	110
Şekil	57. Kazım Karabekir caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	111
Şekil	58. Kazım Karabekir caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	111
Şekil	59. Kazım Karabekir caddesine pazartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	112
Şekil	60. Kazım Karabekir caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	112
Şekil	61. Kazım Karabekir caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	113
Şekil	62. Kazım Karabekir caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	113
Şekil	63. Kazım Karabekir caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	114
Şekil	64. Rize ili kullanıcıların sokaktan çıkış yönleri.....	115
Şekil	65. Sırrıpaşa caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	117
Şekil	66. Sırrıpaşa caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	117

Şekil	67. Sırrıpaşa caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	118
Şekil	68. Sırrıpaşa caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	119
Şekil	69. Sırrıpaşa caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	120
Şekil	70. Sırrıpaşa caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	121
Şekil	71. Ordu ili kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı.....	122
Şekil	72. Mecidiye caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	124
Şekil	73. Mecidiye caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	125
Şekil	74. Mecidiye caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	125
Şekil	75. Mecidiye caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı.....	126
Şekil	76. Mecidiye caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	126
Şekil	77. Mecidiye caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı.....	127
Şekil	78. Samsun ili kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı.....	127
Şekil	79. İllere göre kullanıcılarının sokakta kalış süreleri.....	129
Şekil	80. Kunduracılar caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu.....	130
Şekil	81. Kazım Karabekir caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu.	131
Şekil	82. Sırrıpaşa caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu.....	132
Şekil	83. Mecidiye caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu.....	133
Şekil	84. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki dükkan yoğunluğu.....	134
Şekil	85. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının en/boy yeterlilik durumu.....	135
Şekil	86. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki eksik donatı durumu.....	136
Şekil	87. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki kapalılık tercihleri.....	137

Şekil	88. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının diğer sokaklara göre tercih edilme durumu.....	138
Şekil	89. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik durumu.....	138
Şekil	90. Trabzon Kunduracılar caddesi kullanıcı davranışları.....	141
Şekil	91. Rize Kazım Karabekir caddesi kullanıcı davranışları.....	142
Şekil	92. Ordu Sırrıpaşa caddesi kullanıcı davranışları.....	143
Şekil	93. Samsun Mecidiye caddesi kullanıcı davranışları.....	144
Şekil	94. İllere göre kullanıcının yaya alışveriş sokaklarını o an için kullanım amacı.....	149
Şekil	95. İllerle göre yaya alışveriş sokaklarındaki ticari birimlerin yeterlilik durumları.....	150
Şekil	96. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki sosyal etkinliklerin yeterlilik durumları.....	151
Şekil	97. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının gece kullanımına yönelik istek durumu.....	152
Şekil	98. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının kullanıcıya göre tanımlanması...	153
Şekil	99. İllere göre yaya alışveriş sokaklarına kullanıcıyı çeken özellikler.....	154
Şekil	100.İllere göre yaya alışveriş sokaklarında tercih edilen ticari birimler.....	155
Şekil	101.İllere göre yaya alışveriş sokaklarının kalabalıklık durumu.....	155
Şekil	102.İllere göre yaya alışveriş sokaklarında yorulan kullanıcıların dinlenme tercihleri.....	156
Şekil	103 İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki tabelaların kullanıcıyı rahatsız etme durumu.....	157
Şekil	104 İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki cephelerin ve vitrinlerin çekicilik durumları.....	158
Şekil	105 İllere göre yaya alışveriş sokaklarının buluşma noktası olarak seçilme durumu.....	159
Şekil	106 Trabzon Kunduracılar caddesi kullanıcılarına göre sokak tanımlamaları.....	161
Şekil	107 Geçirgenlik modeli.....	167

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen fiziksel özellikler ve ilgili faktörler	35
Tablo 2. Yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen işlevsel özellikler ve ilgili faktörler	44
Tablo 3. Yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen algısal özellikler ve ilgili faktörler	53
Tablo 4. Kunduracılar caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve Sembolleri.....	64
Tablo 5. Kazım Karabekir caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri.....	66
Tablo 6. Sırrıpaşa caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri....	68
Tablo 7. Mecidiye caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri...	70
Tablo 8. Fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklere göre seçilen sıfat çiftleri.....	79
Tablo 9. Cinsiyet - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu.....	99
Tablo 10. Yaş - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu.....	100
Tablo 11. Meslek - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu.....	101
Tablo 12. Eğitim - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu.....	102
Tablo 13. Kullanım yoğunluğunu temsil eden göstergeler.....	103
Tablo 14. Davranış türlerini temsil eden semboller.....	139
Tablo 15. İllere göre gözlenen kullanıcıların kullanım amaçları dağılımı.....	145
Tablo 16. Ticari işlevlerin kullanım dağılımı.....	147
Tablo 17. Kunduracılar caddesi kullanıcılarının sokağa ilişkin tanımlamaları.....	160
Tablo 18. Geçirgenliğin öncelik sırasına göre ilişkili olduğu sıfatlar.....	162
Tablo 19. Trabzon Kunduracılar caddesi korelasyon değerleri.....	163
Tablo 20. Geçirgenlik modeli.....	164
Tablo 21. Ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarının örnek alanlardaki öncelik sırasına göre dağılımı.....	169

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

21. yy içinde zamanla beraber birçok şey değişim göstermektedir. Değişim kaçınılmazdır ve çoğunlukla arzu edilen bir oluşumdur. Ancak her toplumda olduğu gibi yaşanan değişim her zaman olumlu sonuçlar ortaya çıkarmayabilir. Yenilemek, canlandırmak, güçlendirmek değişim ve büyümenin izleridir. Büyük ölçekte düşünüldüğünde bir kentin yaşamını sürdürebilmesi için zamanla ortaya çıkan ihtiyaçları çok iyi karşılayabilmesi gereklidir. Kenti oluşturan alt basamaklardan biri, toplumun birlikteliğinin ön plana çıktığı ve yoğun olarak yaşandığı sokaklardır. İnsanlar teknolojiye, konfora, estetiğe, serbestliğe, çoğulculuğa, kolay ulaşabilirliğe olan ihtiyacını çağımızla birlikte büyüyen ve gelişen alışveriş merkezlerine-çarşılarına ve internet alışverişlerine yönlendirmişlerdir. Kent merkezleri ve sokaklar cazibesini yitirmekte ve toplumsal hayata katkıları önemli oranda azalmaktadır.

Kent merkezi dışındaki alışveriş yerleri kent merkezlerine bir alternatif olarak gelişmektedir. Bu tür değişiklikler şehir merkezlerinin üzerinde, uzun vadede olumsuz sonuçların oluşmasına neden olmaktadır. Bu etkiler batı Avrupa şehirlerinde görülmüştür. Japonya, Brezilya ve Avustralya da kent otoriteleri şehir merkezlerindeki bu olumsuz gidişe çözümler ve önlemler almaya çalışmaktadır (Hajdu,1988). Bu bağlamda, yenileme-canlandırma kapsamında yapılan çalışmalarla sokak yaşamını korumayı amaçlayan ve mevcut koşullarını iyileştirerek oluşturulan nitelikli sokaklarla kent yaşamına katkı sağlayan projeler ve proje sürecine yayılan araştırmalar yapılmaktadır (Çevik vd., 2003; Çevik, 2008). Kent merkezlerinin ekonomik ve sosyal açıdan ilgi merkezi olma özelliklerinin gittikçe azalması kent merkezleri için bir sorun olarak görülmekte ve bu sorun çalışma kapsamında ele alınıp oluşturulacak model önerisi ile bir çözüm getirilmeye çalışılacaktır.

Alışveriş merkezleri, sıradan bir ticari satış yeri olmaktan daha çok, kompleks bir ticaret topluluğu ve serbest vakit geçirme yerleri olup (Uzzel, 1995) işlevsel çeşitlilik, canlılık, konfor ve kaliteyi bir arada barındırmaktadır. Önceleri kent merkezlerinde yer bulan büyük mağazalar, hem kendi alanları hem de otopark alanları için artık yeterli alan bulamamalarından dolayı kent merkezlerinin dışına doğru kaymaya başlamışlardır.

Otomobil kullanan sayısı giderek artmakta ve buna bağılı olarak insanlar temel ihtiyaçlarını karşılıarken araçlarından bağımsız kalamamaktadırlar. Bunun yanında, insanlar alışveriş yaparken, bir yerde oturup çayını kahvesini içmek, ya da yemeğini yemek, dinlendikten sonra tekrar alışverişine devam etmek, öncesinde veya sonrasında başka bir etkinlikte bulunmak, tüm ihtiyaçlarını aynı ortamda karşılamak, sosyal bir ortam paylaşmak, vb. etkinlikleri bir arada yapmak istemektedir. Çalışan insanlar için bu ihtiyaçlar mesai saatleri dışında ya da hafta sonları karşılanabilirken, büyük alışveriş merkezleri bu zaman dilimini genişleterek gece geç saatlere kadar hizmet vererek kullanıcıları kendine çekmektedir. Önceleri, ana amaç alışveriş yapmak iken günümüzde vakit geçirme, eğlenme, dinlenme vb. amaçlar alışveriş etkinliğinin önüne geçmiştir. İnsanlar bu etkinlikleri gerçekleştirirken kalite ve konforu da beraberinde istemektedirler. Bu nedenle alışveriş merkezleri güçlü çekim noktaları haline gelmektedir.

Alışveriş merkezlerini güçlü odak noktalarına dönüştüren ve cazip kılan özellikler gün geçtikçe artarken, zamanla beraber değişen ve şekillenen insan gereksinimleri yaya alışveriş sokaklarının kullanımını ve burada geçirilen zamanı azaltmaktadır. Alışveriş merkezleri karşısında etkinliğini kaybeden yaya alışveriş sokaklarının kent yaşamına yeniden ve daha güçlü kazandırılabilmesi için bazı niteliklerin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Yaya alışveriş sokaklarının ve dolayısıyla kent merkezlerinin ekonomik ve sosyal açıdan ilgi merkezi olma özelliklerinin giderek azalması kent merkezleri için önemli bir sorun olarak görülmektedir. Bu sorun tez çalışmasının çıkış noktasını oluşturmuştur. Çalışma kapsamında bu sorun ele alınarak kullanıcılar için sokakların daha cazip, canlı, çekici ve anlamlı mekanlara dönüştürölme yolundaki düşüncesi ile hangi yaklaşımların araştırılması hedeflenmiştir.

Cullen, başarılı kent mekanlarında fiziksel özelliklere, Alexander ve Lynch ise algısal özelliklere büyük önem vermiştir. Algısal özellikler kapsamında kişilerin zihinsel harita oluşumunda bir yerin rahat, hareketli, güvenli, sakin ya da ürkütücü olup olmadığı konusunda ki duygular söz konusudur. (Montgomery, 1998). Bu yaklaşımlardan hareketle, planlamacılıkta ve şehircilikte canlılık, esneklik, çeşitlilik, algılanabilirlik, erişilebilirlik, ulaşılabilirlik ve geçirgenlik gibi kavramlara önem verilmeye başlanmıştır (Montgomery,1995). Bu konuyla ilgili literatür ve kavramlar incelendiğinde geçirgenlik kavramının çalışmanın amacına en uygun kavram olduğu görülmüştür.

Montgomery, kent kalitesi (Urban Quality) belirleyicisi olarak, sadece fiziksel özelliklerin yeterli olmadığını sosyal, kültürel ve algısal özellikleriyle de bağlantılı olduğunu belirtmiştir. Araştırmacıların da genellikle, bu özellikleri birleştirmeyi başaramadıklarını vurgulamıştır (Montgomery, 1998).

Montgomery başarılı mekanları, yaya hareketi için sayısız hareket alanları, okunabilirlik, bilinebilirlik, hayal gücü, karmaşıklık, temel kullanımların farklılığı, ekonomik, aktif bir sokak hayatı, açılma saatlerinde farklılıklar ve insanların ilgisini çeken elemanların varlığı olarak ele almıştır (Montgomery, 1998). Jacobs, Lynch, Gehl, Montgomery ve Alexander gibi araştırmacılar ise, başarılı yerlerin “mekan”, “etkinlik” ve “kullanıcı” olarak tanımlanan üç elemanın güçlü kombinasyonundan oluştuğunu vurgulamıştır.

Bu tez kapsamında kullanıcı için ‘mekan’ fiziksel özelliklerle, ‘etkinlik’ işlevsel özelliklerle ilişkilendirilip, algısal özelliklerle birlikte geçirgenliği artıran ya da azaltan yani etkileyen durumlar açıklanmaya çalışılarak yaya alışveriş sokaklarının cazip, canlı, çekici ve anlamlı mekanlara dönüştürebilirliği irdelenmiştir. Bu yaklaşımla; fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerin tercihler ve deneyimlerle bağlantısı kurulup çalışmanın varsayımları oluşturulacaktır.

Geçirgenlik kavramını ele alan çalışmaların hangi boyutlarda irdelendiği ve neleri kapsadığı, hangi yöntemlerle açıklanmaya çalışıldığı incelenerek aşağıda özetlenmiştir.

1.2. Literatür Araştırması ve Konuya Yaklaşım

Tez çalışmasının ilk adımı olarak, mevcut literatür değerlendirilip, doğrudan ya da dolaylı olarak geçirgenlik kavramı ile ilişkili olarak yapılan çalışmalar incelenerek tez kapsamında konunun temelini oluşturmak amaçlanmıştır.

Tespit edilen bu çalışmaların amaçları, materyal- yöntem ve sonuçları değerlendirilmiştir. Bu çalışmaların bazılarında kullanılan yöntem, teknik ve veri elde etme yolları incelenip, tez kapsamında belirlenen amaçlara ulaşmak ve varsayımları sınamak için kullanılmıştır. Çalışma kapsamında kullanılan teknikler ve ulaşılmak istenen sonuçlar yapılan çalışmalar bölümünde açıklanmıştır.

Kavramsal boyutta sürdürülen bu çalışmanın temel yapısı ise Bentley, Carmona, Montgomery ve Jacobs’un çalışmalarından yararlanılarak oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu süreçte incelenen en önemli çalışmalar kısaca aşağıda özetlenmiştir. İncelenen çalışmalar

ışığında geçirgenliği görsel geçirgenlik ve fiziksel geçirgenlik boyutunda ele alan yaklaşımlar ve araştırmalar tespit edilmiştir. Geçirgenlik türleri başlığı altında görsel (algısal) ve fiziksel geçirgenlik konusu ayrıntılı olarak irdelenecektir.

- Fiziksel geçirgenlik kapsamında yapılan çalışmalar;

Geçirgenliği fiziksel boyutta ele alıp kapalılık ile ilişkisini ortaya koyan Stamps, yaptığı araştırmada, geçirgenlik ile odaların yatay boyutları ve duvarların yükseklikleri olmak üzere iki faktörün ilişkisinin kapalılık üzerine etkisini araştırmıştır. Bu araştırma, sahilde yer alan bir mekan üzerinde, simülasyonla oluşturulmuş resimler, erkek ve kadınların eşit dağılım gösterdiği ve yaşları 18 den 63'e kadar değişen, 64 kişilik anket grubuyla yapılmıştır. Katılımcılar bir odaya yerleştirilmiş ve slaytlar birer birer izletilmiştir. Katılımcılardan, izledikleri mekanlar için anlamsal farklılaşım ölçeği üzerinde tamamen açığı gösteren 1'den tamamen kapalıyı gösteren 8'e kadar olan derecelendirme skalasından uygun gördükleri derecelenmeye göre işaretlemesi istenmiştir. Bir bölge ne kadar az kapalı olursa o kadar geçirgen olur varsayımı bu çalışma ile doğrulanmıştır. Ayrıca, kapalılık ile geçirgenlik arasındaki ilişki negatif yönlü olarak belirlenmiştir (Stamps,2003).

Geçirgenliği, sadece fiziksel geçirgenlik boyutunda ele alan bir diğer araştırmacı Oluseyi ise (2006); mekansal ve sosyal bağlantı haritalaması yöntemi (Spatial and Social Connectivity Mapping) ile Johannesburg kentinin her bölgesi için bir geçirgenlik oranı belirleyip bir harita oluşturmuştur. Kesintisiz devam eden yolların uzunluğunun (geçirgen yolların), o bölgedeki toplam yolların uzunluğa (potansiyel ulaşım mesafesine) oranını, geçirgenlik oranı olarak değerlendirmiştir. Daha sonra kapatılan bir mahalleyi, geçirgenlik değeri ile sosyal ilişkiler arasındaki etkileşimi incelemek amacı ile kamera kayıtları tekniğini kullanarak gözlemeye başlamıştır. Bu araştırma ile bir bölgede fiziksel boyutta geçirgenlik düzeyi ne kadar yüksek olursa, o bölge içindeki sosyal etkileşim seviyesinin de o kadar yüksek olacağı saptanmıştır. Çalışma sonucunda vurgulanan bir diğer sonuç ise, geçirgenlik değeri (geçirgenlik endeksi) düşük olan bölgelerde, sosyal ilişkilerin de düşük düzeylerde olduğudur.

- Görsel geçirgenlik kapsamında yapılan çalışmalar;

Mehta, sokak kullanıcı davranışları – fiziksel çevre ilişkisinde geçirgenliğin etkisini araştırdığı çalışmasında; görülebilen, duyulabilen ve koklanabilen etkinlikler (mağaza önleri) ile çocuk davranışları arasındaki ilişkiyi irdlemiştir. Sokak üzerinde davranışları gözlemleyip fotoğraf göstererek 1'den 10'a kadar ölçek içeren Likert tutum skalası

kullanılarak çalışmasını yapmıştır. Geçirgenlik derecesi, binaların içindeki etkinliklerin caddeden gelen ses ya da koku ile ne kadar görsel ilişkide olduğu veya hissedilebileceği derecelendirilerek belirlenmiştir. Çalışma sonucunda, geçirgenliğin sadece çocuklar için değil yetişkinler için de ilgi çekici olduğunu, daha canlı bölgelerin yüksek derecede geçirgenliğe sahip olduğunu, insanların, çevrelerinde yapacak veya görececek bir şey olmadığında o bölgeyi kullanmadıklarını, orada herhangi bir sosyal etkinliğe katılmadıklarını ortaya çıkarmıştır (Mehta, 2006). Görsel geçirgenlik, şeffaflık ya da saydamlık ile mekan kullanımı arasındaki ilişkinin arandığı bu çalışma, ölü alanların olmadığı bölgelerin sıklıkla tercih edildiğini göstermiştir.

- Fiziksel ve görsel geçirgenlik kapsamında yapılan çalışmalar;

Stamps daha sonra gerçekleştirdiği bir diğer çalışmasında ise geçirgenliği fiziksel geçirgenlik ve görsel geçirgenlik boyutlarında ele alıp, kapalılık ve güvenlik arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur. Kapalılığa, bariyer veya sınırlardan herhangi bir şeyin serbestçe giriş ya da çıkış hareketi derecesinin bir fonksiyonu gözüyle bakan Stamps bu çalışmasında, iki boyutta sorgulama gerçekleştirmiştir. Birincisi, herhangi bir şeyin başka bir şey içinden hareket derecesi de geçirgenlik olarak yorumlandığında, kapalılığın geçirgenlik olarak düşünülmesini ortaya koymaktır. İkincisi, görsel geçirgenlik ve fiziksel geçirgenliğin, güvenlik ve kapalılık faktörleri ile ilişkilerini sorgulamaktır. Bu çalışmasında, yine bilgisayar ortamında hazırlanan renkli dört farklı ortam simülasyonları elde edilmiş ve her bir ortam deneklere ayrı ayrı gösterilip, anlamsal farklılaşım ölçeği üzerinde (1'den 8'e kadar) uygun gördükleri derecelenmeye göre işaretlemeleri istenmiştir. Çalışma sonucunda, kapalılık üzerinde görsel geçirgenliğin fiziksel geçirgenlikten daha geniş etkiye sahip olduğu belirlenmiştir. Öte yandan, fiziksel geçirgenliğin görsel geçirgenlikten güvenlik açısından daha önemli olduğu saptanmıştır. Stamps yaptığı bu çalışmada, insanların buldukları mekanlarda ne kadar kapalı-çevrelenmiş ya da ne kadar güvende olduklarını hissetmelerinde görsel ve fiziksel geçirgenliğin etkisi olduğunu vurgulamıştır (Stamps,2005).

Kolody, belirlediği üç inceleme alanı üzerinde, kent yapısının zaman süreci içerisinde yayalara uygun kalabilmesi, yayalara duyarlı kentsel çevrelerin oluşturulabilmesi için planlama politikaları ve önerileri geliştirirken, kent yapısı, etkinlikler ve insan sağlığı arasındaki kesişimin yürümeyi nasıl etkilediğini araştırmıştır. Rahat ve uygun yaya hareketleri için planlama kriterleri arasında geçirgenliği sıralamıştır. Kent yapısının fiziksel anlamda yayalara nasıl iyi olanaklar sağlayacağını belirlemiştir. Fiziksel özelliklerin

ağırlıklı olarak irdelendiği çalışmasında algısal özelliklerin de etkin olduğunu vurgulamıştır (Kolody,2002) .

Bu konuyla ilgili literatür ve kavramlar incelendiğinde görsel ve fiziksel ulaşılabilirlikle geçirgenlik arasındaki ilişkinin ağırlıklı olarak araştırıldığı görülmektedir. Bu kavramla ilgili tanımlamalara bakıldığında ise, geçirgenliği; Bentley’ in çoğulculuk-çeşitlilik ve ulaşılabilirlikle (Bentley, 1985; Bentley, 1993; Bentley, 2007), Evans ve Campbell’ in çeşitlilikle (Carmona vd.,2003, Campbell ve Cowan, 1999), Karaman ve arkadaşlarının okunabilirlikle (Karaman vd., 2001), Montgomery’ nin ulaşılabilirlikle (Montgomery,1995), Thompson’ ın ise okunabilirlikle (Thompson, 2001) ilişkilendirdiği görülmektedir. Bazı araştırmacılar, duygusal zevk elde etmek için yayaların çeşitliliği tercih ettiklerini savunmaktadırlar (Rapoport 1977; Bentley 1985; Gehl 1987; White 1994) . Çeşitli araştırmalara bakıldığında, geçirgenlik kavramının çalışmanın amacına uygun olarak destekleyen en uygun kavramların “Ulaşılabilirlik”, “Çeşitlilik” ve “Okunabilirlik” olduğu görülmüştür. Bu kavramlar ve geçirgenlikle ilişkisi ayrıntılı olarak ilerideki bölümlerde verilmiştir.

Bu yaklaşımla tez çalışmasında geçirgenliğin, “fiziksel, işlevsel ve algısal” özelliklerin değişimine bağlı olarak “ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlikle” birlikte ele alınarak daha net ortaya konulabileceği belirlenmiştir. Çalışma, bu kavramlarla geçirgenliği tanımlamak ve geçirgenlik düzeyini belirleyen veya etkileyen olası kriterler üzerine kurgulanmış ve ayrıntılı olarak açıklanmaya çalışılmıştır.

1.3. Çalışmanın Amacı

Düseyde büyüyen ve gittikçe gelişip yaygınlaşan alışveriş merkezlerini, yaya alışveriş sokağı boyutunda düzlemlere taşıyarak, o çarşılarda sunulan imkânları, karşılanan gereksinimleri ve iklimsel değişimlere rağmen sağlanan konfor sürekliliğini, kültürün yansımaları olan yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik kavramıyla bağdaştırarak yaşatmak ve mekan kullanımını olumlu yönde artırmak için kavramsal önerilerde bulunmak bu çalışmanın öncelikli amacıdır.

Yapılan literatür araştırmalarına bağlı olarak öncelikle geçirgenlik kavramının tanımı ve ne olduğu ortaya konulmuştur. Geçirgenliği sadece fiziksel boyutta, sadece işlevsel boyutta ya da sadece algısal boyutta ele alan tanımlamalar ve araştırmalar incelenmiştir. Bu çalışmada, Sternberg’in de belirttiği gibi bütüncül bir yaklaşımla (Sternberg,2000),

fiziksel, işlevsel ve algısal boyutların birlikteliğine bağlı olarak geçirgenliğin değişimi irdelenecektir. Bu aşamada geçirgenlik modeli aşağıdaki şekilde oluşturulmaya başlanmıştır(Şekil 1).



Şekil 1. Geçirgenlik modeli 1

Bu çalışmanın ikincil amacı ise, peyzaj mimarlığı, şehir ve bölge planlama, mimarlık, iç mimarlık, vb. tasarım ağırlıklı disiplinlerinde yer alan geçirgenlik kavramının önemli olduğunun, geçirgenliğin fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklere bağlı olarak düşünülmesi gerekliliğinin ve tasarım kriterleri arasında bu kavramın yer alması gerektiğinin ortaya konulmasıdır.

Son yıllarda yapılan çalışmalara bakıldığında, kentsel tasarım uzmanlarının kalite arayışlarında geçirgenliğe yer verdikleri açıkça görülmektedir. Tasarımla ilgili tüm alanlarda bu kavramın önemli olduğu düşünülmektedir. Bu araştırma ile yaya sokaklarının kullanımını belirleyen, olumlu yönde mekan kullanımına katkıda bulunan, başarılı mekan belirleyicileri arasında olup planlamada dikkate alınması gereken geçirgenlik kavramı fiziksel işlevsel ve algısal boyutlarda irdelenmiştir. Kentsel tasarım ve kent planlama sürecinde yönlendirici nitelik taşıması ve kavramsal bir model önerisi sunması çalışmanın özgün yanını oluşturmaktadır.

Bu araştırma ile elde edilecek sonuçların peyzaj mimarlığı meslek disiplini içerisinde yönlendirici olacağı düşünülmektedir. Peyzaj Mimarlığı çalışma alanlarından biri olan yaya alışveriş sokak tasarımlarında ve diğer kamusal alan düzenlemelerinde bu

kriterleri ele almak geçirgenlik düzeyini olumlu yönde etkileyecektir. Bu kavramın Peyzaj Mimarlığı meslek disiplini içersinde yer alması;

- Mekanlar ve yüklendikleri fonksiyonlar arasındaki ilişkinin güçlendirilmesini,
- Görsel kontrolün sağlanması ve güvenlik hissinin artırılmasını,
- Kullanıcıya çok sayıda seçenek sunulmasını,
- Yaya sirkülasyonunun düzenlenmesini sağlayacaktır.

Bu kapsamda geçirgenlik kavramı, yaya alışveriş sokaklarında değerlendirileceği için, öncelikle geçmişten günümüze kadar gelen ve sık sık değişen alışveriş kültürünün irdelenmesi gerekli görülmektedir.

1.4. Tarihsel Süreç İçinde Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekansal Devinimi

Alışveriş, insanoğlunun var oluşundan günümüze kadar sürdürdüğü, değişim ve gelişim gösteren bir eylem şeklidir. Bu gelişim sadece ticaretin ekonomik boyutuna paralel olarak değil, teknolojiye, sosyal değişimlere (Özbek, 2001) alışverişin sosyal yaşamımızdaki yerine ve günümüz koşullarıyla şekillenen insan gereksinimlerine bağlı olarak değişim göstermektedir. Bu süreçte eylemin biçimi ve buna paralel olarak mekansal kurgusu da değişmeye başlamıştır. Bu çalışmada etkinliklerin değişimine bağlı olarak mekan kurgusunun değişimi araştırma kapsamında ele alınmamıştır.

Alışveriş günümüzde, yalnızca gereksinimlerin karşılanması için gerekli bir olgudan öte bir şekle dönüşmüştür. Tüketim mekanları, boş zamanların değerlendirildiği, sosyalleşmenin, iletişimin gerçekleştiği ve satın almanın bir tür hafta sonu eğlencesine dönüştüğü toplu yaşama mekanlarına dönüşmüştür (Süer ve Sayar,2002).

Tarih boyunca sosyal paylaşımlar ticari aktivitelerle beslenerek kentsel yaşamı yönlendiren mekanları oluşturmuştur (Zengel,2002). Toplumsal ilişki biçimlerinde yaşanan radikal değişimlerin, kent mekanında da önemli değişimlerle varlığını ortaya koyması, toplumsal sürecin bir gerekliliği olarak adlandırılabilir.

Toplumsal yaşamı sürdürebilmenin gerekliliği sonucu, tarih boyunca insanoğlu ürün değiş tokuşu yapabilmek, bilgi ve deneyimlerini birbirlerine aktarmak gibi birtakım sosyal paylaşımlarını yerine getirebilmek için düzenli aralıklarla toplanmayı bir gereksinim gibi görmüş ve uygulamıştır (Zengel, 2002). İnsan ve onun koşullu ilişkileri olmasaydı, tüm yapılar ve yollar, kendi kendini algılayamayan inorganik madde yığınları olarak terk edilmiş kalırdı. Bütün fiziksel şekillenmeyi sosyal kılan özellik, kendi fiziksel çevresini de üreten

insan ve insanın topluluk halindeki yaşantısıdır (Özbek, 2001). Toplu etkinliklerin ilk örnekleri olan agoralarda, uzun ve coşkulu konuşmalar yapmak için toplanılırdı. Gereksinim duyulan tek donanım, konuşmacılar için bir kürsü ile ileri gelenler için uygun oturma yerleriydi. Bunun yanında, gerektiğinde bir pazara dönüştürmek için sahne kaldırılıp geçici satış tezgahları kuruluyordu. Şenlikler ve dinsel törenler de aynı yerde yapılıyordu. Toplu gösteriler için agoranın ya da bir bölümünün kabaca tiyatroyu andıran bir biçim göstermesi hedeflenirdi (Wycherley, 1986). Agoralar, çok amaçlı kullanım özelliklerinden dolayı ticaretin şekillendirdiği kentlerin odak noktalarıydı (Zengel, 2002).

Açık ve kapalı pazar yerlerinde başlayan, agoralar ve stoalarla devam eden alışveriş mekanlarındaki değişim, 19. Yüzyılda kapitalizmin yükselişi ile birlikte arkadlara, pasajlara, büyük mağazalara ve kent içi veya kent dışı alışveriş merkezlerine kadar uzanmaktadır (Süer ve Sayar 2002). Kapalı sosyal mekanlara dönüşen tüketim mekanlarının ilk örnekleri Amerika’da ortaya çıkmasına karşın küreselleşmenin etkileri ile tüm dünyaya yayılmıştır (Sayar ve Süer, 2002). Türkiye ise bu sürece, Houston’daki “The Galleria” alışveriş merkezinin örnek alınarak, İstanbul, Ataköy’deki Galleria’nın gerçekleştirilmesi ile adım atmıştır. 1988 yılında Ataköy Turizm Merkezi kompleksi içinde yer alan Galleria alışveriş merkezi, Türkiye’deki ilkler içinde yerini almıştır. Modern yaşamın bir göstergesi olarak sunulan Galleria, yıllarca rakipsiz olarak faaliyet göstermiştir. 140 mağaza ile hizmet veren Galleria’nın haftalık ortalama ziyaretçi sayısı 300 bin kişi iken özel günlerde ya da bayram tatillerinde bu sayı yaklaşık 500 bin kişiye ulaşmaktadır.

21. yüzyıl Türkiye’inde de maddi ve manevi değerler hızla tüketilmekte, ve son 20 yılla birlikte gelişen popülist kültürlerin uzantısı ile insanların alışveriş alışkanlıkları da büyük bir değişim göstermektedir. Büyük alışveriş merkezleri, kentlerde ticaretin bir makyaj içinde sunulduğu tüketim mekanları haline gelmiştir. Kapalı mekanlar içinde açık alan tasarımları yapılmakta, bu mekanlarda, yemek yeme, alışveriş, dinlenme ve eğlence gibi birçok işlev aynı zamanda ve bir arada sunulmaktadır. Galeriler, yürüyen merdivenler, rampalar, panoramik asansörler, özel su oyunları, farklı aydınlatma armatürleri, doğal ışıklar, teknolojik şeffaf üst örtüler gibi yeni ve çağdaş yapı malzemeleri ile desteklenen alışveriş mekanları yemek ve eğlence mekanları ile birleşerek görsel ve işlevsel zenginliği yakalayan mekanlara dönüşmektedir (Zengel, 2002). Yapısal ve işlevsel olarak tek bir mekan içinde bütünlük ve eksiksizlik vaat eden bu mekanlar (Gökarıksel, 2001) cezbedici özelliklerinin yanı sıra, bu mekanlarda oluşturulan çekim merkezleri ile insanları saatlerce alışveriş için tutabilmektedirler (Zengel, 2002). İnsanların hareketleri, istekleri, zevkleri

biçimlendirilmekte hatta yönlendirilmektedir. Çoğu zaman kullanıcılar bunun farkında bile değildirler (Gökarıksel, 2001).

Yavaş yavaş kentlinin buluşma mekanı olmaya başlayan ve meydanların, sokakların yüklendiği birçok fonksiyonu içlerinde barındıran bu mekanlar günümüz Türkiye'sinde de önem kazanmaktadır (Zengel, 2002).

Buna karşın, tüketici anlayışına göre kent değişim göstermekte, saçaklanmakta ve işlevsel olarak oldukça dağınık bir yapıya bürünmektedir. Bu anlayışın şekillendirdiği kent gelişim modelinin, uzun vadede tehlikeli sonuçlar doğuracağı göz ardı edilmemelidir. Kent dışındaki rezerv alanlar, tarım-orman alanları, su havzaları gibi, kentin geleceği açısından oldukça büyük öneme sahip doğal alanlar azalacak belki de yok olacaktır. Kentsel yaşam kültürü zedelenecek ve toplumsal çöküşe yaklaşılabilecektir. Farklı kültürler arası iletişim ortamının yok olmasına bağlı olarak gerilimli ortamlar oluşacaktır.

Bu sürecin olumsuz sonuçlarından bir diğeri de, geçmişteki düşünceden farklı olarak kentin içinde bazen de kentin dışına çıkarak kendi çekim alanlarını yaratırken, kentlerdeki geleneksel merkezler bir anlamda boşalacaktır (Şengül, 2002). Kent merkezindeki yapılar boşaldıkça, bu mekanlar geleceğin çöküntü bölgeleri olmaya aday olacak, beraberinde kaos, karmaşıklık, ve birçok sosyal dengesizlikleri getirecektir. Özellikle sokak olgusu kaybedilecek, yaya alışveriş sokakları boş veya ölü alanlar olacak, canlılığını kaybedecek ve fonksiyonunu yürütemeyecektir.

Kimlik ve yaşam biçimini simgeleyen bir tüketim anlayışı merkezileşmekte ve bu süreç içinde özellikle düşük gelir gruplarını dışlayarak (Şengül, 2002), sadece üst gelir gruplarının taleplerine yönelik büyük alışveriş merkezlerinin yapılmasına yönelmektedir (Sönmez, 2002). Bu anlayışın sunduğu tüm olanaklara ve çeşitliliğine karşın alışveriş merkezlerinin belli kesimleri dışlamak anlamında sokaklardan daha demokratik olduklarını söylemek imkansızdır (Şengül, 2002). Büyük alışveriş merkezlerine erişebilen ve erişemeyen toplumsal grupların oluşması, en alt ve üst gelir grupları arasında var olan ayrımları daha da belirginleştirmiştir (Sönmez, 2002). Alışveriş merkezleri bir anlamda çelişkili mekanlardır. Bu çelişkinin temelinde, yapısal ve işlevsel olarak, kamusal ve özel alanlar arasında çizilebilecek sınırların bu mekanlarda belirsizleşmesi yatmaktadır (Gökarıksel, 2001).

Kent mekanı toplumsal ilişki biçimlerinin giderek daha karmaşık hale gelmesine, farklı toplumsal gruplar arasında sınırlar çiziyor ve toplumsal adaletin sağlanması gibi sorunlarla karşı karşıya kalınmasına neden oluşturuyor ise, değişimi yaratan süreçlerin yeniden değerlendirilmesi gerekliliği kaçınılmazdır (Sönmez, 2002). Bu süreçte ve araştırma

bağlamında sokak ve sokak yapısının net olarak ortaya konulması gerekmektedir. Sokak mekanı, sokak yaşamı, sokak kullanıcıları, sokak aktiviteleri, sokak sınıflandırmaları ve çeşitli yönleri ile sokakları değerlendirmek gerekli görülmüştür.

1.5. Sokaklar

Sokak, kelime olarak kamusal mekanı tanımlamaktadır. Kamusal alanlar arasında yer alan sokaklar, toplum için planlanan, düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, toplumun yararlandığı alanlardır. Herkesin her kentlinin tartışmasız girebildiği ve serbestçe hareket ettiği mekanlardır (Çevik,1991; Çevik ve Özen, 1995). Sokak kelimesi ile bağlantılı olarak, cadde, yol, vb. diğer kamusal mekanları da görebilmekteyiz. Sokaklar, kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen önemli unsurlardır (Cullen,1961).

Sokaklar konusunda uzun süreli çalışmalar yapan Jacobs, gözlem yöntemi ile yaya aktivitelerini ve davranışlarını tanımlayarak, yayalar için uygun sokaklar yapılmasına katkıda bulunacak fiziksel özellikleri araştırmıştır. Bu özelliklerin en önemlileri ‘tanım’, ‘ karmaşıklık’, ‘saydamlık’ ve ‘tamamlayıcı olma’dır. Tanım, sokağın cephelerinin sınır oluşturması ile, karmaşıklık, etkinlikler ile birlikte dikkati çekecek detaylar ve farklılıklar ile, saydamlığı, insanların buldukları sokakta yer alan yapıların içerisini görebilmeleri ile, tamamlayıcı olmayı ise sokak üzerindeki binaların uyumlu düzeni olarak açıklanmaktadır (Jacobs, 1993). Jacobs(1961) etkinliklerin, ana(birincil) kullanım, yoğunluk, kent yapısının geçirgenliği ile bina türlerinin yapısı, yaşı, boyutları ve koşullarından oluşan dört temel belirleyicisi olduğunu belirtmiştir (Montgomery, 1998). Jacobs’a göre “Bir kentin sokakları ilginç görünürse, kent de ilginç görünür, sevimsiz görünürse kent de sevimsiz görünür” (Jacobs, 1961-b; Carmona ve Tiesdell, 2007).

Cullen, bir yerin canlı ve ilginç olmasının, o alanın, kentin ve bulunduğu çevrenin bütünü içindeki yeri ile ilişkili olduğunu vurgulayarak, cadde, yol veya sokakların birbirleri ile ilişkili olarak sıralanmasının sanatsal değer taşıdığı ve kent imajına katkısının olduğu görüşündedir (Cullen,1961; Carmona ve Tiesdell, 2007).

Gehl, sokakları insanların göreceği yerler, hareket edeceği yerler veya bulaşacağı ya da alışveriş yapacağı yerler olarak tanımlamıştır (Gehl,1987; Montgomery,1995).

İnsanların birlikte yaşamaya başladığı sokaklar, paylaşım, ulaşım ve hareketliliğin ortaya çıktığı kamusal mekanlardır (Turan, 2002). İnsanların üzerinde hareket ettiği kentsel izlerdir (Lynch, 1975).

Rapoport, yaptığı araştırma ile mekansal özelliklerin yürümeyi cesaretlendireceğini kültürlerarası özelliklerle ilişkilendirerek açıklamıştır. Kentlerin geçmiş bağları ile, insan algıları ve deneyimleri arasındaki ilişkiyi irdelemiştir (Rapoport,1990). Sokakların çoğunlukla kentin fiziksel parçaları olarak tanımlandığını belirtir ve yerleşim alanlarında sirkülasyon amacı ile veya başka aktiviteler içinde kullanılan dar ve çizgisel biçimdeki kentsel mekanlar olarak tanımlar (Çağlar, 1992). Kullanıcılar bazı gereksinimler, beklentiler, ihtiyaçlar, ve imajlar doğrultusunda doyum sağlayabilmek amacı ile sokak ile karşılıklı etkileşime girer (Rapoport, 1987; Çağlar, 1992). Bu etkileşim kullanıcının sokak içindeki hareketi sırasında oluşur ve her kullanıcı tarafından farklı kavramlarla sonuçlanır (Schultz, 1971; Çağlar, 1992).

Lynch'e göre sokak mekanı her kullanıcı tarafından cinsiyet, yaş, kültür ve alışkanlıklara bağlı olarak farklı şekillerde algılanır. Kullanıcılarının rastgele alışkanlıklarına bağlı olarak rastlantısal veya imkanlarına bağlı olarak potansiyel hareketleri için bir alan oluşturur. Sokağın fiziksel ve sosyal niteliği birbirlerine bağımlı olup, toplumsal yaşamı güçlendirici rol oynar ve sokağa anlam kazandırır. Sokak, kullanıcısı için bir kullanım nedeni sunarken, kullanıcıların orada bulunma nedeni ise "anlam" oluşturur (Lynch, 1960; Çağlar,1992).

Sokak ve sokak yaşamı özel mekanın bittiği noktada başlar. Sokaklar insanların sosyalleşme sürecinin önemli elemanlarıdır. Montgomery sokakları, birbirlerini tanımayan insanların sosyal bir duygu ile bir araya getirdikleri yerler olarak tanımlamaktadır (Monygomery,1998). Mekansal etkileri ve sosyal olayları içinde barındıran sokaklar, ayrıca ulaşım akslarıdır. İnsanları bir noktadan diğerine ulaştırmak için genellikle sokaklar kullanılır. Yürümek insan için en bağımsız, iradesine bağlı, serbestçe kendisini yönlendirebileceği bir hareket biçimidir. Sokaklar insanları yönlendiren fiziksel izlerdir. Sokaklar mekanlar arasındaki ilişkiyi sağlayarak, kişileri bir diğer mekana ulaştırır (Turan, 2002). Bu izler ve biçimler insanları ulaşılması hedeflenen noktalara, mekanlara, yapılara yönlendirmektedir.

Toplumlar ve bölgelere göre farklılıklar gösteren ve kendine özgü olan sokak türleri olduğundan bu değerlendirmeyi örneklemek yararlı olacaktır. Örneğin, Venedik kentinde sokak yapısı o kente özgü olup, ağırlıklı olarak kanallardan oluşmaktadır. Gondollar bu kanallarda ulaşım görevini görürler. Burada akıcı bir geçirgenlik vardır. Evlerin kapıları doğrudan kanallara açılır. Her evin iskelesi, kanala açılmaktadır. Bu kanallar sık sık yaya köprüleri ile kesilir. Küçük meydancıklar, kanallar ve sokaklar arasındaki mekansal

dengeyi sağlar. Orta Avrupa kentlerindeki sokak yapılarına bakıldığında ise, çoğu sokakların sonunda, sokak boyunca rahatlıkla izlenebilen silüetleri ile kiliseler görülmektedir. Paris, bulvarları ile tanınmaktadır. Labirent tipi dar ve pis sokaklara alternatif olarak geniş bulvarlar göze çarpmaktadır. Ekonomik gelişmeler sonucunda, kendine ait kültürün yansıması bulvarlar üzerinde tiyatrolar, restoranlar, barlar yer bulmuştur (Turan,2002).

Türk toplumunun geleneksel sokak yapısı ise organiktir. Dar sokakları olup sokakların bir kısmı geniş saçaklarla örtülüdür. Rüzgar gibi doğa şartlarına kapalı mikroklimatik yapıları vardır.

Toplumlara ve bölgelere göre sokak yapıları farklılıklar göstermektedir. Bu araştırma kapsamında, sokak yapısının geçirgenlikle ilişkisi yorumlanacağından literatürde yer alan sokak sınıflandırmalarına da kısaca değinmek gerekli görülmektedir.

Sokakları, biçimlenişlerine, yapılarına, işlevlerine vb. kriterlere göre değerlendirilen birçok sokak sınıflandırmaları bulunmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında sokaklar, fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerine göre değerlendirildiği için sokak sınıflandırmaları da yine bu başlıklar altında verilmiştir.

Sokakları buldukları ortama göre değerlendiren Moudon, insan ve taşıt algısına göre iki şekilde sınıflandırmıştır (Moudon, 1991).

Sokakların fiziksel özelliklerine göre yapılan sınıflandırmalar içerisinde, biçimlenişlerine göre değerlendiren Çevik sokakları, sürekli düz, sürekli eğri-kıvrımlı-kırıklı, sürekli merdivenli, süreksiz düz, süreksiz eğri-kıvrımlı-kırıklı, süreksiz merdivenli sokaklar şekilde sınıflandırmıştır (Çevik, 1984). Lynch (1981) ise sokakları kavisli sokaklar, çıkmaz sokaklar, kapalı sokaklar ve kare sokaklar olarak dört grupta toplamıştır. Moughtin (1992) düz-kavisli, uzun-kısa, dar-geniş, kapalı-açık, formal-informal olarak sınıflandırmaktadır (Marshall, 2005).

İşlevsel özelliklerine göre yapılan sınıflandırmalarda ise, kentsel sokakları kullanım amacına bağlı olarak Tripps (1950), alışveriş amaçlı, endüstriyel amaçlı, eğlence amaçlı ve yerleşim amaçlı olmak üzere dört ana grupta sınıflandırmıştır.

Algısal özelliklerine göre yapılan değerlendirmede Lynch'in kullanışsız yol, sıkıcı yol, Mc Cluskey'in akıcı rahat yol, Jacobs'ın (1995) toplayıcı yol terimlerini kullandıkları görülmektedir (Marshall, 2005).

Bu tez çalışması kapsamında; yaya alışveriş amaçlı sokakların ve sokağa doğrudan bağlanan yan bağlantıların geçirgenlik düzeyi, uzun-kısa sokaklar ile dar-geniş sokakların

geçirgenlik düzeyi ve çıkmaz sokak bağlantılarının geçirgenlik düzeyi irdelenerek geçirgenlik - yaya alışveriş sokakları ilişkisi bölümünde ayrıntılı olarak verilmiştir.

İnsanlara zengin deneyimler sunan sokaklar, kent içinde taşıt ve yaya hareketini belirleyen örüntünün bir parçasıdır. Kent dokusunun içinde yeri, meydanların başlangıcı, uzantısı veya devamı olarak görülmektedir.

Kent karakterini belirleyen önemli elemanlardan biri olan yaya alışveriş sokakları, kentin erişilebilirliğini sağlamaktadır. Yaya alışveriş sokakları sadece hareketlerin yer aldığı fiziksel mekanlar değil, toplumların kültürlerini, sosyal yaşantılarını yansıtan, toplumsal yaşamın en canlı ortamlarıdır. Toplumunu oluşturan bireyler kentsel dış mekanlardan biri olan yaya alışveriş sokaklarında bir araya gelirler. Özellikle milli bayramlarda bir arada olmanın etkisiyle toplumsal değerler yoğun olarak hissedilmektedir (Kılınçaslan, 1995). Sokak boyu devam eden çeşitli etkinliklerle insanlar bir arada olmayı sürdürürler.

Yaya alışveriş sokaklarında çeşitli simgeler vardır. Bu simgeler arasında yer alan heykeller, çeşmeler, tabelalar, trafik işaretleri, reklam panoları, duraklar gibi anlam yüklü işaretler, sokağı kullanan insanları etkiler ve yönlendirir. Ağaçlar, bitkiler, malzeme cinsi ve dokusu, su elemanları da mekansal hissin oluşmasında önemli rol üstlenirler.

Bunun yanında, yaya alışveriş sokakları, kullanan kişiyi toplumsallaştırma amacıyla, kullanıcılarına imkanlar sunar. Toplumsal yaşam ve paylaşımın başladığı sokaklar, alışveriş, gezme, öğrenme, araştırma aktiviteleri ve halkın diğer insanlarla ilişkilerinin yaşandığı toplumsal mekanlardır.

Sokakların kullanımında etkili olan insan faktörüdür. İnsanlar, ihtiyaçlarına, yaşam şekline ve sosyal belirleyicilere göre çeşitli aktiviteler gerçekleştirmektedir. Bu çalışma kapsamında sokaklarda etkinliklerin saptanmasına bağlı olarak, hangi etkinliklerin geçirgenliği arttırdığı araştırılacaktır. Bu nedenle öncelikle, etkinlik türlerine ve nasıl sınıflandırıldıklarına kısaca değinmek gerekli görülmüştür.

Gehl, kamu mekanlarında yer alan etkinlikleri genel bir sınıflandırma ile üç grupta değerlendirmiştir. Zorunlu aktiviteler; az ya da çok zorunlu olan aktiviteleri içerir. Okula, işe, alışverişe gitmek, mektup dağıtmak gibi. Dış çevrelerinden az ya da çok bağımsızdırlar. Katılımcıların seçme şansı yoktur. Seçmeli aktiviteler; zaman ve mekan uygun olduğunda isteğe bağlı olarak katılınan aktivitelerdir. Güneşlenmek, oturmak, temiz hava almak için yürüyüş yapmak, dolaşmak gibi isteğe bağlı yapılan etkinlikleri içerir. Fiziksel çevre ile önemli bir ilişkiyi yansıtan bu aktiviteler dış çevre koşullarına bağlıdır.

Sosyal aktiviteler; kamusal alanlarda bulunan diğer aktivitelerin varlığına bağlı olarak gerçekleşirler. Bir mekanda bulunan diğer insanlara göre oluşan etkinlikler; oynayan çocuklar, konuşan komşular, selamlaşmak ve diğer insanları görme gibi (Gehl,1971; Gehl, 1987). Açık mekanlardaki etkinlik alanlarının kalitesi düşük olduğunda zorunlu aktiviteler, iyi olduğunda seçmeli aktiviteler artan sıklıklarla oluşur. Seçmeli aktivitelerin düzeyleri arttıkça da sosyal aktivitelerin sayısı da artar.

Rapoport ise yaya aktivitelerini iki grup altında toplamıştır (Rapoport,1977). Dinamik yaya davranışları; yürümek, gezmek vb. Statik yaya davranışları; oturma, ayakta durma, uzanma vb.

Bir cadde üzerindeki aktiviteler ne kadar artarsa, erişebilirlik isteği de o kadar artacaktır. Erişebilirlik, farklı yol kullanıcılarının çeşitli aktivitelere ve fırsatlara ulaşabilme kolaylığıdır.

Başlangıçta, taşıtlardan arındırılmış alışveriş merkezlerinde, alışveriş için gelenlerin azalacağı düşünülmüş ve tasarımcıların planlama kararlarını etkilemiştir. Zamanla gelişmeler tersine olmuş ve yapılan uygulamalarla, alışverişe gelenlerin sayısının arttığı görülmüştür. Bu sonuç doğrultusunda kentler birbiri ardına merkezlerinde yayalaştırma çabalarına girmişlerdir (Kuntay, 1982). Günümüzde de yaya alışveriş sokakları gittikçe önem kazanmaktadır. Araştırmanın alan çalışması da yaya alışveriş sokakları bağlamında ele alınacağından “yaya alışveriş sokağı” literatüre bağlı olarak tanımlanmaya ve açıklanmaya çalışılacaktır.

1.5.1. Yaya Alışveriş Sokakları

Taşıt ve yaya, sokakların iki önemli kullanıcıdır. Çalışmaya konu olan yayaların en çok etkileşim içinde oldukları kentsel mekan ise yaya alışveriş sokaklarıdır.

Yürüme herkes için temel bir seyahat şeklidir. Yürüme insanların, binaların içinde ve dışında, açık mekanlarda ve diğer taşıma araçlarına ulaşmada hareket etmelerine olanak sağlar. Yayalar, estetik durum, konfor ve çevresel zararların asgariye indirildiği durumlarda yönlendirilebilir. Yürümek amacıyla planlanan çeşitli kullanım bölgeleri uygun ilgi çekicilerle desteklendiği durumlarda, şehir içine geçirgenlik kazandırır. Gelişen şehirler insanları kamusal alanlardan yararlanmaya teşvik ettiği için yayaların hareketine elverişli alanlar oluşturur. Belirli kullanıcı yoğunlukları, birçok kentsel fonksiyonların ve aktivitelerin devam ettirilmesinde gerekli görülmektedir (Allan, 2001).

White, kent merkezinde yer alan ve sadece yayalara ait olan bölgelerin, dışa doğru derece derece genişletilerek, yayalar için elverişli hale getirilebileceğini söylemektedir (White, 1994).

Yaya sokaklarında hareket vardır. Yayalar, satıcılar, işyeri sahipleri, çalışanları, konut sakinleri, sokaklarda sürekli bir hareketin nedenleridir. Durağan bir sokak oluşumu düşünülemez. Bu anlamda sokaklar geçirgendir. Ancak bazı tasarım kararları ile geçirgenlik arttırılabilir ve toplum için istenilen düzeye getirilebilir.

Kentsel kamusal alan niteliği taşıyan sokaklar, insanların yaşam koşullarını belirleyen veya yönlendiren fonksiyonların belirli bir alanda toplandıkları ve insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacı ile yoğun olarak kullanılan yerlerdir. Bu tür yerler toplumsal yaşamı zenginleştirir, mekanın duyulanmasını ve ait olma hissini vererek sosyal birlikteliği ve kentin canlılığını güçlendirir, kent imajını değiştirir (Chang, 2002). Kentsel alanlar, özellikle kent merkezleri ve bu merkezlerde yer alan yaya alışveriş sokakları sahip oldukları fonksiyonların çeşitliliklerine, ihtiyaçların ve gereksinimlerin karşılanabilirliklerine, ulaşılabilirliklerine, algılanabilirliklerine, hareketliliklerine, canlılıklarına, geçirgenliğine, yoğunluklarına ve konforuna bağlı olarak bir çekim noktası-miknatis özelliği taşımaktadırlar. Tarih içindeki antik şehirlere damgalarını vuran en önemli şehir odakları agora ve forumlar olmuştur. Tarih içinde yüklendiği aktiviteler göz önüne alındığında çekim noktalarının doğal aktiviteleri ticaret-alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlikler ve idari hizmetlerdir.

Kent merkezinde yer alan fonksiyonların, insanlar tarafından amaçları doğrultusunda kullanılmasını ve insan ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak amacıyla yaya alışveriş sokakları oluşturulmakta ve buna bağlı olarak yürüme eylemi ve beraberinde gerektirdikleri yaya alışveriş sokaklarının tasarımlarında ağırlığını ortaya koymaktadır.

İlk defa bir sokağın yaya yoluna dönüştürülmesi, 1926'da Batı Almanya'da Essen'de gerçekleştirilmiştir (Rubenstein, 1992; Hajdu, 1988, Çağlar, 1992). İlk yaya alışveriş konsepti bir veya iki cadde ile sınırlandırılmıştır. Böylece şehir merkezindeki birçok dükkan yaya alışveriş yeri dışında bırakılmıştır. Yaya alışveriş yerleri müşterileri çekerken bu alanın dışında kalan diğer caddelerdeki alışveriş yerleri bundan olumsuz yönde etkilemiştir (Hajdu, 1988). İkinci dünya savaşından önceki diğer bir uygulama ise ABD'nin New York kentinde Rockefeller Center'dır.

Mall (yaya yolu) uygulamaları ise ikinci dünya savaşından sonra 1950'lerin başında, savaştan zarar görmüş Avrupa kentlerinin onarımı sırasında hız kazanmıştır. Hollanda'nın

Rotterdam kentinde, 1954–1955 yılları arasında açılan Linjnbaan buna örnek olarak verilebilir. Daha sonraları daha az zarar görmüş hatta hiç zarar görmemiş olan kentlerde de trafik düzenlemesi ve kent planlamanın bir parçası olan yaya yolları düzenlenmeye başlamıştır. Avrupa’da en çok tanınan örnekleri İsveç Stockholm’de Torg, Danimarka Kopenhag’da Stroget, Avusturya’da Viyana’dır. Kent merkezlerinde oluşturulan yaya yolu konseptinin yaratıcısı olarak 1955’de Texas’da yaptığı Forth Worth yaya yolu ile Victor Gruen gösterilmektedir (Çağlar, 1992). Daha sonra, ikinci tür yaya alışveriş yerleri oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu aşamadaki yaya alışveriş bölgeleri şehir merkezlerinin çevre görünümünü güzelleştirmek, tarihi anıtları ve yapıları yaya bölgelerine katarak koruma altına almak ve şehir merkezi rolünün bir sosyal buluşma yeri olmasını desteklemek arzusuyla oluşturulmuştur (Hajdu, 1988). İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi bu yaklaşıma örnek olarak verilebilir.

Kent içinde yaşayabilir ve yaşanılabilir kentsel mekanların planlamasında etkin olan yayalaştırma uygulamaları, kentsel ulaşım ve mevcut trafik karmaşasına çözüm getirmesinin yanı sıra kente geçirgen açık alanlar kazandırmaktadır. Yayalaştırma kullanıcıların psikolojik durumlarının olumsuz etkilerini azaltabilmekte bu alanlar aynı zamanda, sosyal etkileşim imkanlarını artırmakta ve onlara rahat dolaşabilecekleri ve alışveriş yapabilecekleri mekanlar sunmaktadır. Yapılan araştırmalar taşıt trafiğinin yoğun olduğu yollarda, yolun her iki yakasında sosyal ilişkilerin son derece zayıf olduğunu, taşıt yoğunluğu azaldıkça ilişkilerin önemli ölçüde arttığını göstermektedir (Appleyard ve Lintell, 1972). Çok amaçlı sokak tasarımı konusunda önemli çalışmaları olan Rudofsky, Appleyard, Lynch ve Jacobs, çalışmalarında sokağın toplumsal yaşamı, görsel ve işlevsel elemanların bu yaşamı desteklemesi üzerine yoğunlaşmışlardır (Appleyard ve Lintell, 1972; Lynch 1975; Jacobs,1961-a).

Kent içinde araç ulaşımından arındırılarak yaya alanına dönüştürülen cadde ve sokaklar kentin algılanabilirliğine ve tanımlanmasına imkan sağlar. Ayrıca bu tür sokaklar, sosyal ilişkileri yönlendirmekte ve olumlu yönde geliştirmektedir. Appleyard çalışmasında, trafik yoğunluğu üç farklı düzeyde olan sokakları gözlem tekniğinden yararlanarak incelemiştir. Bu çalışmada sosyal ilişkilerin, trafiğin olmadığı sokaklarda daha çok geliştiği saptanmıştır (Appleyard ve Lintell, 1972).

Araştırmalara bakıldığında iki tür sokak kavramının öne çıktığı görülmektedir. Bunlar “yaşanabilir sokak” ve “demokratik sokak” kavramlarıdır. Yaşanabilir sokak kavramının öncüleri Whyte ve Appleyard’dır. Yaşanabilir sokak, güvenlik ve sosyal

ilişkiler kavramları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Demokratik sokak kavramının öncüsü ise Mark Francis olup, bu kavramı şöyle tanımlamaktadır. Demokratik bir sokak kentin sosyal ve ekonomik değişkenliğinin yanı sıra tarihini de yansıtan, yayalarla dost, sokak sakinleri için yaşanabilir, sosyal eşitliği, sağlıklı ekonomiyi yansıtan mekanlardır. Demokratik sokak taşıtları dışlamaz. Fakat yayalar ve taşıtlar arasında daha eşit bir denge sağlar. Yaşanabilir sokak kavramı gibi güvenlik ve huzura önem verir. Çok çeşitli kullanıcıların isteklerine cevap verir. Kullanıcıyı çevresine uyum sağlamaya ve onunla karşılıklı etkileşime girmeye özendirir (Appleyard ve Lintell, 1972; Whyte, 1980; Çağlar, 1992).

Yayalaştırma, barındırdığı işlevleri ve tasarımında kullanılan kent mobilyaları ile bir bütün olarak kentleşmeyi geliştirici bir araçtır (Karabay, 1995). Kentsel çevre-yaşam kalitesinin iyileştirilmesinde yaya mekanlarının tasarımının önemli olduğu kadar, yaya mekanlarının yaşam kalitesi üzerinde etkin olabilmesi için kent mobilyalarının seçiminde ve organizasyonunda da hassasiyet gösterilmelidir. Yer döşemelerinden, çöp kutularına, oturma elemanlarından, reklam panolarına, aydınlatma elemanlarına kadar, endüstriyel tasarım, Peyzaj mimarlığı ve Mimarlık disiplinleri içinde bir kesit oluşturan kent mobilyaları sanatsal yaratıcılıkla ele alınmaktadır. Gelişmiş ülkelerde kamu mekanlarında, kent mobilyaları yaşam ve çevre kalitesini ve mekan estetiğini artıran etkin bir unsur olmaktadır (Şenlier, 1995).

Yayalaştırma, özel alanlar ve kamu alanları ile etkinliklerin bütünleşmesi için fırsatlar yaratmaktadır. Toplum için kamusal alanlara erişme kolaylığı sağlar. Şehir merkezleri için odak noktası görevi üstlenirler. Sokak yaşantısını güçlendirir. Avrupa şehirleri yayalaştırmayı, etkin bir trafik düzeni, kimlikli ve anlamlı bir sosyal mekana sahip olma isteği ve çevre kirliliğinin kontrol altına alınması gibi nedenlerle benimserken, Amerikan şehirleri, kent merkezlerinin ekonomik olarak yenilenmesi ve canlandırılması amacıyla kullanmaktadırlar (Korça ve Türkoğlu, 1992). Kent kimliğini koruma amaçlı yayalaştırma çalışmalarının yanı sıra, kent merkezlerinde karşılaşılan ulaşım sorunlarına alternatif olarak yayalaştırma çalışmaları da yapılmaktadır (Tezer, 1995). Örneğin; İstiklal Caddesi için, üzerinde yer alan ticari ve kültürel fonksiyonlara bağlı olarak yaya yoğunluğunun artış göstermesi nedeni ile 1990 yılında, tarihi dokunun vurgulanması, eskisi gibi yine cazip bir merkez olması, yalnızca yayalara ait olması, yaya hareketlerini kolaylaştırması ve ticari potansiyeli güçlendirmesi amacıyla yayalaştırma kararı alınmıştır (Tezer, 1995). Türkiye’de bu amaçla yayalaştırılan sokak örnekleri bulunmaktadır.

Yaya alışveriş mekanlarını araştırma bağlamında daha iyi yorumlayabilmek, bu sokaklarda geçen etkinlikleri kavrayabilmek ve sokakların fiziksel ve sosyal özelliklerini ortaya koyabilmek için Türkiye’den ve dünyadan seçilmiş yaya alışveriş örneklerinin tanıtılması gerekli görülmektedir.

●Yaya Alışveriş Sokak Örnekleri;

Yaya alışveriş sokakları arasında yer alan ve kendinden söz ettiren örnekler bakıldığında, çok farklı özelliklere sahip oldukları görülmektedir. Bunlar arasında yer alan birkaç örnek, ayrıntılı olarak aşağıda verilmiştir.

Köprü üzerinde yer almasıyla önem kazanan tarihi Bursa Irgandı çarşısı (Şekil 2), alışverişin köprü üzerinde kurgulanması ile köprünün bir geçiş mekanı olma özelliğini güçlendiren bir mekandır. Bu çalışma kapsamında tarihi kimliği ile farklı ve çarpıcı bir örnek olup geçirgen nitelik taşıması nedeni ile seçilmiştir. Dünyada dört adet köprülü çarşı örneği olup bunlar; İtalya’nın Floransa ve Venedik kentleri ile Bulgaristan’ın Lofça kentinde bulunmaktadır. Dördüncü örnek olan Irgandı Köprüsü, 1442 yılında Irgandı’lı Ali’nin oğlu Hoca Muslihiddin tarafından yaptırılmıştır. Depremler, savaşlar ve bakımsızlık nedeniyle zamanla hasara uğrayan ve Kurtuluş Savaşı sırasında orta bölümü tahrip olan köprü, Haşim İşcan’ın valiliği döneminde yeniden yapılmış, fakat özgün mimarisine bütünüyle sadık kalınmamıştır. 1855 yılında yaşanan depremden önceki yapısına kavuşturulan köprü üzerinde yer alan 2 depo 1 mescit ve 31 dükkan ile Türkiye’nin en ilginç yaya yolu olma özelliğine sahiptir (URL-9).



Şekil 2. Tarihi Bursa Irgandı çarşılı köprü, (Kuloğlu, 2007).

İkinci örnek; İzmir Alsancak’ta bulunan Kıbrıs Şehitleri Caddesi’dir (Şekil 3). Tarihi bir geçmişi olan bu yaya alışveriş sokağı, sokak ressamlarının mekanı olarak anılmaktadır.

Geçmişte daha çok İtalyanlar ve Rumların oturduğu bu caddenin iki yanında birbirinden güzel sokaklar, rengarenk cumbalı evler, evlerin pencerelerinden sarkan sardunyalar ve petunyalar bulunmaktadır. Bu örnek tarihi kimliği ve sokak üzerindeki etkinliklerin çeşitliliği ile farklı ve çarpıcı bir örnek olup geçiş nitelik taşıması nedeni ile seçilmiştir. Örnek bu farklılıkları nedeni anlamlı bulunmuştur. Cadde Sevinç Pastanesi'nden başlayıp, Dominik Yolu'ndan devam edip 1379 Sokak boyunca Atatürk Lisesi arkasından Sevgi Yolu'na kadar uzanmaktadır. Bu yaya alışveriş sokağı üzerinde sokak ressamlarına rastlamak mümkündür. Aynı zamanda Barlar Sokağı olarak da anılan Kıbrıs Şehitleri Caddesi'ne paralel ve dik olarak bağlanan sokaklarda, her biri farklı kesimlere hitap eden çok sayıda eğlence mekanı bulunmaktadır. Ayrıca ucuz giyim mağazaları, döner salonları caddenin bir diğer vazgeçilmezleri arasında görülmektedir (URL-9).



Şekil 3. İzmir Alsancak Kıbrıs Şehitleri Caddesi (URL-10).

Diğer örnekler arasında, Antalya'dan eski adı Şarmpol Caddesi olan Kazım Özalp Caddesi sayılabilir. Kaleiçi koruma amaçlı planlama çalışmaları kapsamında 1993 yılında yayalaştırılmıştır. Bir diğer örnek olan Kadıköy Bahariye Caddesi ise "Anadolu Yakası'nın İstiklal Caddesi" olarak anılmaktadır. Bölgenin önemli alışveriş merkezlerinden biri olan bu yaya sokağının ortasında nostaljik tramvay bulunmaktadır. Kafeler, sinemalar, barlar, kitapçı dükkanları, bitpazarı, sokak müzisyenleri, ünlü markalara ait mağazalar ve lokantalar mekanı zenginleştirmektedir (URL-9).

İzleyen şekillerde ise, yurt dışından seçilen yaya alışveriş sokakları görülmektedir (Şekil 4). Bu yaya alışveriş sokak örnekleri tarihi kimliği ve sokak üzerindeki etkinliklerin çeşitliliği ile çarpıcı örnekler olup geçirgen nitelik taşıması nedeni ile seçilmiştir.



En Eski Yaya Sokağı, Zhongjie Lu-Çin(URL-11).



Vecchio Köprüsü, İtalya (Asasoğlu vd., 2008).



San Gimignano-İtalya (Asasoğlu vd., 2008).

Şekil 4. Yurt dışından yaya alışveriş sokak görüntüleri

Bu noktaya kadar alışveriş kültürü, sokak, sokak yapıları, yaya alışveriş sokakları konuya hazırlık olarak ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Çalışma kapsamında yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik kavramı irdeleneceği için, öncelikle geçirgenlik kavramının detaylı olarak açıklanması gerekmektedir.

1.6. Geçirgenlik

Geçirgenlik başarılı mekanların taşıması gerekli bir niteliktir. Geçirgen mekanlar ya da bölgeler kullanıcıları için tercih edilen ve kullanılan alanlardır. Bir mekanın tercih edilmesi ve kullanılmasını belirleyen özellikler ise bu yaklaşımla geçirgenlik sağlayan nitelikleri barındırmaktadır. Bu tez çalışması kapsamında geçirgenlik; başarılı mekanlar oluşturabilmek için ulaşılabilir, algılanabilir olan ve işlevsel çeşitlilik sunan bir kavram olarak ele alınmıştır. Bu yaklaşımın oluşmasında, literatürde yapılan çalışmalar ve aşağıda sıralanan tanımlamalar dikkate alınmıştır.

Bentley kentsel tasarımı ekolojik konular çerçevesinde ele aldığı duyarlı ve sürdürülebilir kentsel mekanlar ve çevreler tasarlamak üzere hedeflediği kriterleri, 'geçirgenlik'; çoğulculuk ve kolay ulaşılabilirlik, 'esneklik'; değişik kullanımlara imkan vermesi, 'canlılık'; çevrenin ve kullanıcıların etkin olabilmesi, 'çeşitlilik'; imkanların miktarı, 'algılanabilirlik'; seçimlerin anlaşılabilir olması şeklinde sıralamıştır.

Bentley'e göre, geçirgenliği bir çevrenin insanlara içinden, bir yerden bir yere ulaşım seçeneği verdiği mesafe olarak tanımlanmaktadır (Bentley, 1985). Bentley, alternatif yol farklılıkları ile alanları ulaşılabilir hale getirip seçeneklerin artırılabilmesini savunmaktadır (Carmona vd., 2003).

Bir diğer araştırmacıya göre ise geçirgenlik, insanların, trafik, mal, bilgi ya da haber, herhangi bir sınır engeli olmaksızın kolaylıkla gidebileceği, gitmek istediği yere ulaşabileceği çevre anlamına gelir (Zhang, 2002).

Evans, sürdürülebilir planlama stratejileri arasında yer verdiği geçirgenliği, bir yol seçimi yani yollardan birini seçme ya da seçebilme olanağı sunabilmesi olarak tanımlamaktadır (Carmona vd., 2003).

Geçirgenliği sürdürülebilir planlama stratejileri arasında sıralayan Haughton ve Hunter ise kavramı, insanları birbirine ve yapılara bağlama olarak tanımlamıştır, (Carmona, vd., 2003).

Campbell'a göre geçirgenlik, bir alanın sahip olduğu hoş, kullanışlı, uygun ve güvenli yolların çeşitliliğinin derecesidir (Campbell ve Cowan, 1999; Carmona vd., 2003).

Montgomery geşitrenliği, bir alanın içerisine girme ve orada kolaylıkla hareket edebilme kapasitesi olarak tanımlamaktadır (Montgomery,1995).

Lennard ve Lennard'a göre ise geşitrenlik, okunabilirlik, çeşitlilik ve duyarlılıktan oluşan dört kaliteden biridir ve kentsel çevrelerin aradığı kriterlerin arasında yer almaktadır (Lennard ve Lennard, 1987).

Bir yerin çekici kendine has özelliği olan geşitrenlik, kullanıcıların kolaylıkla bir yerden bir yerlere gidebilmesidir. Bu nedenle bu tür alanlar fiziksel olarak birbirlerini tamamlar ya da etrafındaki diğer alanlara bağlar (URL–2).

Stamps ise geşitrenliği, bir Şeyin başka bir Şeyin içinden hareket edebilmesi Şeklinde tanımlar. Geşitrenlik her iki maddenin özelliğine bağlıdır. Ayrıca geşitrenlik derecelenmeyi de içerir (Stamps, 2003).

Karaman ve arkadaşları geşitrenlik kavramını karmaşık ve ilginç morfolojik yapı elemanlarını yansıtan Mardin kentinde ele almışlardır. Geşitrenliği, kamusal alana ulaşılabilirlik, binaların n ve arkaların ilişkileriyle cadde bölgeleri, topoğrafik koşullarla aktivite bölgelerinin arasındaki uygunluk ifadesi ile analiz etmişlerdir. Bu araştırma ile geşitrenliğin, alanın verimini iyileştirdiği, ulaşılabilirliği kolaylaştırdığı, kentsel deneyimin önemine katkıda bulunduğu ve kentsel alanın okunabilirliğini sağladığı sonucuna varılmıştır. Geşitrenlik elemanları, farklı ve çeşitli etkinliklerle duygusal deneyim sağlayan davranış ortamları olarak görülmektedir. Kent ortamını canlılık terimi ile analiz etmede yardımcı bir vasıta olarak görülen geşitrenliğin, topoğrafik koşullara, etkinlik özelliklerine, kültürel normlara bağlı olarak yöreden yöreye özelliğini değiştirdiği yapılan araştırmada ortaya konmuştur (Karaman vd., 2001).

Geşitrenlik, fizik, kimya, coğrafya ve tıp gibi bir çok alanda da yer bulan bir kavramdır. Kentsel tasarım uzmanları da kentsel kalite arayışlarında geşitrenliği artık bir ilke olarak görmeye başlamıştır. Son yıllarda yapılan çalışmalara bakıldığında, özellikle bir sokağın yenileştirilmesine dayalı projelerde, geşitrenlik kavramının ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır (URL–3,2008).

Geşitrenlik, peyzaj mimarlığında da kaliteli ve kullanılabilir mekanlar için önemli bir unsur olmalıdır.

Literatürde yapılan çalışmalara bakıldığında ve bu tanımlamalar incelendiğinde geçirgenliği; Bentley' in çoğulculuk-çeşitlilik ve ulaşılabilirlikle (Bentley, 1985; Bentley, 1993; Bentley, 2007), Evans ve Campbell' in çeşitlilikle (Carmona vd.,2003, Campbell ve Cowan, 1999), Karaman ve arkadaşlarının okunabilirlikle (Karaman vd., 2001), Montgomery' nin ulaşılabilirlikle (Montgomery,1995), Thompson' ın okunabilirlikle (Thompson, 2001) ilişkilendirdiği görülmektedir. Bazı araştırmacılar, başarılı mekanların çeşitlilik içermesi gerektiğini savunmaktadırlar (Rapoport 1977; Bentley 1985; Gehl 1987; White 1994) .

Bu değerlendirmeler ışığında; geçirgenlik sokak niteliği üzerinde de olumlu etkileri olan bir kavram olarak ele alınmıştır. Fiziksel boyutta bakıldığında, iyi ve nitelikli bir yaya bölgesi geçirgen, insanlara içinden geçme seçenekleri sunan, bağlantılı ve insanların yürüyebileceği uygun bir yer olmalıdır. Algısal ve işlevsel boyutta bakıldığında ise, nitelikli bir yaya mekanı, anlamlı, anlaşılması ve ulaşılması kolay, güvenli ve rahat, değişiklik içeren, duyguları harekete geçiren, çekici, varılacak yerler olarak uygun odaklara sahip olmalı ve ulaşılabilir değişik yapıları barındırmalıdır. Yaya mekanları, yukarıda sıralan özelliklerden, sahip oldukları özelliklerin çeşitliliklerine göre farklı derecelerde nitelikli mekanlar oluştururlar.

1.7. Geçirgenlik Türleri

Araştırmaya konu olan geçirgenlik kavramının anlaşılması, çalışmanın kuramsal alt yapısının oluşturulması yapılacak olan alan çalışmasında kavramın ne tür kriterlerle ele alınıp incelenebileceğine karar verilebilmesi için, geçirgenlik ve türleri üzerine yapılmış çalışmalardan yararlanmak gerekmektedir. Dünyada ve Türkiye'de çeşitli araştırmacılar geçirgenlik kavramını tanımlamış ve sınıflandırmışlardır.

Geçirgenlik, bir çevrenin hem başka alanlara hem de kendi içinde yol seçenekleri sunma derecesi anlamında, hareket için bir olanak ölçüsü olup, hem fiziksel hem de algısal geçirgenlikten söz edilmektedir (Carmona vd., 2003).

Bentley'e göre kamusal alana ait herhangi bir sistemin geçirgenliği, bir noktadan diğerine giden alternatif yolların sayısına bağlıdır. Ancak herkesin tercih edebilmesi için, bu alternatiflerin görülebilir olması da gerekmektedir. Ayrıca, kamusal ve özel mekanlar arasındaki görsel geçirgenliğin kullanıcıların ilgisini çekeceğini belirtmiştir (Bentley, 1985).

Geçirgenliğin, kamusal mekanlar ile özel mekanlar arasındaki ilişkisi değerlendirilecek olursa, kamusal alan kullanıcıları, özel mülkiyetin başladığı noktada, sadece o alanın kullanıcılarına fiziksel ve algısal geçirgenlik sağlamaktadır. Bir takım engellerle fiziksel geçirgenlik tamamen engellenirken, yine bu engellerin yapısına bağlı olarak kısmen görsel geçirgenliğe imkan sağlanabilir. Özel mekanlar, kullanıcılar için yine potansiyel mekanlar oluşturmasına karşın, bu alanların kullanım imkanı sınırlıdır. Bu çalışma kapsamında geçirgenlik kavramı sadece kamusal mekan içinde yer alan yaya alışveriş sokakları üzerinde ele alınmıştır. Kamusal alan ile özel mekan arasındaki geçirgenlik irdelenmemiştir.

Çevik (1991), çalışmasında, gerek duyulduğunda kullanılmak üzere olanaklar sunabilen mekanları potansiyel mekanlar olarak adlandırmakta ve kamusal alanlarda potansiyel mekan varlığına dikkat çekmektedir. Bu mekanların görsel geçirgenliği ve beraberinde fiziksel geçirgenliği sağlayacağı açıkça görülmektedir. Kamusal alanlarda, kullanıcılara sunulan potansiyel mekanların varlığı bu bağlamda önem taşımaktadır.

- Fiziksel geçirgenlik;

Fiziksel geçirgenlik, bir çevreden harekete dayanmaktadır. Bir alan hem fiziksel geçirgenliği hem de algısal geçirgenliği aynı anda verebilir. Izgara sistemde planlanmış çok fazla bloklu bir yaşama alanı, kullanıcıya çeşitli yol seçenekleri sunarken, fiziksel geçirgenliği artırmaktadır. Bunun yanında yol kenarlarında konumlanan yapılar ne kadar küçük olursa, bir yol ağzından diğerini görmek kolaylaşır ve algısal geçirgenlikte o kadar yüksek olur (Carmona vd., 2003; Bentley, 1985).

Bir yerden bir yere hareket etmek için tercih edilen yolun tipi o çevredeki geçirgenliğin derecesini belirler. Örneğin; çıkmaz sokaklar, yol seçeneklerini azaltma eğilimi gösterdikleri için o bölgenin fiziksel geçirgenliğini de azaltır. Ancak çıkmaz sokaklar aynı anda, mahremiyetin kültürel normlarına ve toplum için öncelikli önem taşıyan ailenin toplumdaki izole olmasına da olanak sağlar. Ayrıca, kötü niyetli kişilere kaçıp kurtulma şansı vermediği için daha az tercih edilirler ve dolayısıyla bu çevrede oturan insanlara bu şekilde daha fazla güvenlik sağlarlar. Sokağın kendi kullanıcıları tarafından sağlanan doğal gözetim de güvenliğin artmasını sağlar (Moughtin vd., 1999). Çıkmaz sokaklar, sundukları fiziksel ve sosyal çevre özellikleri ile sahiplenilen güvenli sokaklar olması özelliği ile (Çevik,1991; Çevik ve Özen 1995), alternatif yolları seçme derecesini sınırlandırmaktadırlar (Thompson,2001). Southworth ve Owen da, ızgara (grid) sistemli kesişimli yolları son derece geçirgen olarak tanımlamalarına karşın, çıkmaz

sokaklar ve düğüm noktalarının olduğu sokakların, insanlara daha az seçenekler sunduğu için geçirgenliği azalttığını belirtmiştir (Kolody, 2002).

- Algısal geçirgenlik;

Algısal geçirgenlik ise, çevrenin içinden geçen yolları görebilmeye dayanır (Carmona vd., 2003). Görünebilirlik, kullanıcının konfor, güvenlik duygularının gelişmesinde de önemli bir faktördür. İnsanlar etraflarını ve diğer insanları görebilirse bulunduğu mekanda daha huzurlu olacaktır ve memnuniyet düzeyi aratacaktır.

Mekanlar bazı durumlarda sadece algısal geçirgenlik verebilir. Hem fiziksel hem de algısal geçirgenliğin olması hareket ve ulaşım bakımından en ideal olarak görülmektedir.

Carmona, birçok kamusal alandaki hataların, kapalılığın görsel geçirgenliğe göre öncelikli olmasından kaynaklandığını savunmaktadır (Carmona vd., 2003).

Algısal geçirgenliği destekleyen kavramlar saydamlık-şeffaflık-açıklık-anlaşılabilirlik gibi alt başlıklarda ele alınmaktadır. Gibson çevrelerin fiziksel özelliklerini incelerken kullandığı terimlerin arasında saydamlığı da kullanmıştır (Stamps,2003).

Lynch, duygularımızla çevremizi ve mevcut fonksiyonları anlayacağımızı ve bu şekilde pratik yeterlilik ve uygunluk elde edeceğimizi ifade etmektedir. Kentlerin duygusal ve görsel geçirgenlikten yoksun olmasını saydam olmamakla açıklamakta ve saydamlığın mahremiyet kavramıyla tezat oluşturduğunu da söylemektedir. Saydamlık ile mahremiyet arasındaki dengenin çok iyi kurgulanması gerekmektedir. Saydamlık analizinin, kent sakinlerinden ve yabancılardan, kente baktıklarında, dinlediklerinde, dokunup kokladıklarında kendilerine belirgin olan elemanları betimlemeleri istenerek sağlanabileceğini söylemektedir (Lynch, 1985).

Peyzaj mimarlığı meslek disiplini içerisinde de hem fiziksel hem de algısal geçirgenliğin tasarımcılar için dikkate alınması gereken kavramlar arasında olduğu düşünülmektedir.

Bu noktaya kadar, literatür araştırmalarından geçirgenliği tanımlayan ifadeler sonucunda, geçirgenlikle doğrudan ilişkili olan fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerin ilişkili olduğu kavramların da geçirgenlik düzeyini desteklediği görülmüştür. Bu kavramların belirlenmesinde; geçirgenliğin;

- Kolay ulaşılabilirlikle açıklanması nedeniyle fiziksel erişebilirlik anlamında “ulaşılabilirlik” ile (Fiziksel özellikler)
- Çoğulculuk ile açıklanması nedeniyle “çeşitlilik” kavramı ile (İşlevsel özellikler)

- Her ikisinin de kullanıcı tercihlerine göre değerlendirileceği belirlendiğinde “tanımak, kavramak, anlamlı olmak, karıştırılmamazlık, kendine özgülük ve deneyimler” kriterlerine göre seçimlerin anlaşılabilir olması durumunda “okunabilirlik” ile (Algısal Özellikler) açıklanabileceği-desteklenebileceği görülmüş ve geçirgenlik modeli şu şekilde geliştirilmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Geçirgenlik modeli 2

Bu yaklaşımla, geçirgenliğin mekansal özelliklere göre nasıl değiştiği veya nasıl etkilendiği ve yukarıda belirtilen kavramlarla ilişkisi irdelenerek geçirgenlik, ile kamusal alan ilişkisi, fiziksel, işlevsel ve algısal boyutta yer alan özelliklere göre değişimi ve bu özelliklerin ilişkili olduğu kavramlarla geçirgenlik arasındaki ilişkinin yapısı aşağıdaki bölümde verilmiştir.

1.8. Geçirgenlik-Mekansal Özellikler (Fiziksel, İşlevsel, Algısal)-Destekleyen Kavramlar (Ulaşılabilirlik, Çeşitlilik, Okunabilirlik) İlişkisi

Geçirgenlik, mekan kullanımına olumlu yönde katkı sağlarken, o mekânın kullanıcıları için başarılı alanlar oluşturmaktadır.

Mekana bağlı gereksinmeler içinde yer alan özellik ve kamusal alan olgusu, diğer gereksinmelerle, özellikle, çeşitlilik, sembolleştirme, kimliklendirme vb. gereksinmelerle yakından ilişkilidir (Çevik,1991; Çevik ve Özen, 1995) .

Çevre kalitesinin sosyal bileşenleri; kentte sağlanan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi, güvenilirlik, sosyal homojenlik, çevrenin sosyal imajı; fiziksel bileşenleri ise, çevrenin genel görünümü, mimari çeşitlilik ve zenginlik, çevrenin kimliği, estetik, işletme, bakım ve onarım, yoğunluk, topografya ve gürültü düzeyi olarak sıralanabilir (Rapoport, 1977).

Yapılan araştırmalara göre yaya yollarının düzenlenmesinde; fiziksel, işlevsel, sosyo-kültürel ve görsel özelliklerin ağırlıklı olarak etken olduğu, bunların yanında Rapoport' un da ifade ettiği gibi, teknoloji, güvenlik, çevresel değişkenler, iklim ve hava, topografya, mesafe, etkinliklerin varlığı ve kullanılabilirliği, kültür ile fiziksel ve algısal özellikler gibi birçok faktörün yaya sokaklarının kullanılmasını etkilediği görülmüştür.

Geçirgenlik kavramı bu çalışmada yaya alışveriş sokakları üzerinde ele alınmıştır. Kavramın birçok alt kavramla açıklandığı ve fiziksel, işlevsel ve algısal gibi çeşitli şekillerde sınıflandırıldığı yapılan çalışmalara bakıldığında görülmektedir. Yaya alışveriş sokaklarında çalışılması nedeni ile geçirgenlik kavramına bu çalışmada, literatür araştırmalarına da bağlı olarak sokak mekanını oluşturduğu düşünülen üç temel özellik bağlamında açıklama getirilmeye çalışılmıştır. Bunlar fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerdir.

1.8.1. Geçirgenlik ve Fiziksel Çevre İlişkisi

Geçirgenlik ve fiziksel çevre ilişkisi kapsamında sokak tipolojisi, yapı sokak ilişkisi, sokak boyutları, sokağın kapalılık durumu, zemin kat kullanımları, kullanılan malzeme çeşitliliği ve niteliği gibi aşağıda sıralanan özelliklerin etkisi önemli görülmektedir. Bu özellikler ayrıntılı olarak aşağıda açıklanmıştır.

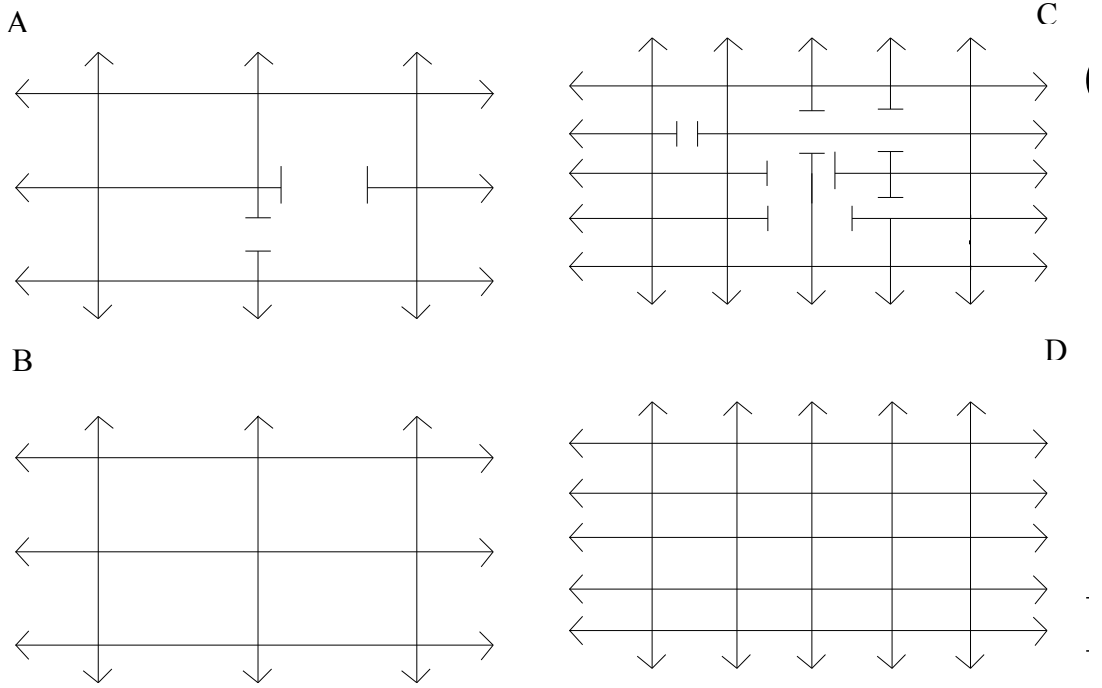
- Sokak tipolojisi;

Sokak tipolojisi, bir mekanın geçirgenliğini etkilemektedir. Yapılan araştırmalar kısa ve direkt olan yol ağlarını uzun ve dolambaçlı yol ağlarına oranla daha fazla geçirgen olduğunu göstermektedir (Carmona vd., 2003; Kolody, 2002).

- Yapı sokak ilişkisi;

Yol ağları arasındaki bağlantıları azaltmak için çeşitli nedenler olabilmesine karşın, bağlantıların yokluğu hareket sistemine devamsızlıklar ya da tıkanıklıklar getirmektedir. Çıkmaz sokaklar ya da devamsız, bağlantısız sokaklar da geçirgenliği azaltmaktadır (Carmona vd., 2003). Aşağıdaki şekilde, A ile B ve C ile D anlatımları arasında geçirgenlik ilişkisi açıklanmıştır. Çizgi anlatımları sokak oluşumlarını, aralarda kalan

bölgeler de yapı gruplarını temsil etmektedir. Bu şekle göre B seçeneği A seçeneğine göre daha geçirgen, D seçeneği de C' ye göre de daha geçirgendir (Şekil 6).



Şekil 6. Yol ağları arasındaki geçirgenlik ilişkisi (Carmona, vd., 2003).

Montgomery bu ilişkiyi; iki paralel yol arasındaki mesafenin (yapı grupları) en fazla 90 m olması gerektiğini, bu değeri de aşmaması gerektiğini savunmuştur (Montgomery,1998).

Moughtin'e göre bir bölgede yollar ne kadar sık oluşturulursa, kullanıcılarına daha fazla yol seçeneği vereceği için o bölgenin fiziksel geçirgenliğini artırır. Sokaklar üzerindeki yapı grupları bu nedenle geçirgenlik ve ulaşılabilirlik için bir ölçüttür ve o kullanıcıların alanda dolaşımında sahip olduğu esneklik derecesinin de bir göstergesidir (Moughtin vd., 1999).

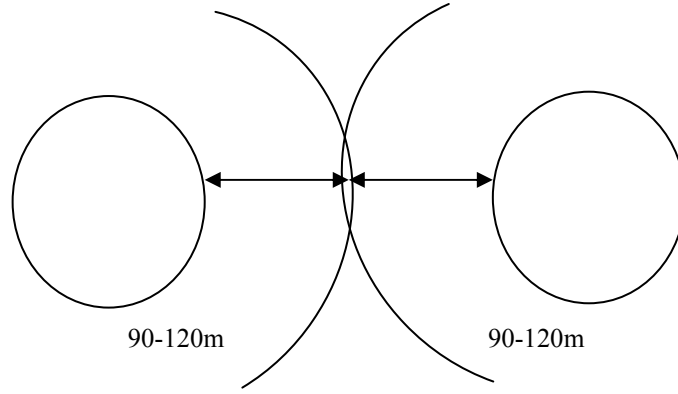
Geniş ve düzensiz şekillerden oluşan yapılar bütünlüğü ise hem görsel hem de fiziksel geçirgenliği azaltırken daha kısa ve daha küçük bloklar ise görsel ve fiziksel geçirgenliği artırmaktadır (Carmona vd., 2003; Kolody, 2002).

Bir alanda en uygun geçirgenliği ve hareket seçeneklerini artırmak için yapı gruplarının mümkün olduğu kadar küçük olması gerektiğini söyleyen başka araştırmacılar da vardır (Jacobs, 1961-a; Bentley, 1985; Montgomery,1998). Sokak yapısının bu kapsamda olması o alanın geçirgenliğini ve dolayısıyla potansiyel kullanıcılarını da arttırmaktadır (Montgomery,1998). Yukarıdaki şekilde (şekil 6), yol ağları ve arasındaki yapı gruplarının büyüklükleri ve bu grupları bölen sokaklarda çıkmaz sokakların olması durumunda, geçirgenliğin değişimi görülmektedir. Bu bağlamda D ile temsil edilen alanın geçirgenliği B ve C alanındakinden daha fazladır.

- Sokak boyutları;

Yaya alışveriş sokağının boyu için uygun bir uzunluk belirlenmelidir. Kısa olması durumunda her tür alışveriş biriminin bu yol üzerinde yer alması zorlaşacaktır. Çok uzun olması durumunda ise yayalar yorulacağı için bu sokağa ilginin azalmasına ve sokağın çekiciliğini kaybetmesine neden olacaktır (Özkazanç,1998). Montgomery uzun ve tek doğrultuda devam eden (kırılma yapmayan,yön değiştirmeyen) sokak yapısının yürümeyi zorlaştırması nedeni ile insanlar tarafından tercih edilmediğini ve geçirgenliği azalttığını belirtmiştir (Montgomery,1998). Alexander ise uygun yaya yolu boyunu 500 m. olarak önermektedir (Mildan, 1993). Calthorpe ve Burden'e göre yaya olarak gidilebilecek mesafe en az 400 m en çok 800 m olmalıdır (Kolody, 2002). Göçer'e göre, yaya alışveriş sokak uzunluğu 500- 750 m. arasında olmalıdır (Göçer, 1978).

Örneğin; birçok araştırmacı, sokakların odak olma özelliklerini kaybetmemeleri için ideal sokak boyu belirlemişler ve bu mesafeyi daha uzun sokaklarda birden fazla odakla kurgulamışlardır. Maitland odak noktalarının etki alanını 100 m +_30 m. olarak önermektedir (Maitland, 1985). İdeal yaya sokağının her iki tarafında odak olması durumunda ise iki düğüm noktası arası yaklaşık 200 m. olmalıdır. Alexander ise odak noktalarının birbirlerinden 300 m. uzaklıkta olmasını önermiştir (Mildan, 1993). Bentley ise odakların etki alanlarının 90 m. ile 120 m. arasında olması gerektiğini savunmaktadır (Bentley, 1985). Aşağıdaki şekilde Bentley'in belirlediği iki odak arası mesafeler görülmektedir(Şekil 7).



Şekil 7. Bentley'in tanımladığı odaklar arası mesafe ilişkisi

İstanbul Bağdat caddesinin uzunluğu 5000 m.dir. Fakat sadece 850 m.lik kısmı aktif olarak kullanılmaktadır. Bunun gibi alanların sayısı çoktur. Avrupa kentlerinde de uzunluk olarak yürünebilir limitlerin dışında sokaklar bulunmaktadır. Ancak bu sokaklar üzerinde yer alan odaklarla, sokak uzunluğu parçalanarak uygun yaya yolu uzunluk limitleri arasına getirilmiştir. 2000 m.lik Oxford Street buna örnek olarak verilebilir. Yürünebilir yaya sokak boyutları arasındaki sokaklar yaya yoğunluğunun en fazla olduğu sokaklardır. Sokağın boyu arttıkça, yani yürünebilir uzunluğun dışında olan sokaklarda, kullanıcının ilgisini son noktaya kadar canlı tutacak herhangi bir etkinlik yoksa o sokağın bağlandığı bölgeye sağlayacağı geçirgenlik de azalacaktır.

- Sokağın kapalılık durumu;

Sokağın eni ve yüksekliği arasındaki ilişki de sokağın algılanmasında, kullanımında ve doğal ışık temininde önemli bir etkidir (Montgomery, 1998). Bu ilişkiyi mekan kesiti olarak değerlendirdiğimizde, ideal oranın 1/1 olduğu söylenilebilir. Yükseklik azaldıkça ya da sokağın genişliği arttıkça sokağın kapalılık duygusu kaybolacaktır. Jacobs'a (1993) göre, sokağın her iki tarafında bir sınır olmalı ve binaların ön cephelerinde bir süreklilik olmalıdır. Aydemir vd. yüksekliğin genişliğe oranının 1/2 olması gerektiğini, 1/2.5 olursa kapalılık hissi uyandıracığını savunmaktadır (Aydemir vd., 1999). Yükseklik artırılıp genişlik azaltılır ise dar koridor etkisi oluşur. Bu etki kullanıcılarda huzursuzluk yaratır ve kaçma, kurtulma duygusu uyandırır. Bu oran 1/1 in altına indikçe bozulur (Carmona vd., 2003). Bu ilişkinin zayıf olduğu mekanlarda geçirgenlik düzeyi de etkilenecektir.

- Sınır özellikleri ;

Sokak boyunca yer alan yapıların düzeni sokağa “kenar” kazandırdığı için kullanıcıya mekan tanımlar(Çağlar,1992). İyi sokaklar iyi belirlenmiş kenarlara sahiptir (Montgomery, 1998). Stamps, yaptığı araştırmada kapalılık ile geçirgenlik arasındaki ilişkiyi negatif yönlü olarak belirlenmiş ve düşey düzlem bağlamında bir bölge ne kadar az kapalı olursa o kadar geçirgen olacağını doğrulamıştır (Stamps,2003).

Sokağın ritmik hareketleri de kullanıcıları çekecektir. Ritmin kısa aralıklarla değişmesi sokak hareketini artırır. Cephelerin genişliği ve uzunluğu da sokağın dinamik ya da statik mekan olmasını belirler. Lynch, yapıların kuşatma düzeyinin sokağın darlık ve genişlik gibi mekansal özelliklerini etkileyerek sokağı tanımladığını belirtmiştir (Lynch, 1960; Çağlar,1992). Ayrıca tekdüzeliği ortadan kaldırıp mekanı zenginleştirir . Bu nitelikteki mekanlar kullanıcı tercihlerini arttırdığı için herhangi bir bölgede geçirgenlik sağlamada önemli görülmektedir.

- Zemin kat kullanımları;

Sokak ile insan arasındaki ilişkiyi arttırmak için mekanın fiziksel özelliklerinden biri olan yapıların zemin kat kullanımlarına dikkat edilmeli, dışa açılımları, kullanılan malzemelerin canlılığı ve kalitesi önemle ele alınmalıdır. Ön kısımları ölü, zemin katları niteliksiz olan yapılar ise geçirgenliği azaltmaktadır (Montgomery,1995). Mehta yaptığı araştırmada ölü alanların olmadığı bölgelerin sıklıkla tercih edildiğini göstermiştir (Mehta, 2006).

Yaya akışını sağlamak için aktif bir sokak yaşamı oluşturmak gerekir. Bu nedenle geçirgenlik planlamada anahtar bir rol oynamaktadır (Montgomery, 1995). Sokak öncelikle akıcı olmalıdır. Bir alanda yaya akışı sağlanırsa, insanlar oldukça rahat bir şekilde bulunduğu mekanı dolaşabilir, o mekandan bir başka mekana sahip olduğu bağlantılardan rahatlıkla geçebilir. Bu ilişkiyi barındıran mekanlar, o bölgede geçirgenlik sağlamada önem taşımaktadır.

- Kullanılan malzeme çeşitliliği ve niteliği;

Ayrıca, kullanıcıların göz seviyesinde yer alan elemanların renk, malzeme, doku vb. özelliklerinin niteliği, o alanı kullanmak isteyen kullanıcı sayısını ve beraberinde sokağın geçirgenliği de etkilemektedir. Kullanıcıların yaya alışveriş sokak mekanında ilerlerken görüş alanlarının en uygun aralığı aşağı yönde 9°, yukarı yönde ise 27° aralığındadır. Bu nedenle, bu aralık içinde yapılan düzenlemelerin daha nitelikli ve çekici olmasını gerektirmektedir (Spreigen, 1965).

Gerek zemin düzleminde gerekse düşey ve tavan düzlemlerinde kullanılan malzemelerdeki çeşitlilik ve bu malzemelerin kalitesi yaya alışveriş sokak kullanımını, dolayısıyla geçirgenliği belirleyen etmenlerden birisidir. Zemin düzleminde kullanılan kaplamalar dikkat çekici olup yayaları yönlendirerek nereye nasıl gideceğini hissettirir.

Yayanın taşıt ile karşılaştığı kesişme noktalarında da yayanın devamlılığını sağlamak için taşıt yolları üzerinde yaya geçitleri yer almakta ve özel önlemler alınarak zemin kaplamaları farklılaştırılmaktadır (Şekil 8). Yollardaki kesintiler yayaların yürüme cesaretini kırarken, o yolun geçirgenliğini de azaltır.



Şekil 8: Yaya taşıt kesişme noktaları(Skymall 21 , Okayama)(Yıldırım, 2003).

Zeminde kullanılan malzemelerin geniş veya dar, doğrusal veya eğrisel oluşu ritim yaratacağı için sokağa süreklilik kazandırır. Kullanıcıyı yaya alışveriş sokağında sıkılmadan yönlendirirken, kullanıcının hareketine hız ve ritim ve beraberinde geçirgenlik kazandırır.

Sokak mekanında kullanılan malzemelerle veya donatılarla tehlike noktaları veya engeller aşılmalıdır. Emniyeti sağlayan planlama elemanları arasında aydınlatma elemanları, değişik yol seçenekleri ve farklı zemin kotlarında düzenlenmiş alanlar vb. sayılabilir.

- Peyzaj elemanları;

Peyzaj elemanları yayalara rahatlık sağlar. Bu rahatlık, iklimsel etkilere veya çevre koşullarına karşı kullanıcıların tercihlerini ortaya koyar. Aşırı güneşten koruyan bir gölge elemanının bulunması, soğuk günlerde güneş ışınlarını çekebilen yüzeylerin olması, gürültüyü önleyici perde elemanların olması, her mevsim kullanımında dolaşım kolaylığı sağlayan uygun döşeme kaplamasının seçilmiş olması gibi işlevlerle konfor düzeyi artırılabilir.

Edmonton kentsel kamusal alanlar için tasarım önerileri çalışmasında kullanıcıların % 55 inde, yeşile bağlı tercihlerin, olumlu yönde kullanılabilirliği etkilediğini ortaya koymuştur (Burns,1977).

Gehl, Kopenhag meydanlarındaki oturmaları incelediği araştırmasında, yaya akışının yoğun olduğu alanlara bakan oturma elemanlarının diğer alanlarda bulunan oturma elemanlarına oranla daha fazla tercih edildiğini görmüştür (Burns,1977).

- İklim;

İklim de yaya alışveriş sokaklarının kullanımını etkilemektedir. Dört mevsim rahatlıkla kullanılabilen, yağmurdan rüzgardan güneşten veya diğer iklimsel etkilerden koruyabilen sokaklar daha çok tercih edileceği için yine geçirgenliğe olumlu yönde etki edecektir.

Aşağıdaki tabloda yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini belirleyen ya da etkileyen fiziksel özellikler özetlenmiştir (Tablo 1). Çalışmanın kuramsal temeli ile uygulama bölümü arasındaki ilişkiyi tutarlı kılmaya yönelik olarak yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen fiziksel özelliklerle araştırma kapsamında kullanılan sıfat çiftleri eşleştirilerek eklerde verilmiştir (Ek 1).

Tablo 1. Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen Fiziksel Özellikler ve ilgili faktörler

YAYA ALIŞVERİŞ SOKAKLARINDA GEÇİRGENLİK DÜZEYİNİ ETKİLEYEN FİZİKSEL ÖZELLİKLER VE İLGİLİ FAKTÖRLER
• Sokak tipolojisi
• Yapı-Sokak İlişkisi
• Sokak Boyutları
• Sokağın Kapalılık Durumu
• Sınır özellikleri
• Zemin kat kullanımları
• Kullanılan malzeme Çeşitliliği ve Niteliği
• Peyzaj elemanları
• İklim

Fiziksel çevre özelliklerinin geçirgenlikle ilişkisi ayrıntılı olarak yukarıda açıklanmıştır. Bu özelliklere bağlı olarak geçirgenliğin ulaşılabilirlikle ilişkisi ise kullanıcı tercihlerine bağlı olarak kişilerin bulunduğu mekandan bir başka mekana yönelmesi şeklinde yorumlanmıştır. Bu çalışma kapsamında fiziksel çevre özelliklerine göre geçirgenliğin ulaşılabilirlikle ilişkisi aşağıda detaylı olarak açıklanmıştır.

1.8.1. 1. Geçirgenlik -Fiziksel Çevre Özellikleri - Ulaşılabilirlik İlişkisi

Geçirgenlik, bir yapının ya da mekanın ulaşılabilir olup olmadığı algılanmasıyla da bağlantılıdır. Bu kavramı 1959’larda ilk olarak tanımlayan Hansen’e göre ulaşılabilirlik, etkileşim olasılığının yoğunluğudur ve potansiyel gidilecek yerler ve bunların kalitesi, miktarı, farklılığı, yakınlığı ile potansiyel ulaşım yerlerinin dağılımı ve rahatça ulaşılabilirliği ile belirlenmektedir (Hansen,1959; Kolody, 2002).

Handy ulaşılabilirlik ile yürüme etkinliğinin ilişkili olduğunu belirtmektedir. Ulaşılabilirlikle ilgili iki faktör bulunmaktadır.

1.Aktiviteler arasındaki ayırım; yürüme mesafesi, yürüyüş zamanı, yaya kaldırımının rahatlık düzeyi, manzara değişkenliğinin derecesi, vb. kriterler.

2. Varılacak yerlerin özelliği; hizmetlerin kalitesi, yapılar, yapıların kalitesi, vb. kriterler.

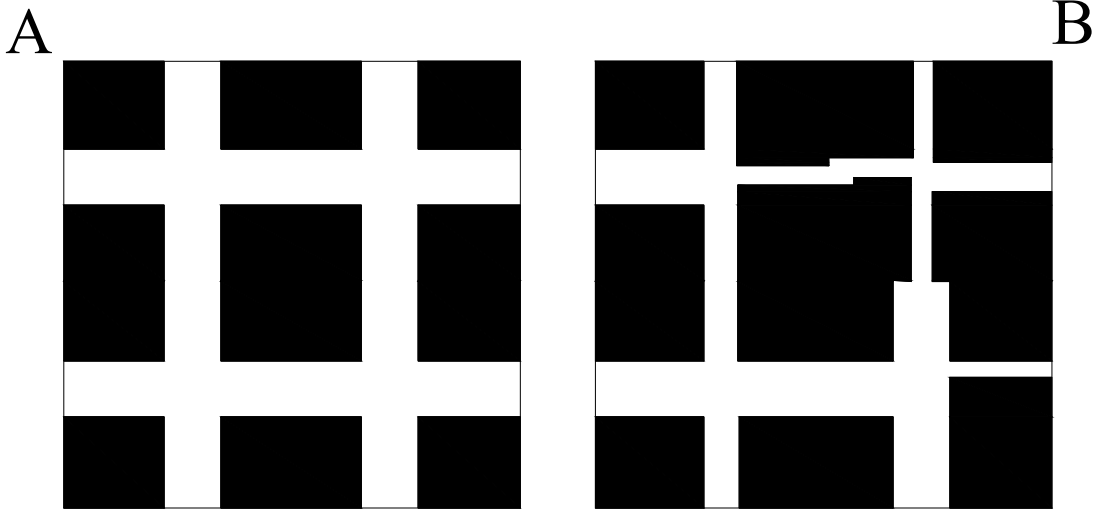
Çalışma yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik üzerine kurgulandığından, bu bağlamda yaya geçirgenliğinden de söz edilmelidir.

Allan çalışmasında, yaya geçirgenliğini, bir yürüme geçirgenliği mesafe endeksi olarak yayalar için ifade edilen bir kavram olarak görmüştür. Bu endeksi hesaplarken iki bölge ya da nokta arasındaki en kısa ve pratik mesafenin, o iki bölge arasındaki gerçek uzunluğa oranlayarak hesaplamıştır. Bu endeksin bir (1) olması bir planlamacı için hedeflenen ideal bir durum olduğunu göstermektedir. Bu durumu yayanın gitmek istediği bölgeye etkin bir geçirgenlikle ulaştığı anlamına gelir. Bu endeks gerçek mesafenin artmasıyla azalacağı için geçirgenlik değeri de azalacaktır. Aynı yaklaşımla, yürüme geçirgenliği zaman endeksini de ortaya koyan Allan, iki nokta arasındaki yürünebilir en kısa sürenin, yürünen gerçek zaman dilimine oranlanmasıyla hesaplamıştır. Allan'a göre bu endeksler kent çevresindeki ulaşılabilirlik özelliklerinin belirlenmesinde yararlı olmaktadır (Allan,2001).

Doğru yönlendirme ulaşılabilirliği artırır ve fırsatları çoğaltır (Lynch, 1985). Lynch iyi bir kent formunu tanımlarken, “ulaşılabilirlik” ilkesinin sağlanması gerektiğini ifade etmiştir. Ona göre iyi bir kent formu insanların birbirlerine, aktivitelere, servislere, bilgiye ve mekanlara ulaşmasını sağlamalıdır ve bu ulaşım günün her saati, her mevsim devam edebilmelidir. İnsan sosyal bir varlıktır ve çevresiyle ilişki kurarak kendisini sosyal bir grubun parçası hissetmesi temel gereksinimlerinden biridir. İlkel toplumlarda ve elektronik iletişimin gelişmesine rağmen modern toplumlarda, kentte yapılan gezilerin büyük bir bölümünü insanların birbirini ziyaret etme isteğinin oluşturması bu gereksinimin göstergesidir (Lynch 1985).

Ulaşılabilirlik bağlamında geçirgenlik, kentlerin yeterliliğini değerlendiren bir ölçüttür (Olusevi, 2006). Fobney caddesi için yapılan bir araştırmada, yüksek seviyede geçirgenlik sağlamak için öncelikle o yerleşim bölgesi içerisinde uzun vadede potansiyel bağlantı oluşturacak dahil tüm mevcut bağlantılar tespit edilmiştir. Öncelikle fiziksel bağlantılar arttırılarak geçirgenlik sağlanmaya çalışılmıştır. Burada dikkat edilen nokta sadece mevcut bağlantılarla değil, potansiyel bağlantıların da dikkate alınarak planlama yapılmasıdır (Bentley ve Watson 2007). Bu çalışmada, geçirgenlik aranırken öncelikle fiziksel ulaşılabilirliğin aranması gerektiğini ortaya koymuştur.

Aşağıdaki şekilde A planı B planından, sokağın fiziksel özelliğine göre, daha fazla geçirgenliğe sahiptir (Şekil 9). A planı üzerinde işlevsel çeşitlilik sağlanması durumunda geçirgenlik değerinin daha da artacağı düşünülmektedir. Bunlar arasında insanların zihinlerinde kalabilecek, imaj oluşturabilecek elemanların varlığıyla bu değer daha da güçlenecektir.



Şekil 9: Geçirgenlik ve bağlantı durumu (Marshall, 2005)

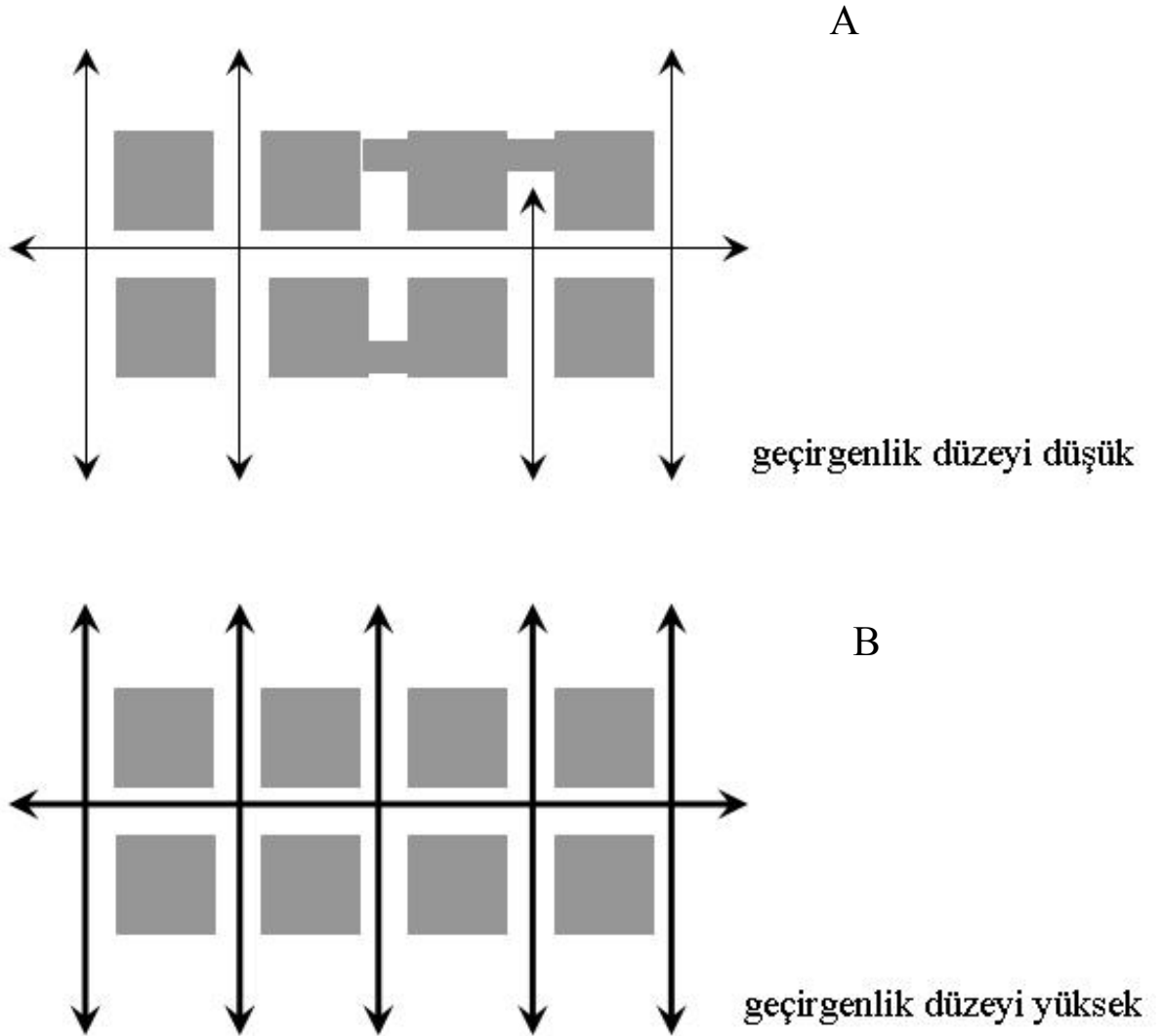
Kamusal mekan içerisinde yeri olan sokaklar, fiziksel boyutta kullanıcılarına ulaşılabilirlik anlamında geçirgenlik kazandırırken, işlevsellik ve algılanabilirlik boyutunda geçirgenlik sağlayabilmesi için farklı değerlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle geçirgenliğin sadece ulaşılabilirlik ilkesi ile açıklanamayacağı düşünülmüştür. Fiziksel erişilebilirliğin yanında tercihlerin, etkinliklerin ve algıların, bir mekanın geçirgen olabilmesinde etkin olacağı görüşü savunulmuştur.

Ulaşılabilirlik, geçirgenliğin bir alt kavramıdır. Ulaşılabilirlik, bir geçirgenlik fonksiyonudur. Ulaşılabilir tüm alanlar geçirgen nitelik taşıyabilir ya da değişen derecelerde geçirgen olabilirler. Bu da sokağın hem fiziksel hem işlevsel ve bunlara bağlı olarak da algısal yapısından kaynaklanabilir.

Geçirgenlik bağlamında, fiziksel özellikler-ulaşılabilirlik ilişkisi izleyen grafikte özetlenebilir (Şekil 10).

A ile gösterilen grafik anlatımda çıkmaz sokaklar mevcuttur. Bu alanlarda insan hareketinin daha zayıf olabileceği söylenebilir. B ile gösterilen grafik anlatımda ise insan hareketinin her alana eşit derecede dağıtıldığı gözlenmektedir. Bu nedenle A ile gösterilen grafik anlatımda geçirgenlik düzeyinin B ile gösterilen anlatımdan daha düşük olduğu görülmektedir.

Fiziksel Özellikler-Ulaşılabilirlik



Şekil 10: Geçirgenlik düzeyinin fiziksel özelliklere göre değişimi

1.8.2. Geçirgenlik ve İşlevsel Çevre İlişkisi

Geçirgenlik ve işlevsel çevre ilişkisi kapsamında çeşitlilik, canlılık, sosyal ve kültürel etkinlikler, sokağın zemin düzleminin işlevsel niteliği ve sürekliliği ve ekonomik yapı gibi aşağıda sıralanan özelliklerin etkisi önemli görülmektedir. Bu özellikler ayrıntılı olarak aşağıda açıklanmıştır.

- Çeşitlilik;

Yaya alışveriş sokakları, şehrin şeklini, imajını, yaya ve taşıt trafik yönetimini ve sosyo ekonomik grupların çıkarlarıyla aradaki dengeyi ortaya koymaktadır (Hajdu,1988).

Whyte(1980), kentsel mekanlardaki başarı kriterleri üzerine yaptığı çalışmasında, başarılı açık mekanların kullanıcılarının ve kullanıcı etkinliklerinin çok çeşitli olmasının niteliği artıran bir faktör olduğunu vurgulamaktadır.

Jacobs'a göre işlevsel çeşitlilik, ekonomik ve sosyal açıdan sokaklar için önem taşır (Jacobs, 1961-a; Montgomery, 1998). Az etkinliktir alanlar yürümeyi teşvik etmediği için tercih edilmezler ve geçirgen nitelik taşımazlar(Montgomery, 1998). Yaya sokakları çeşitli işlevleri bir bütün içerisinde bünyesinde toplamalıdır (Özkazanç, 1998). Kentlerde çok çeşitli insanlar iç içe yaşar. Bunlar arasında çok çeşitli zevkler ve gereksinimler vardır (Çağlar, 1992). Oktay'a göre işlevsel çeşitlilik desteklenmelidir. Mekanların haftanın tüm günlerinde ve gece-gündüz canlı kalması sağlanmalıdır. Bu kapsamda, tüm yaş grupları ve farklılaşan ilgi gruplarına yönelik kullanım olanağı sağlanmalıdır (Oktay, 2007).

Yaya yolunun genişliğine, yaya yoğunluğuna, ticaret kapasitesine ve etkinlik türlerine göre çeşitli yaya sokakları bulunmaktadır. Yol üstü kafeterya, lokanta, büfe, fast-food gibi hizmetlerin yer aldığı yaya bölgeleri, açık oturma gruplarının yer aldığı rekreasyon bölgeleri gibi alanlar mekana aktivite zenginliği, çeşitlilik, canlılık ve beraberinde geçirgenlik kazandırmaktadır (Moudon, 1991).

Montgomery'e göre tüm başarılı kentsel alanlarda anahtar ticarettir. İnsanlar bu mekanlarda, bir şeyler yapıyor olmalıdır. Bir şekilde ticaret yapıyor olmalı ya da birbirleriyle etkileşim içinde olmalıdırlar. Farklı ekonomik etkinlikler önemli görülmektedir. Yoğun ticaret hacminin oluşması için farklılığa ve birincil kullanım alanlarının çeşitliliğine gereksinim vardır. Çok fonksiyonlu yerler tek fonksiyonlu yerlerden çok daha fazla ilgi çekicidir. Aktivite farklılığını sağlamak için, farklı bina tiplerine, karma kullanımlara, bloklara, bina boyutlarının yaş ve durumlarının dikkate alınmasına, türlerine ve uyumlarına gereksinim bulunmaktadır (Montgomery, 1995).

Karma kullanımlı binalar yayalar için ilgi çekici olup birçok sosyal tabakadan insanları bir araya getirerek kamusal alan çeşitliliğini arttıracaktır (Zhang, 2002).

Yaşanabilir ve başarılı bir sokak tasarımı değişik kullanıcı gruplarının ve aktivitelerinin dengeli bir karışımını gerektirir. Kullanıcı çeşitliliği, değişik yaş gruplarındaki ve statülerdeki bireylerin aynı mekanlarda bir araya gelmesidir (Çağlar, 1992). Francis'e göre başarılı bir toplumsal mekan hiçbir grup birbirine egemen olmaksızın değişik kesimlerden insanların bir araya gelebildiği yerlerdir (Jacobs, 1961-a). Whyte'ın ifade ettiği gibi çeşitli sınıflardan insanların paylaştığı toplumsal mekanlarda insanların birbirini izlemesi de başlıca etkinliklerden birisidir.

- Canlılık;

Geçirgen olmayan alanlar, sosyal aktiviteleri azaltıp ekonomiyi de olumsuz olarak etkiler. Sokak kullanımının özelliğine, sokak yapısına ve türüne bağlı olan sokak canlılığı sosyal ilişkiler için de çok önemli bir gereksinimdir (Olusevi, 2006). Mehta araştırmasında, daha canlı bölgelerin yüksek derecede geçirgenliğe sahip olduğunu, insanların, çevrelerinde yapacak veya görececek bir şey olmadığında o bölgeyi kullanmadıklarını, orada herhangi bir sosyal etkinliğe katılmadıklarını ortaya çıkarmıştır (Mehta, 2006).

Montgomery, kentsel mekanları diğerlerinden ayıran özelliklerin arasında canlılığı sıralamıştır. Canlılığı ve değişikliği, aktivitelerin belirleyicisi olarak değerlendirmiştir. Başarılı mekanları, günün ve gecenin değişik zamanlarında kullanılabilirliğine, o mekanı kullanan kişi sayısına, o mekanda yıl içerisinde gerçekleşen kültürel olayların sayısına, aktif bir sokak hayatının varlığına ve o yerin canlı ve eğlenceli olma duygusunun derecesine bağlamıştır. Sokakların aktif olup çeşitlilik içermesi de, sokaklara geçirgen nitelik kazandırmaktadır. (Montgomery, 1998).

Whyte (1980) çalışmasında, insanların günlük yaşam stresinden bunalıp rahatlama aradıklarında bile, kent merkezinden tamamen uzaklaşmadıklarını veya çok uzaklara gitmediklerini, özellikle, canlılık aktivite ve sosyallik aradıklarını gözlemiştir. Canlılık kullanıcı tercihi için önemli bir etkidir ve geçirgenlik ile pozitif yönlü ilişki içersindedir.

İşlevsel çeşitlilik sokaklara daha fazla kullanıcı çekerek hem ekonomik canlılığa, hem de sokak yaşamında hareketliliğe sebep olur. Ayrıca günün farklı zaman dilimlerinde güvenliğe yardımcı olur.

Yürümenin en önemli unsurlardan biri varılacak yerdir. Park veya mağaza gibi yapılar yayalara potansiyel bir varılacak yerler oluşturmaktadır. Eğer bir yörenin sakinleri yaşamlarının bir parçası olarak yürüyeceklerse ulaşılabilir gidilecek yerlerin çeşitliliğine

gereksinimleri vardır (Kolody, 2002). Bunlar arasında; günlük alışveriş yerleri, eğitim yapıları, eğlence ve oyun alanları, lokantalar, bakkallar vb. sayılabilir. Bu bağlamda bakıldığında yaya sokakların başlangıçları, bitişleri ve sahip oldukları odakların çeşitliliklerinin artmasının geçirgenlik düzeyini arttırdığı görülmektedir.

Canlı ve aktif bir sokak yaşamının oluşması için, zemin katlarda canlı kullanım alanlarına gereksinim bulunmaktadır (Montgomery, 1995). Sürekli hareket ve sirkülasyonun yoğun olduğu sokaklarda, zemin düzleminde kullanılan geniş alışveriş birimleri, konut, ofis binaları gibi diğer karışık kullanımların bulunması sokak cephelerine geçirgenlik verir (Jacobs, 1961-a).

Ayrıca sokak zemin düzleminde kullanılan kaplamanın biçim, renk ve dokusu işlev değişikliklerine dikkat çekerek kullanıcıda merak hissi uyandıracaktır. Bu şekilde o noktalardaki kullanımlar zenginleşecektir.

Karma kullanımlar, yani çeşitlilik içeren yerler, o mekanların canlılığının korunmasında en önemli etkenlerden biridir. Çeşitlilik içeren mekanlar, o yere yeni gelen insanlar için özellikle de yalnız gelen kişiler için tek bir özellik içeren yerlere göre daha nitelikli mekanlardır (Castrillo, 2000). Jacobs karma kullanımlarla oluşturulmuş köşe yapılarının sokaklarda sosyal etkileşimi, yaşanabilirliği ve geçirgenliği desteklediğini belirtmiştir (Jacobs, 1961-a).

Sokaklarda ana kullanımlar ile ikincil kullanımlar oluşturulmalıdır. Ana kullanımlar yayaları bir bölgeye davet eden çekim noktaları özelliği taşımakta olup , ikincil kullanımlar ise tek başlarına çekme gücü olmayan fakat ana kullanımların ürettiği yaya potansiyeli ile beslenen küçük ticari birim özellikleri taşıyan mekanlardır (Aydemir vd., 1999). Yerel yönetimler tarafından, yaya alışveriş sokakları üzerinde açılmasına izin verilen ticari birimlerin, türlerinin çeşitlilik oluşturmaya dikkat edilmelidir. Çevik ve arkadaşları çalışmalarında, kentlerin kendilerini ifade etmeleri için, doğal veriler ve bunların yapılaşmayla birlikteliği, aktiviteler, kullanımlar ve anlamlara kadar giden açılımdaki öğelerin önemini ortaya koymuşlardır (Çevik vd.,1999).

Lennard ve Lennard (1987), işlevsel çeşitlilik sağlandığında, o mekanın kullanıcıları için ilgi çekici olacağını öne sürmüştür. Kentsel avlularda en çok işlevsel çeşitlilik sunan mekanların kullanıldığını ortaya koyan bir çalışma da bu görüşü desteklemektedir. Çalışma sonucunda, çeşitlilik yani farklı alan kullanımlarının olduğu bir bölgede, farklı yönleri birbirine bağlayan ve yaya hareketine geçirgen olan yerlerin heterojen bir kullanıcı grubu

ile yüksek düzeyde kullanılması ile bu bölgeye daha uzak mesafelerden de insanları çekerek, sosyalleşmenin sağlandığı saptanmıştır (Castrillo,2000).

●Sosyal ve Kültürel etkinlikler;

Sokak alanının ve çevresinin fiziksel anlamda yeterli olması, çeşitli aktivitelere zemin hazırlar ve yaya hareketlerinde esnekliği sağlar. Sokaklarda yer alan boşluklar, sosyal ilişkileri artırır. Müzik veya tiyatro etkinlikleri, oyunlar, çeşitli aktiviteler, festivaller (şekil 11), yarışmalar gibi özel olayların yaya sokakları üzerinde yapılması veya düzenlenmesi insanları bu mekanlara çekecek ve o alanın geçirgenliğini artıracaktır.



Şekil 11. Yaya alışveriş sokağında ikinci el satışı, (Marusen, Okayama, Japonya),(Yıldırım, 2003).

Belirli zaman aralıklarında sokaklarda veya sokak üzerindeki yapılarda kültürel faaliyetler düzenleyerek daha fazla etkinlik oluşturmak gerekmektedir. Uzun vadede kentsel canlılık ve buna bağlı olarak ekonomik canlılık oluşturulabilir (Montgomery,1998). Yaya sokak kullanımını belirleyen ve etkileyen değişkenlerin arasında, sokakta düzenlenen etkinliklerin veya faaliyetlerin sürekliliği de yer almaktadır. Sokağın esneklik düzeyi arttıkça geçirgenlik düzeyi de beraberinde artacaktır. Bunun örnekleri Avrupa'da ve gelişmiş doğu ülkelerindeki yaya sokaklarında görülmektedir. Etkinliklerin çeşitlenmesi veya yılbaşı gibi zamana bağlı olarak sokağın yeniden biçimlenmesi insanları bu alanlara taşıyacaktır. Hatta uygun düzenlemelerle gece kullanımını da teşvik edecektir. Kültürel etkinlikler konserler, barlar restoranlar ya da diskolar gibi gece kullanılabilen mekanlar ya

da etkinlikler sokak kullanım süresini uzatır ve güvenli sokak bağlamında gözlemci sayısını artırır (Şekil 12).

Gerek ticari, gerekse sosyal boyutuyla sokakta yer alan etkinliklerin düzenlenmesi kullanıcı için tercih sebebidir. Etkinlikler arttıkça kullanıcı da artacağı için sokağın geçirgenliği de artacaktır. Bunun yanında sunulan etkinliklerdeki süreklilik de sokak kullanımına olumlu yönde etki edecektir.



Şekil 12. Yaya alışveriş sokağında yılbaşına özel düzenlemeler, (Marusen, Okayama, Japonya), (Yıldırım, 2003).

Mardin kenti ile ilgili yapılan bir çalışmada, arka kapılı pasajlar, oyun alanları ve geçiş yollarının geçirgenliği arttırdığı saptanmıştır. Bir bloğun bulunduğu yerin değişik kullanımlara, ticari işlemlere ve çeşitli etkinliklere olanak sağlandığında , geçirgenliğin de arttığı sonucuna varılmıştır (Karaman vd., 2001).

- Sokağın zemin düzleminin işlevsel niteliği ve sürekliliği;

Sokağa doğrudan açılan yapıların, kitapçılar, müzik evleri, kafeler gibi işlevler yaya alışveriş sokaklarında zenginlik ve kullanım sürekliliği ve geçirgenlik sağlarken

sosyalleşme de kazandırmaktadır. Montgomery başarılı bir sokak yapısında, zemin kat kullanımında, yemek yemek, eğlenmek, oturmak, alışveriş yapmak gibi etkinlikler için gerekli ticari birimlerin olması gerektiğini belirtmiştir. Bu etkinliklere örnek olarak kafeler, restoranlar, konfeksiyon mağazaları, barlar, restoranlar, eczane, bahis oyunları gibi birimlerin bulunmasını önermiştir (Montgomery, 1998).

Sokakların bulunduğu kentte yaşayan insanların kültürel özellikleri ve yaşam şekilleri bu sokakların şekillenmesinde, sürekliliklerinin sağlanmasında, yaşanabilir ve canlı olmalarında etkili olmaktadır.

Yaya alışveriş sokaklarının bulunduğu çevre ve yakın çevredeki insanların ekonomik durumları da önemli bir etkidir. Kullanıcı çeşitliliği ekonomik yapı ile ilişkili olduğu için her kesimden insan grubuna yönelik hizmetlerin bulunması gerekmektedir. Ekonomik yapı kullanıcı çeşitliliği ile geçirgenliği desteklemektedir.

Aşağıdaki tabloda yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini belirleyen ya da etkileyen işlevsel özellikler özetlenmiştir (Tablo 2). Çalışmanın kuramsal temeli ile uygulama bölümü arasındaki ilişkiyi tutarlı kılmaya yönelik olarak yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen işlevsel özelliklerle araştırma kapsamında kullanılan sıfat çiftleri eşleştirilerek eklerde verilmiştir (Ek 1).

Tablo 2. Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen İşlevsel Özellikler ve ilgili faktörler

YAYA ALIŞVERİŞ SOKAKLARINDA GEÇİRGENLİK DÜZEYİNİ ETKİLEYEN İŞLEVSEL ÖZELLİKLER VE İLGİLİ FAKTÖRLER
• Çeşitlilik
• Canlılık
• Sosyal ve kültürel etkinlikler
• Sokağın zemin düzleminin işlevsel niteliği ve sürekliliği
• Ekonomik Yapı

İşlevsel çevre özelliklerinin geçirgenlikle ilişkisi ayrıntılı olarak yukarıda açıklanmıştır. Bu özelliklere bağlı olarak geçirgenliğin çeşitlilikle ilişkisi ise kullanım amacına göre farklılaşan etkinliklerin varlığı şeklinde yorumlanmıştır. Bu çalışma

kapsamında işlevsel çevre özelliklerine göre geçirgenliğin çeşitlilikle ilişkisi aşağıda detaylı olarak açıklanmıştır.

1.8.2.1. Geçirgenlik - İşlevsel Çevre Özellikleri - Çeşitlilik İlişkisi

Rapoport'a göre, yayalar yavaş bir hızda hareket etmeleri nedeniyle görsel düzeyde çok yüksek bir duygusal dürtüye gereksinim duyarlar (Rapoport, 1987). Bentley, buna "zenginlik", Rapoport da "karmaşıklık" olarak değinir (Bentley, 1985).

Bir çevrede çeşitlilik, duygusal dürtü seviyesini yükseltir. Çeşitlilik, yol seçiminde, bina türlerinde, bina renginde, bölgelere ayırmada, ölçekte, arazi yapısında, yer boyutlarında bulunabilir (Kolody, 2002).

Bentley'e göre, ulaşılabilir yerler deneyimsel seçim getiriyorsa ancak o zaman değerlidir. Bu nedenle çeşitlilik planlamada dikkate alınması gereken ikinci bir özelliktir.

Birçok değişik kullanım olanağı sunan mekanlar, belirli bir kullanım için sınırlayan mekanlardan çok daha fazla çekici olmaktadır (Bentley, 1985). Çekici bir kamusal alan, insanları yürümeye teşvik etmektedir. Geçirgen alanlar için, insanlara hem yol hem de dinlenmek veya eğlenmek amacıyla kullanılan kamusal mekanlarla birlikte etkin cadde önlerine gereksinim duyulmaktadır.

Çeşitlilik, mekandaki biçimler, kullanımlar ve anlamlar ile tanımlanır. Kullanımda çeşitlilik diğer çeşitlilik seviyelerini beraberinde getirir. Farklı kullanım mekanları farklı biçimlere sahiptir. Böyle bir çeşitlilik, değişik insanları, değişik zamanlarda ve değişik amaçlarla kendisine çeker. Mekanlar, çeşitli aktiviteler, biçimler ve çeşitli amaçlarla gelen insanlar üzerinde zengin bir algısal etki yarattığından, farklı kullanıcılar mekanı farklı şekillerde yorumlarlar. Böylece değişik amaçlarla kullanılan mekanlar farklı anlamlar ifade ederler (Bentley, 1985). Yani farklı aktiviteler, biçimler ve insanlar buldukları mekanda zengin bir kavramsal karışım sağlarlar, farklı kullanıcılar mekanı farklı yollarla yorumlarlar ve mekana farklı anlamlar yüklerler (Bentley vd., 1993).

Çeşitlilik mekan tercihini artıran en önemli unsurlardan biridir. Tercih de hareketlilikle bağlantılıdır (Bentley, 1985). Geçirgenlikte insanların ihtiyacı ve seçenekleri önemlidir. Sadece tek tip ve lüks mağazaların olduğu bir sokağın çok geçirgen olamayacağı da bilinmektedir. Bir sokağın sadece bankalardan oluştuğunu düşünürsek banka hizmetleri dışında işleri olan insanların ilgisini çekmez. Ne kadar değişik ve farklı girişleri olsa bile sadece banka ile ilgili işlerde sokak kullanılır.

Bentley, ne kadar çeşitlilik olmalı sorusunu, bir bölgenin ya da projenin kaldırabileceği çeşitlilik düzeyinin üç faktörle ilişkili olduğunu söyleyerek yanıtlar. Bu faktörleri, talep olarak nitelendirilen ve alana yerleştirilecek aktiviteler dizisi, bu aktivitelere yer verebilecek yerin olma olasılığı ve planın bu aktivite yerleri arasında olumlu ilişkiler meydana getirebilme durumu ile tanımlar (Bentley, 1985).

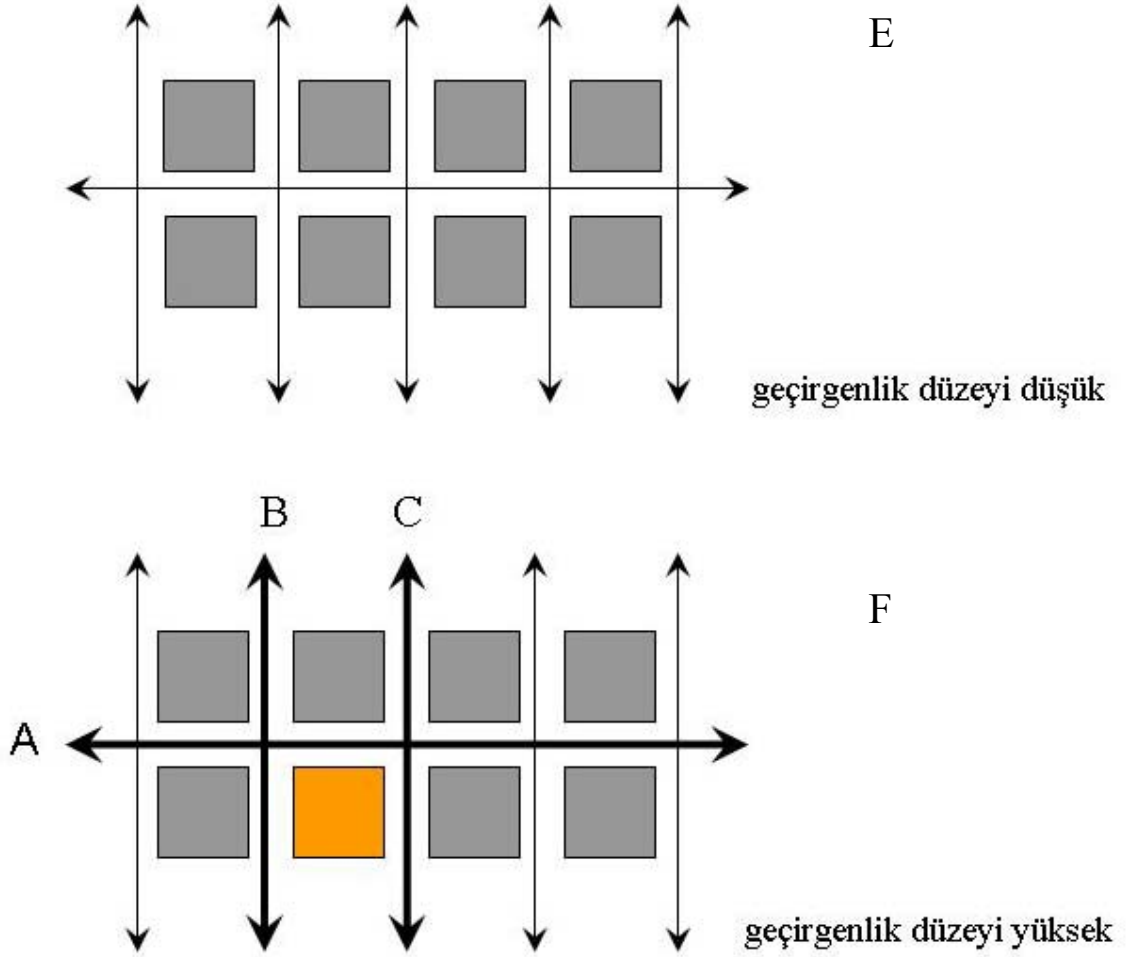
Rapoport'a göre trafik ne kadar yavaş olursa çevre o kadar karmaşık olmalıdır. Karmaşıklık göze çarpan eleman sayısı ve hızla ilgilidir. Hızın yüksek olması bir çevreyi daha karmaşık hale getirir. Yüksek hızda elemanlar basit bölümlere bölünür. Buna karşın, düşük hızlarda yani yaya hareketlerinde daha fazla ayrıntılı eleman algılanır. Yüksek hızda ilginç olan bir çevre düşük hızda monotonlaşır. Taşıt sürücüleri basit ve sade çevreleri, yayalar ise karmaşık çevreleri arzu ederler (Rapoport, 1987). Yayanın hareketiyle algılanan tekrarlanmış çevre, çok yavaş değiştiğinden pek ilgi çekmez.

Çok seçeneklilik, çok fonksiyonlu kullanılabilirlik (URL-4), esneklik, kullanıcı sayısını attıracağı için beraberinde o mekana geçirgenlik kazandıracaktır.

Tercihe bağlı deneyimleri azami dereceye çıkarmayı planlamak, herhangi bir yerin sunacağı mevcut ya da potansiyel deneyimleri aramak ve yeni planın tercih olanağını azaltmadan etkisini ön plana çıkarmak şeklinde yorumlanmaktadır. Bu nedenle geçirgenlik sağlamak için aranılan çeşitlilik ile mekan kimliği, dayandığı tarihsel süreç boyutları ile desteklenerek kullanıcılara seçenek sunması beklenebilir (Bentley ve Watson 2007).

Geçirgenlik bağlamında işlevsel özellikler-çeşitlilik ilişkisi aşağıda verilen grafikte özetlenebilir. Tercihler ve deneyimler geçirgenlikte doğrudan ilişkili olduğu için, kullanıcıların seçim yapabileceği deneyimlerin farklılığına işlevsel boyutta sağlanan çeşitlilikle katkı sağlanabilir. İzleyen şekilde, E ile gösterilen grafik anlatım, tüm alanda benzer etkinlikler bulunduğunu göstermektedir. F ile gösterilen anlatımda ise turuncu kare ile gösterilen mekan farklı bir işleve işaret etmektedir. Böylece A,B ve C bağlantılarına daha fazla geçirgenlik kazandırdığı için F grafiğindeki geçirgenliğin E grafiğinden daha fazla olduğu söylenebilir (Şekil 13).

İşlevsel Özellikler-Çeşitlilik



Şekil 13. Geçirgenlik düzeyinin işlevsel özelliklere göre değişimi

1.8.3. Geçirgenlik ve Algısal Çevre İlişkisi

Geçirgenlik ve algısal çevre ilişkisi kapsamında, görsel kalite, algılamak, tanımak, kavramak, özgünlük, rahatlık, güvenlik, gibi aşağıda sıralanan özelliklerin etkisi önemli görülmektedir. Bu özellikler ayrıntılı olarak aşağıda açıklanmıştır.

- Görsel kalite;

Kullanıcıları sokak mekanına çeken bir diğer özellik de görsel özelliklerdir. Sokağın fiziksel ve işlevsel yapısına paralel olarak görsel değer sunan mekanlar daha fazla kullanıcı çekeceği için geçirgenlik düzeyini olumlu yönde etkileyecektir. Rapoport, çevrelerin isteklere cevap oluşturan birçok özelliğinin, tercih edilme veya reddedilme ile sonuçlandığını söylemektedir. Bazı mekanlar insanlara doyum sağlarken “tercihlerini”, olumsuz çıkarımlarda “seçmediklerini” yansıtmaları ile “anlam”ı oluşturmaktadır (Rapoport, 2004).

Çalışma kapsamında “görsel kalite”, Rapoport’un ifadesine göre, çevrenin sahip olduğu özelliklerin kişide uyandırdığı olumlu ya da olumsuz etkiler – duygular olarak ele alınmıştır. Kişinin bulunduğu mekanda kendini güvende hissetmesi, o mekanı huzur verici, çekici ve canlı bulması, o mekanı tanıdık bulması ve o mekana ait olma hissini edinmesi kullanıcıların tercih ettiği çevresel kaliteler olarak değerlendirilmiştir.

- Algılamak-Tanımak-Kavramak;

İnsanlar yaşadıkları çevrede mutlu olabilmek ve kendini oraya ait hissedebilmek için o çevreyi öncelikle tanımak zorundadırlar. Tanımak, kavramak algılama olayı ile başlayan bir sürecin sonucudur.

Lang’e göre algılama, aktif bir süreç olup, çevreden bilgi alma ya da edinme sürecidir (Lang,1974).

Schulz algıyı şöyle tanımlamaktadır. İnsan içinde yaşadığı çevreden yararlanabilmek, ona uyabilmek ya da onu kendine uydurabilmek için o çevreyi tanımak ve anlamak zorundadır. Bu kendiliğinden olan bir olaydır ve çevreden bilgiler almak yoluyla olur. Bu bilgileri bize uygun ve doğru hareket etmemize yardım edecek biçimde yorumlayıp değerlendiren algıdır (Schulz, 1966).

Caudwell ise algıyı, “insanın duyu yolu ile gerçeklikten aldığı şeylerdir” diye ifade eder (Caudwell,1974).

Algı, çevresel uyarı ve bilgileri süreçlendirme olgusudur. Bu tepki düzenliğini Porteous şöyle açıklar. Çevreden gelen uyarılar insan tarafından algılanır. En dar anlamında algı bir uyarının varlığından duyu yoluyla bilgi sahibi olmaktır. Algılanan şey beyne iletilir. Beyin tarafından algılanmak demek, bir nesneyi eski deneyimler yolu ile yorumlamak demektir. Algılanan şey uyumlandırılıp kavrandığında biliş olur, kişinin tanıdığı ve bildiği bir şey olur (Stea, 1988).

İnsanlar çevrelerindeki elemanları, farklı farklı algılamakta, kabul etmekte ve değerlendirmektedir. Bu da sadece o andaki etkenlere bağlı değil, yaşanan belli süreç ve o süreçteki etkenlere ve niteliklere göre oluşmuş özellikler ile ilişkili olduğunu ifade eder. Kişi bulunduğu mekanda kendini huzurlu, rahat, güven içinde hissetmekte bu duygularla o yer, diğer yerlerden ayrılmakta ve farklılaşmaktadır. Çevik bu oluşumu kimliklendirme ve kimlik kavramları ile ele almaktadır (Çevik,1991).

Lynch ise, yerin kimliğini, kişinin bir yeri diğer yerlerden ayırabilmesini ya da tanıyabilmesini sağlayan özellikler bütünü olarak tanımlamıştır (Lynch,1985).

İnsan-çevre arasındaki etkileşimde kişinin sahip olduğu “deneyimler” imajın yapılanmasında etkindir. Kişinin geçmiş deneyimleri ile edindiği imajlar daha çok sembolik öğeleri barındırmaktadır. Bunlar uzun süreli bellekte saklanır ve yeni karşılaşılan durumlarda ilişkilendirme, eşleştirme, karşılaştırma gibi işlemlerle kullanılarak çevre algılanır. İnsan, çevre bileşenleri ve bu bileşenlerin ilişkilerini, kendi beklentileri ve amaçları doğrultusunda seçer, zihninde organize eder, anlamlandırır ve o çevreye ait bir imaj edinir. Bu süreç, karşılıklı etkileşime ve insanın uyum yeteneğine bağlı olarak gelişir ve farklılaşır. Bu nedenle farklı grupların mekanlar hakkında oldukça farklı imajları olabilir (Başkaya,2001).

Lang algı ve deneyim arasındaki ilişkiyi insanın, gözlerini, başını ve vücudunu hareket ettirerek çevresindeki detayları algılaması ve deneyim kazandıkça da çevresinde algılayabildiği detay ve ilişkilerin sayısının artmasıyla açıklamaktadır (Lang, 1987).

Sternberg, kentsel planlamalarda çevrenin bütünlüğü, ekolojik dengesi ve dokusunun dikkate alınmasının yanı sıra, insan deneyimlerinin dayandığı bütüncü ilkelerin de önemli olduğunu savunmaktadır(Sternberg,2000).

Algı, kısa dönem bellek olup anlık değerlendirmeleri içerir. Olaylarla dolaysız ilişki halinde olup dikkat ve seçicilik faktörlerine bağlı olarak duyardan geçerek oluşur (Özbilen,1983).

Kullanıcı, büyük bir uyum yeteneği ve amaçları doğrultusunda gördüklerini seçer, düzenler algılar. Sürekli bir iletişim yolu ile seçilerek kavrananlara karşı, kendi kendini test ederek geliştirilen imaj, görüleni sınırlayıp vurgular (Lynch,1960). Algılamının önemi bu çalışma kapsamında bulunan yaya sokak mekanına kullanıcı tarafından verilen tepkiler olarak düşünülmektedir. Algılama sonucunda kişiler mekanlar hakkında tercihler-seçimler yaparlar ve algı ile ilgili bu tepkiler sokağın fiziksel ve işlevsel boyutlarını da ilgilendirecek sonuçlara da neden olurlar.

Sokakları çevreleyen bina yüksekliklerinin sokakların algılanması ile yakından ilişkilidir. Sokakların algılanmasında sokakların uzunluğu da önemlidir. Yürüyüş mesafesi içersinde olan sokak çabuk algılanır.

- Özgünlük;

Özgün görünüşte olan yapıların sürekliliği sokağa tanımlılık, kimlik ve canlılık kazandırır (Lynch, 1960; Çağlar,1992)(Şekil 14). Cullen'a göre, özgün yapılar heykel olarak kendilerini ifade ederken, kentsel mekan kalitesini arttırarak kentsel imge oluştururlar (Cullen,1961). Sokaklar kullanıcılarına ait olma ve tanıdık olma (aşinalık) duygusu uyandırmalıdır (Montgomery, 1998).



Şekil 14. Yapılarda mimari tarzın mekana canlılık etkisi, (Tokyo), (Yıldırım,2003).

Mekanın özgün olması kişilere mekanı kolay kavrama dolayısıyla tanıma ardından da o yere ait olma duygularını hissettirir.

- Rahatlık;

Başarılı mekanlar ya da çevreler; fiziksel konfor sağlayan, sürekli davranış modeli sunan, hoş giden duygusal deneyim kazandıran ve kullanıcıları için pozitif sembolik bağları olan yerlerdir (Lang, 1987).

Rahat bir yürüme çevresi, yürüyüşün daha hoş ve zevkli olmasına yardımcı olur. Güneşten, yağmurdan, kardan, buzdan ve rüzgardan korunma, her yere ulaşan sürekli ve uygun yürüme güzergahı ile trafik ve kirlilikten uzak olma gibi özellikler yürümeyi daha rahat ve zevkli yapar (Kolody, 2002).

Kişinin kendisini rahat hissettiği mekan ise daha uzun süreli kullanımlara ve o mekanın sıklıkla tercih edilmesine neden olur.

- Güvenlik;

Sokak kullanımı için güvenlik düzeyi de önemli bir etkidir. Sadece fiziksel geçirgenlik sunan (ulaşılabilir olan) etkinlik barındırmayan yerler, güvenlik açısından yetersiz olup, anti sosyal kullanıcılar için görsel kontrol sağlanamayan yolları oluşturur, (Moor, 2006). İyi kent alanları sokak hayatları ile değerlendirilir. İnsanların sokaklarda bir araya gelmesi, gezinmesi, birbirini izlemesi, alışveriş yapması doğal gözetimi sağlamaktadır. (Monygomery,1998). Yani sokağın kullanıcıları aynı zamanda onun doğal gözlemcileridir. Amaca uygun kullanıcıların varlığı ile suçluların cesaretini kırarak güvenliğin sağlanmasına yardımcı olan ve görsel kontrolün sağlandığı savunulabilir mekanlar, vandalizm eylemleri için caydırıcı nitelikte olacaktır (Yıldırım, 2000). Unterman'a göre yayalar kendilerini sokaklarda ne kadar emniyette hissederse, o caddeyi o kadar fazla kullanırlar (Kolody, 2002). Mekanın kontrolünün elinde olduğunu düşünmek, içerisini görebilmek, kolayca kaçabilmek, tehlike anında zamanında yardım almak o mekanı daha güvenli hissettirecektir (Altman and Zube, 1989).

Medeni bir toplum olabilmenin bir ölçüsü de insanların sokaklarda güvenle yürüyebilmesidir (Moughtin vd., 1999). Jacobs, bir kentin sokakları ne kadar güvenli ise kent de o kadar güvenli olur görüşünü savunmaktadır (Jacobs, 1961-b; Carmona ve Tiesdell, 2007).

Kamusal alanlar, bir bütün olarak olumlu ve çekici izlenimler bırakmazsa, o mekanı kullanacak kişiler için bir huzursuzluk kaynağı oluşturur (Newman,1972). Kişi kendini güvende hissettiği ortamda huzurlu yaşar, huzurlu yaşadığı sürece de o mekanı sahiplenir. Böylece insanlarla birlikte olma, paylaşma, bir şeyler yaratma gibi kişiye ya da gruplara yönelik gereksinimler karşılanacağından o mekan kişilere olanaklar sunar (Çevik,1991; Çevik ve Özen, 1995). Bu durum etkisini direkt veya indirekt yollardan kişi hayatına ve davranışlarına yansıtır. Kişilerin mekanları benimseyip kullanması, o mekanların güvenilir ve ihtiyaca uygun biçimlerde yapılmasıyla ilişkilidir. Bu da kişilerin çevrelerini kabullenme ve korumalarında, buldukları ortama uyum sağlayıp huzurlu yaşamalarında önemli bir etkidir. Kullanılan çevreler insanlara önemli mesajlar vermekte, duygu ve düşüncelerini hatta davranışlarını derinden etkilemektedir (Newman,1972). Bu nedenlerle, bir mekanın ya da bir bölgenin güvenli olması, geçirgenliğini etkilemektedir.

“Yapılar arkalarını veya kör yüzeylerini sokağa dönerek sokağı kör bırakamazlar” görüşünü savunan Jacobs, güvenlik duygusunu güçlendirmek için sokağa doğrudan bağlantılı olan yapıların yaşayan cephelerinin sokağa yönlendirilmesi gerekliliğini savunmaktadır (Jacobs 1961-a; Çağlar,1992). Whyte, toplumsal kullanıma açık sokaklar üzerinde vitrini olmayan işyerleri, bankalar, ofisler, garajlar veya depolar gibi kullanımların yerleştirilmemesi gerektiğini ifade etmektedir (Çağlar, 1992). Montgomery de başarılı bir sokak yapısında, zemin kat kullanımında, yemek yemek, eğlenmek, oturmak, alışveriş yapmak gibi etkinlikler için gerekli ticari birimlerin olması gerektiğini savunmuştur. Bu etkinliklere örnek olarak kafeler, restoranlar, konfeksiyon mağazaları, barlar, restoranlar, eczane, bahis oyunları gibi birimlerin bulunmasını önermiştir (Montgomery, 1998).

Dükkanların vitrinleri çalışma saatleri dışında yeterli ölçüde aydınlatılmış olmalıdır. Bu görüntü hem geç saatlerde veya tatil günlerinde vitrin seyretmeyi ve dolaşmayı özendirerek hem de sokağın ıssız kalmasını önleyerek güvenlik açısından kullanıcıları tatmin edecektir.

Özetle; insanların bir yeri kullanma nedenleri; o yeri algılamaları ve bu algılama sonucu olarak o yeri tercih etmeleri ile açıklanabilir. Dolayısıyla o mekanda bulunma nedenleri veya bir mekanı buluşma ya da vb. nedenlerle tercih etmeleri, seçmeleri doğrudan algı ile ilgili olup, o mekânın kolay algılanabilir, kavranabilir ve kolay tanımlanabilir olduğunu göstermektedir. Bu çalışma kapsamında algı ile geçirgenlik arasındaki ilişki, değerlendirmelerin tercih ile sonuçlandırılması şeklinde yorumlanmaktadır.

Aşağıdaki tabloda yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini belirleyen ya da etkileyen algısal özellikler özetlenmiştir (Tablo 3). Çalışmanın kuramsal temeli ile uygulama bölümü arasındaki ilişkiyi tutarlı kılmaya yönelik olarak yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen algısal özelliklerle araştırma kapsamında kullanılan sıfat çiftleri eşleştirilerek eklerde verilmiştir (Ek 1).

Tablo 3. Yaya alışveriş sokaklarında geçirgenlik düzeyini etkileyen algısal özellikler ve ilgili faktörler

YAYA ALIŞVERİŞ SOKAKLARINDA GEÇİRGENLİK DÜZEYİNİ ETKİLEYEN ALGISAL ÖZELLİKLER VE İLGİLİ FAKTÖRLER
• Görsel kalite
• Algılamak – Tanımak - Kavramak
• Özgünlük
• Rahatlık
• Güvenlik
• Deneyimler
• Vurgu noktaları

1.8. 3.1. Geçirgenlik - Algısal Çevre Özellikleri -Okunabilirlik İlişkisi

Algıya dayalı yaklaşımlarda okunabilirlik öncelikle ortaya çıkan kavramlar arasındadır. Okunabilirlik, Bentley'e göre çevreyi seçenekler için okuma ve anlama yeteneğidir. Okunabilir çevreler insanın yolunu kolay bulmasını sağlar. İnsanlar çevreyi ve orada ne olup bittiğini anlarsa, o çevrenin özelliklerinin sunduğu tercihler ve avantajlarından yararlanır. Okunabilir çevrelerin anlamı, insanların ondan açık ve doğru imajlar edinebilmesidir. Planlamacılar sadece fiziki planlamayı kontrol edebilir, kalıcı imajlar sadece kullanıcı faktörüne bağlı olarak değişim göstermektedir (Bentley, 1985).

Lynch (1975)'e göre ise okunabilirlik, parçaların belirgin bir düzen içinde fark edilmesi ve organize edilmesi kolaylığıdır. Yani bir alanın okunabilirlik derecesi, parçaların birbirleri ile tanımlanabilme kolaylığı ve uyumlu bir şekilde organize edilmiş olması olarak tanımlanmıştır.

Okunabilirlik birçok araştırma için veri toplamada kullanılmaktadır. Araştırmacılar deneklere, ezbere harita çizdirmekte, yön sorma gibi teknikleri kullanarak kullanıcıların imajlarının içeriğine ulaşmaya çalışırlar. Bu çalışmalarını okunabilirlik analizi olarak adlandıran Bentley, mekanların mevcut potansiyellerinin incelenip, daha kullanılabilir hale getirilmesinin önemli olduğunu vurgulamaktadır.

Lynch kentsel mekanın okunabilirliğini, Amerika’da üç kent üzerinde yaptığı araştırmada, kentsel mekanın kolayca fark edilmesi ve belirli bir doku olarak organize edilmesi kolaylığı olarak ortaya koymuştur. Okunabilir bir kentsel mekan somut bir referans sistemi, bir aktiviteler veya bilgi düzenleyicisi olabilir. Böyle bir oluşum bireye seçme olanağı ve beraberinde daha fazla bilgi edinme için başlangıç sağlamaktadır. Kentin okunabilirliğini beş elemanın özelliklerinin anlaşılması etkilemektedir: yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm noktaları, vurgu noktaları (Lynch, 1960).

Yollar, bir gözlemcinin kentsel alanda bir iş yaparken üzerinde hareket ettiği hatlardır. Birçok kişi için bunlar imajlarında baskın elemanlardır. İnsanlar buralardan geçerken çevresini gözlemler ve yollar boyunca da diğer çevre elemanları ile bağlantı kurar. Kenarlar ana eksenlerden ziyade yanal ilişkiler ortaya koyar ve bir bölgeyi diğerinden ayıran, az veya çok geçilebilir engeller olarak ortaya çıkmaktadırlar. Bölgeler, kenarlarla ayrılan ve benzer özelliklerin görüldüğü ve bazı belirleyici genel karakterlere sahip olan alanlardır. Düğüm noktaları, stratejik önemi olan, ayaküstü toplanma, buluşma gibi işlevleri olan, insan davranışlarının yoğunlaştığı odak noktası niteliğinde alanlardır. Vurgu noktaları ise, fiziksel çevrede yer alan, bir grup olasılıktan seçilen, kolaylıkla tanımlanabilen ve kentsel alanın tümünde algılanabilen elemanlardır (Lynch, 1960).

Cullen ise bir mekanı anlamak için, üç boyut önermektedir. Bunlar; seri görünüşler, mekan ve içeriktir. Seri görünüşleri, bir kentsel mekandaki mevcut ve sonradan gelen görünümle ilgili ardışık görünüşler, mekanı, açık ve kapalı olmaktan kaynaklanan deneyimler, içeriği, etkinliklerin çeşidi ve zenginliği olarak açıklamaktadır (Cullen,1961; Wessel vd., 2008).

Sternberg’e göre, Lynch’in meslek yaşamı boyunca şehir planlamacılarını bilgilendirip yönlendirebilecek kavramlarla ilgili araştırmalarında, en çarpıcı olanı “okunabilirlik” tir. Ayırt edici özelliğe sahip ve düzenli bir çevre, kullanıcılarının adaptasyonuna, kentin parçalarını mantıklı kategorilere koymalarına ve kent çevresi ile ilgili bir güvenlik duygusu edinmelerine yardımcı olur. Sternberg okunabilirliği, kent planlamasında bütünün anlamlı parçaları içinde ve bu parçalar arasında etkin farklılıklar oluşturarak, gerek kent sakinleri, gerekse yabancılar için kolay anlaşılabilir, kavranabilir ve emniyette hissedilebilir olması şeklinde tanımlar (Sternberg, 2000).

Kaplan ve Kaplan (1982)’a göre okunabilirlik bir kişinin kaybolmadan çevresini kapsamlı bir şekilde keşfetmesini sağlayan çevre özelliğidir.

Evans'a göre, okunabilirlik, insanların bir yerin planını ve barındırdığı aktivitelerini anlamalarını sağlamaktır (Carmona vd., 2003).

Bentley, okunabilirlik düzeyinin, fiziksel yapılarla ve etkinlik türleri ile ilişkili olduğunu belirtmiştir. Mekanlar bunun yanı sıra tek bir özellik de okunabilir olabilir. Örneğin, estetik açıdan hoşlanmak suretiyle bir mekan hakkında net bir duygu edinilmesi ve kullanıcının zihninde bir imaj oluşturması mümkün olabilir (Bentley, 1985).

Sokaklarda yer alan işaretler yayaları yönlendirirken, çevreyi okumalarına kolaylık sağlar. Uzaktaki önemli bir binayı görebilmek yayalara nerede olduklarını ve doğru yönde gidip gitmediklerini anlamalarına yardımcı olur. İşaretli bir cadde çok daha kolay algılanabilir, okunabilir ve tanıdık olacaktır (Kolody, 2002).

Geçirgenlik, 1970'li yılların ortasında başlayan "Duyarlı Çevreler Yaklaşımı"nın kullanıcı tercihini destekleyici bir özelliğidir. Bu yaklaşım, geçirgenliği, bir alanın kamusal alan ağı içerisinde, o alana giriş çıkış yol tercihi sağlama kapasitesi olarak tanımlamaktadır. Geçirgenlikte yer kimliği duyarlı çevreler yaklaşımında incelenmemesine rağmen, yüksek seviyede geçirgenlik için olumlu etkilerinin olabileceği düşünülmektedir. Çalışmalarında yüksek düzeyde geçirgenlik arayan planlamacılar, o alan için sosyal kimliğin kurulmasına destek sağlayacak elemanları seçerek kamusal alanlarda devamlılık deneyimi edindirmeye çalışmaktadırlar (Bentley ve Watson 2007).

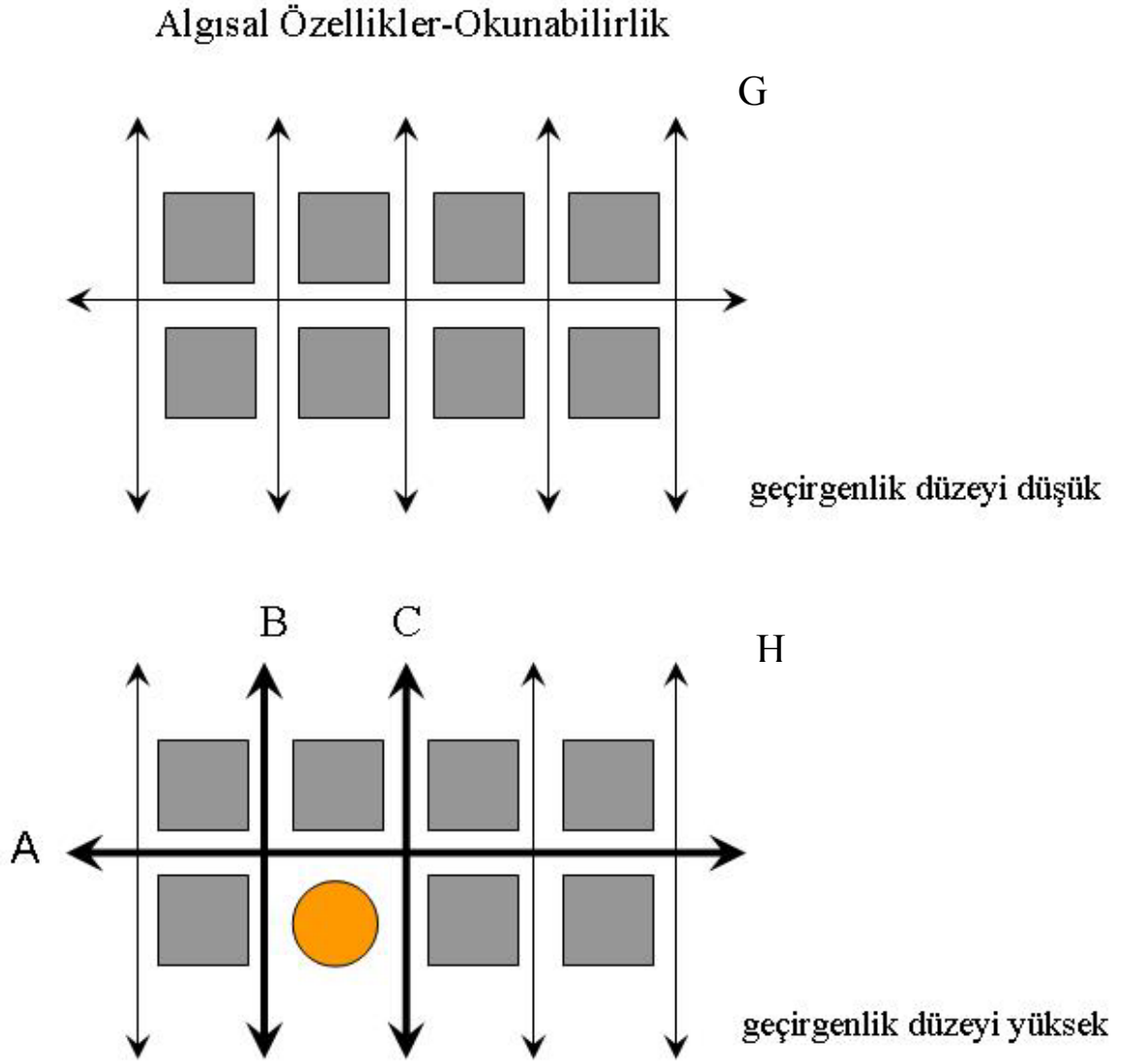
Aktiviteler için çeşitlilik sunan, ulaşılabilir çeşitli ve ilginç kamusal alanları barındıran ve kullanıcı zihninde kalıcı imajlar oluşturacak alanların varlığı ile oluşan geçirgen çevreler aynı zamanda, kentsel kamusal alanlar için güvenli mekanlar oluşturarak, anti-sosyal davranışlar engellenecek ve canlı çevreler oluşturacaktır. Avrupa'da ve Amerika'da geçirgen sokak yapısının, insanlar üzerindeki etkilerine bakıldığında, yürümeyi ve o mekanı kullanmayı teşvik ettiği görülmüştür (Thompson, 2001).

Geçirgen ve okunabilir çevreler, yayalara rahatça dolaşabilecekleri alanlar sunar. Yüksek düzeyde geçirgenlik sağlanabilmesi için, kullanıcının, zihinsel harita oluşumuna yardımcı olacak referans noktası niteliğindeki elemanların kullanımı ile okunabilir bir çevre oluşturulması, aktiviteler için çeşitlilik sunulması ve ulaşılabilir çeşitli ve ilginç kamusal alanlara gereksinim vardır.

Geçirgenlik bağlamında algısal özellikler okunabilirlik ilişkisi izleyen şekilde sunulan grafikte özetlenebilir (Şekil 15).

G ile gösterilen grafik anlatımda gösterilen düzen içerisindeki elemanlar fiziksel ve işlevsel değere eşit düzeyde sahiptirler. H anlatımında sunulan biçimsel farklılık o bölge

için kalıcı imaj oluşturacak nitelikte olduğu için H anlatımının, G grafik anlatımında daha fazla geçirgen niteliğe sahip olduğu düşünülebilir. H anlatımında turuncu daire ile ifade edilen ve çevrede kalıcı bir imaj bırakacağı düşünülen farklılık nedeniyle A, B ve C bağlantılarının geçirgenlik düzeyi daha yüksek olacaktır.



Şekil 15. Geçirgenlik düzeyinin algısal özelliklere göre değişimi

Çalışmanın birinci bölümünde alışveriş kavramı, sokaklar ve yaya alışveriş sokakları, geçirgenlik kavramı, geçirgenlik - yaya alışveriş sokakları ilişkisi, geçirgenliğin diğer kavramlarla olan ilişkisi irdelenmiştir.

Tüm bu araştırmalar ışığında, geçirgenliğin fiziksel işlevsel ve algısal özelliklere ile ilişkisinin sorgulandığı ve bu özelliklerin ilişkili olduğu Ulaşılabilirlik, eşitlilik ve Okunabilirlik kavramlarıyla açıklanabileceği ortaya konulmuş olup, kuramsal yaklaşım, uygulama çalışması ile desteklenerek geçirgenlik kavramı yaya alışveriş sokakları boyutunda ele alınmıştır.

Bu yaklaşımla, çalışma, fiziksel özellikleri ulaşılabilirlikle, işlevsel özellikleri çeşitlilikle, algısal özellikleri ise okunabilirlikle ilişkilendirerek geçirgenliği tanımlamada ve geçirgenlikle olan ilişkisini değerlendirmede bir model önerisi sunmaya yönelmektedir. Bu kapsamda izlenecek yol, yöntem seçimi, araştırma kurgusu ayrıntılı olarak yapılan çalışmalar bölümünde verilmiştir.

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

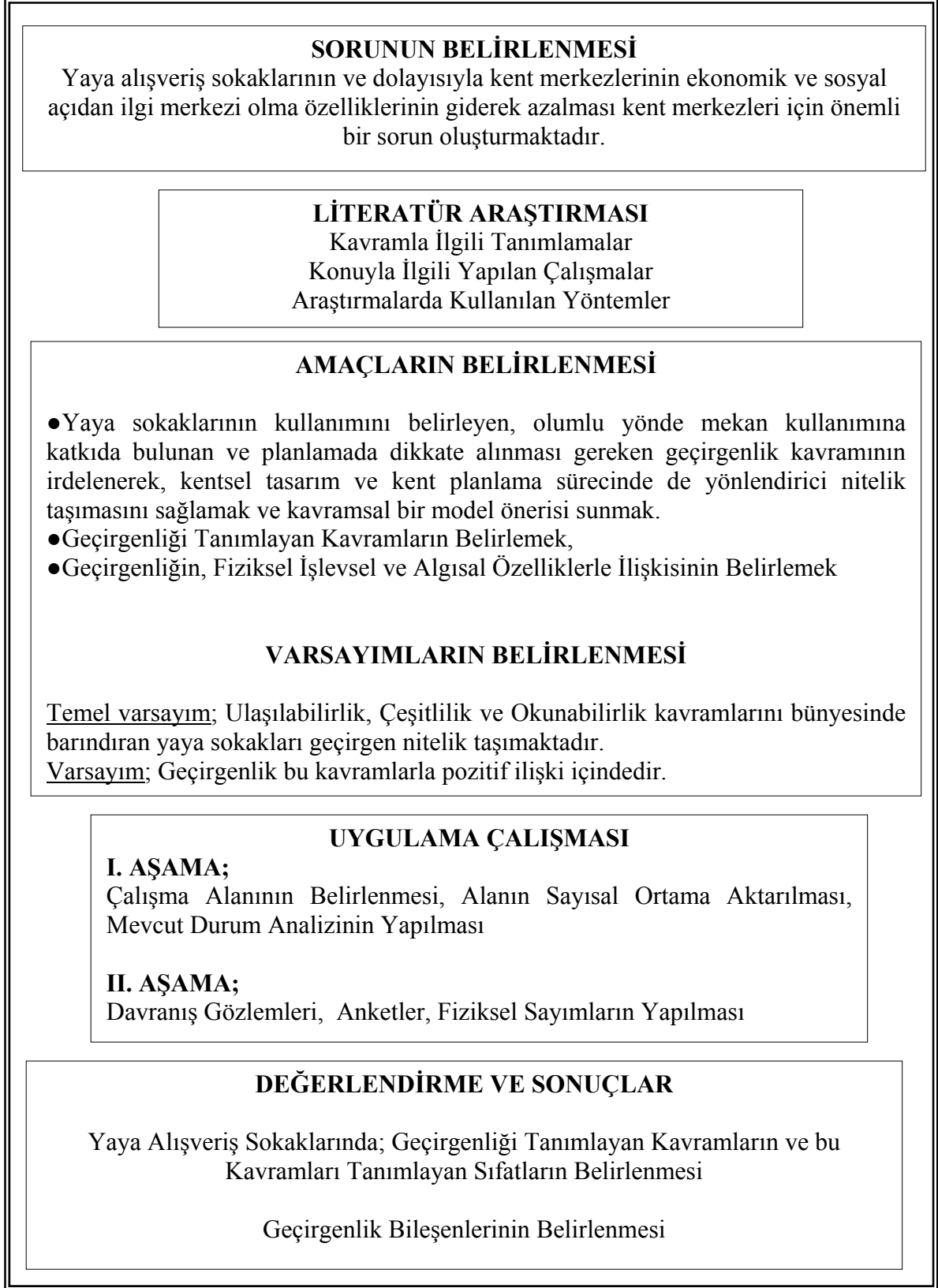
2. 1. Varsayımların belirlenmesi

Son yıllarda yapılan çalışmalara bakıldığında, kentsel tasarım uzmanlarının kalite arayışlarında, geçirgenlik ilk sıralarda yer almaktadır (URL-6, 2008; URL-7, 2008). Tasarımla ilgili tüm alanlarda bu kavramın önemli olduğu düşünülmektedir. Çalışma alanlarından biri olan yaya alışveriş sokaklarında geçirgenliği belirleyen, geçirgenlik düzeyini artıran ya da azaltan elemanların varlığı bu çalışma kapsamında araştırılacaktır. Araştırma ile yaya sokaklarının kullanımını belirleyen, olumlu yönde mekan kullanımına katkıda bulunan ve planlamada dikkate alınması gereken geçirgenlik kavramı irdelenmektedir. Yapılan literatür araştırmalarına dayalı olarak geçirgenliğin tanımı bir önceki bölümde ortaya konulmuştur. Tasarım meslek disiplinlerinde (peyzaj mimarlığı, mimarlık, iç mimarlık, şehir ve bölge planlama) geçirgenlik kavramının önemli olduğunun ve tasarım kriterleri arasında yer alması gerektiğinin ortaya konulması bu çalışmanın hedefleri arasındadır.

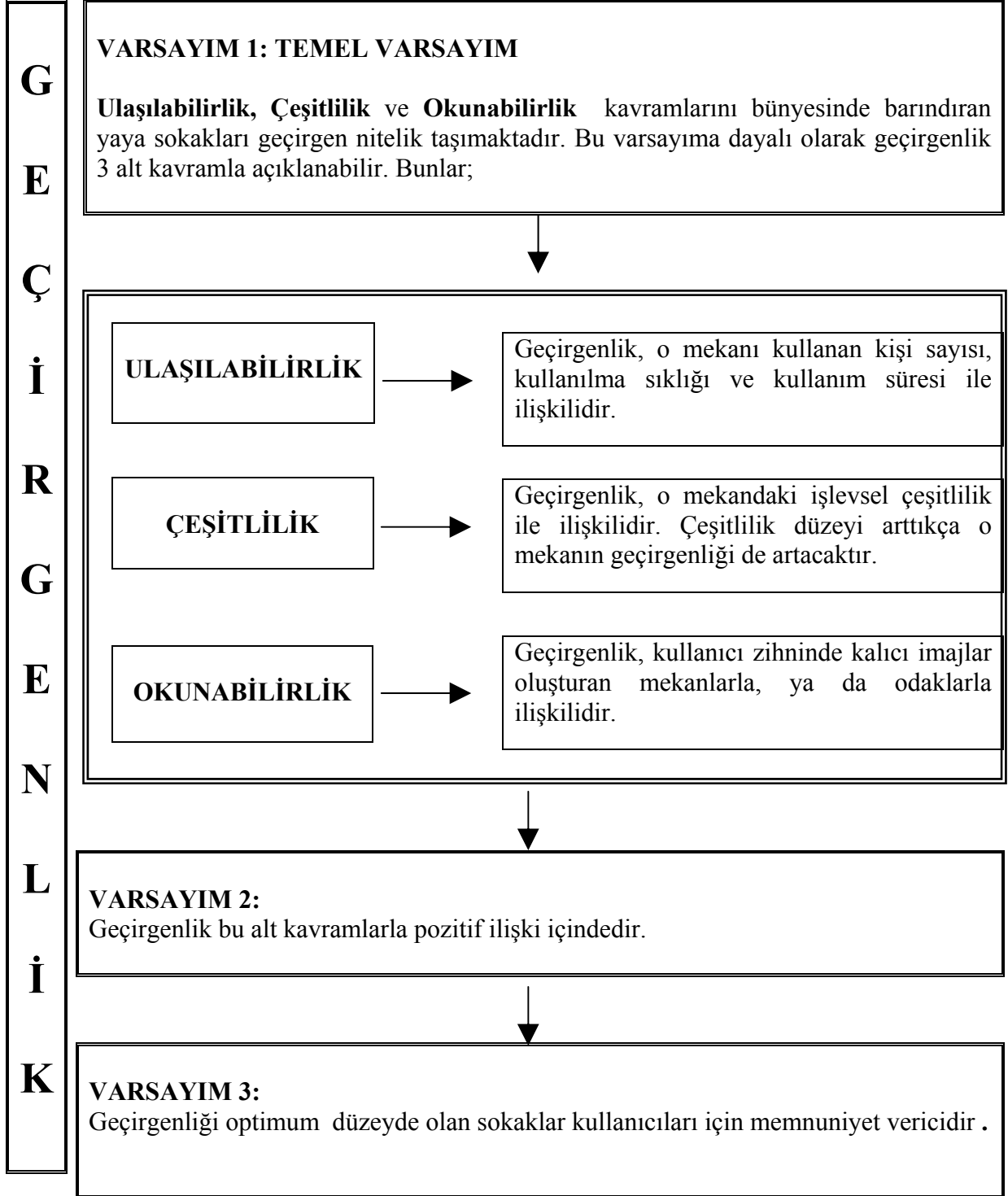
Hedeflenen amaçlar ve varsayımlar doğrultusunda, geçirgenlik kavramını irdelleyen bu tez çalışması kapsamında izlenen yol ve aşamaları şekil 16'da gösterilmiştir.

Literatür araştırmasına dayalı olarak çalışma kapsamında geçirgenliği etkileyen kriterler olarak düşünülen fiziksel, işlevsel ve algısal boyutların, geçirgenliği tanımlamada ve bir model oluşturmada önemli olduğu ortaya konulmuştur. Buna bağlı olarak geçirgenlik kavramı;

1. Temel varsayım; Ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarını bünyesinde barındıran yaya sokakları geçirgen nitelik taşımaktadır.
2. Varsayım; Geçirgenlik bu kavramlarla pozitif ilişki içindedir.
3. Varsayım; Geçirgenliği optimum düzeyde olan sokaklar kullanıcıları için memnuniyet vericidir, varsayımlarına bağlı olarak değerlendirilmiştir. Varsayımların kurgusu ise şekil 17'de görülmektedir.



Şekil 16. Yöntemsel akış şeması



Şekil 17. Varsayımlar arasındaki ilişki

Bu tez kapsamında, geçirgenlik kavramı, literatür araştırmalarında bağlantılı olduğu saptanan “Ulaşılabilirlik, eşitlilik ve Okunabilirlik” kavramlarıyla irdelenmiştir. Geçirgenlik tanımlarına bakıldığında yine bu kavramların ağırlıklı olduğu görülmüştür. Bu nedenle, çalışma bu kavramlar üzerinden ele alınmıştır. Yapılan literatür araştırmasına dayalı olarak geçirgenliğin, sokakların fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerinin en çok ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramları ile desteklendiği sonucuna varılmış ve bu kavramlar ilgili oldukları sokak özelliklerine bağlı olarak değerlendirilmiştir. Bu çalışmada, ulaşılabilirlik, okunabilirlik ve çeşitlilik kavramların hangi düzeyde geçirgenliği etkilediği araştırılmamıştır. Bu nedenle oluşturulan geçirgenlik modelinde her üç kavram eşit ağırlıkta yer bulmuştur. Ancak, bu kavramlardan ulaşılabilirliğin geçirgenliğin n koşulu olduğu bilinmektedir. Bu değerlendirmeler sonucunda, oluşturulan geçirgenlik modeli (şekil 18) uygulama çalışması ile geliştirilecektir.

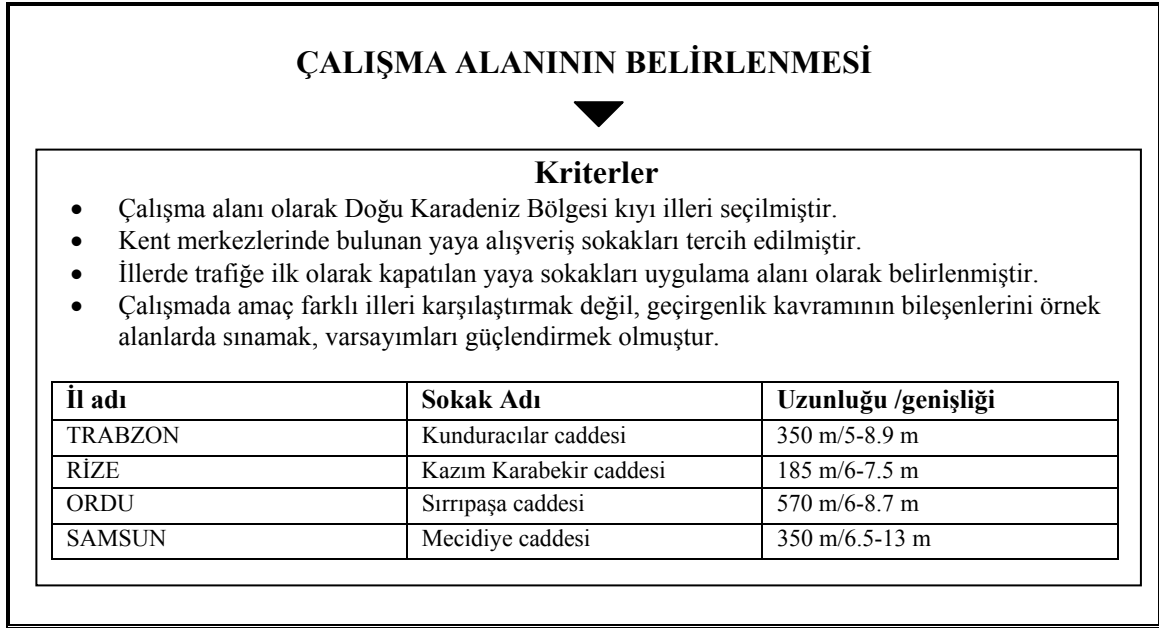


şekil 18. Geçirgenlik Modeli II

Çalışmaya konu olan yaya alışveriş sokaklarında şekil 18’deki tabloya göre; fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklere bağlı olduğu düşünülen ve ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik alt kavramları ile tanımlanan “geçirgenlik” kavramı, oluşturulan bu model üzerinde sınanacak ve seçilen örnek alanlarda özellikle alt kavramları açıklayabilecek sıfatlar tasarımcıların bilgilerine sunulmak üzere ortaya konacaktır.

2.2.Çalışma Alanının Tanıtılması

Yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenliğin fiziksel, işlevsel ve algısal özellikler ile belirlenmesini ve mekan kullanımını olumlu yönde artırmayı amaçlayan bu çalışma Doğu Karadeniz bölgesindeki kıyı illerinde çalışılmıştır. Öncelikle Rize, Trabzon, Ordu ve Samsun şehir merkezlerinde bulunan yaya alışveriş sokakları tespit edilmiştir. Trabzon’da iki, Rize’de iki, Ordu’da iki, Samsun’da ise üç yaya alışveriş sokağı bulunmaktadır. Ancak çalışmada, şehirlerin ilk olarak trafiğe kapatılan sokağı esas alınarak, her şehirden bir yaya alışveriş sokağı, seçilmiştir. Rize Kazım Karabekir caddesi, Trabzon Kunduracılar caddesi, Ordu Sırrıpaşa caddesi, Samsun Gazi caddesi seçilen örnek alanlardır. Şekil 19’da çalışma alanının belirlenme kriterleri özetlenerek gösterilmiştir.

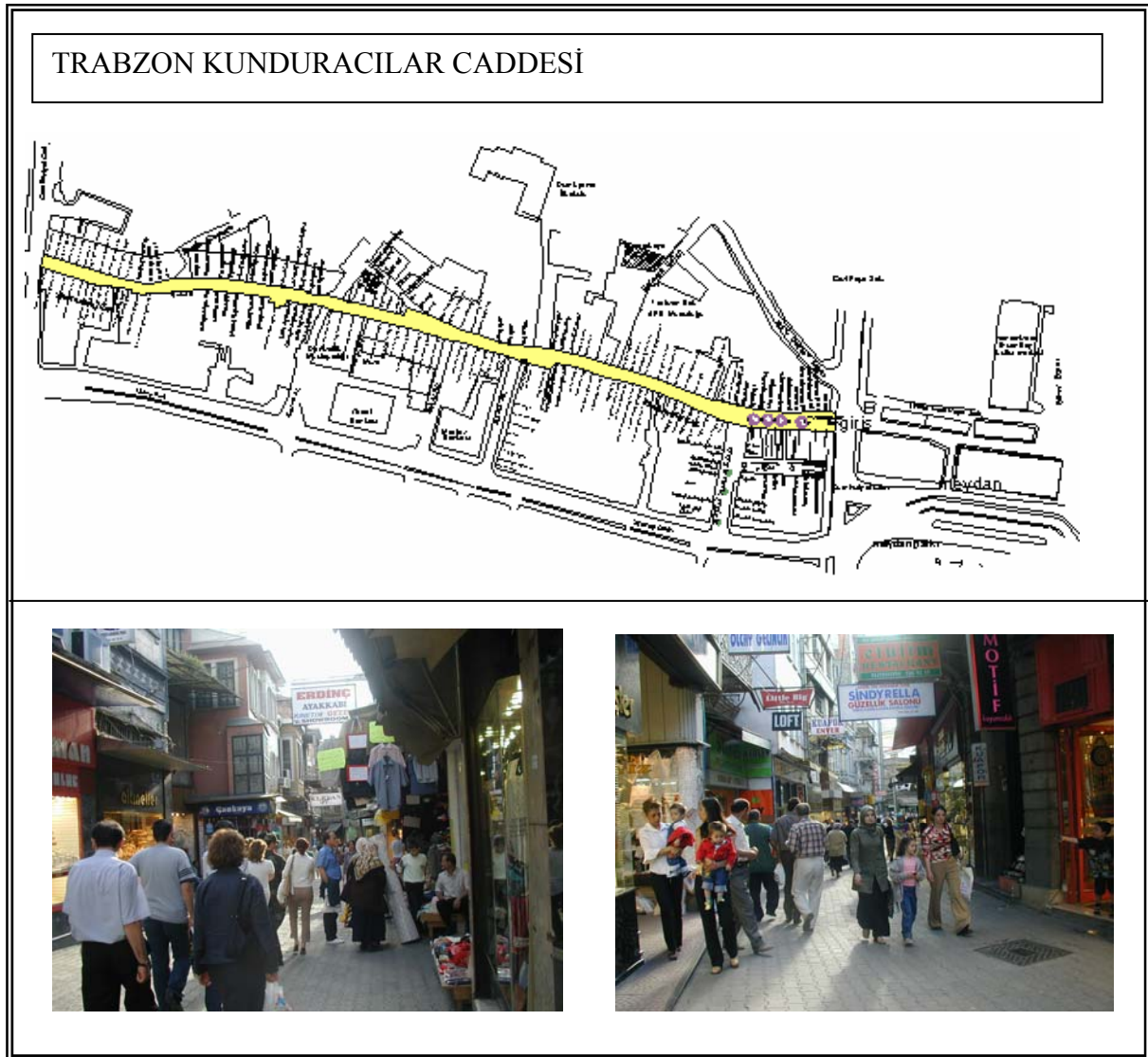


Şekil 19. Çalışma alanı belirlenme kriterleri

2.2.1. Örnek Alan 1: Trabzon Kunduracılar Caddesi

Kunduracılar caddesi, 350 m uzunluğunda ve 5 m ile 8,90 m arasında değişen genişliğe sahiptir. Cadde, kıyıya paralel olup sahilinden yaklaşık 245 m içerdedir. Kunduracılar caddesinin kuzeyinde Maraş caddesi ve üzerinde bankalar ağırlıkta olmak üzere, ticaret yapıları bulunmaktadır. Güneyinde ise konut ve işyeri grubundan oluşan, Kemerkaya

mahallesine bağlanmaktadır. Kunduracılar caddesi doğu yönünden meydan parkına bağlanır. Batısında ise Kemeraltı'na doğru uzanan Semerciler caddesi ile bağlantılıdır. Sokağın doğu yönü meydan ve belediye binası bağlantılı olduğu için, bu yön başlangıç noktası olarak adlandırılmıştır. Kunduracılar caddesi, sosyo-ekonomik gelişmeler ve toplumsal değişimler paralelinde, İl Trafik Komisyonun 14.07.1981 tarih ve 1981/20 sayılı kararı ile trafiğe kapatılmıştır. Aşağıdaki şekilde Kunduracılar caddesinin konum planı ve sokaktan izlenimler görülmektedir (Şekil 20).



Şekil 20. Trabzon Kunduracılar caddesi

Kunduracılar caddesi üzerinde 2004–2005 tarihleri arasında yapılan çalışmalara göre; 11 konut, 1 boş işyeri, 1 banka, 9 iş merkezi, 138 işyeri, 4 tane katlı işyeri bulunmaktadır. Sokağın kuzey cephesinde 78, güney cephesinde ise 75 adet olmak üzere toplam 153 adet mağaza ve bina girişi bulunmaktadır.

Kunduracılar caddesinin üzerinde yer alan ve doğrudan bu yaya sokağı ile bağlantılı olan ticari birimler tespit edildikten sonra, kendi içinde bazı gruplar oluşturulmuştur. Bayan konfeksiyon, erkek konfeksiyon, çocuk giyim, iç çamaşır, çorap, ayakkabı, çanta, spor malzemeleri, eşarp ve kumaş mağazalarının tamamı konfeksiyon grubuna katılmış ve KO ile gösterilmiştir. Pasajlar, iş merkezleri, işyeri girişleri ve binalar P ile tuhafiye ve ev tekstil mağazaları TU ile gösterilmiştir. Diğer ticari işlevlerin gösterildiği semboller ise aşağıda tablo 4’de sunulmuştur. Kunduracılar caddesinin ticari potansiyeli bunun çok üstündedir. Çalışmaya sadece zeminle bağlantılı olan işyerleri katılmıştır.

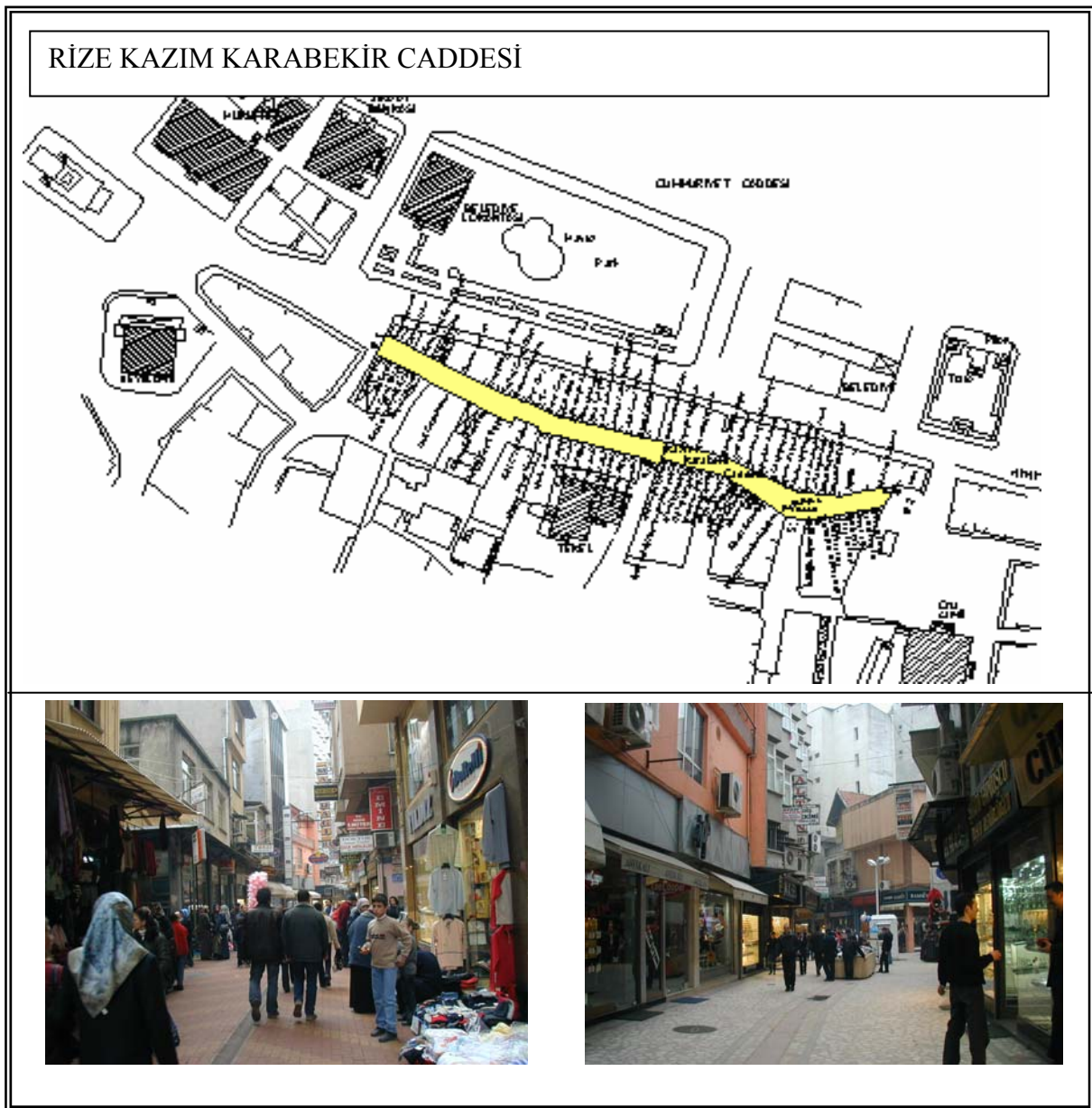
Tablo 4. Kunduracılar caddesinde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri

TİCARİ İŞLEVLER	SEMBOL	SAYISI
Kuyumcu, gümüşçü	K	28
Banka, döviz bürosu	B	4
Tuhafiye	TU	4
Optik, saatçi	O	9
Pastane, kafe	PA	2
Mobilya, mutfak	M	5
Kozmetik	KZ	3
Zücaciye	Z	3
Eczane, muayenehane	SA	6
Hırdavatçı	H	2
Oyuncakçı	OY	1
Matbaa	MT	1
Halıcı	HA	1
Beyaz eşya, elektronik, iletişim	EL	11
İş merkezi, pasaj, bina, işyeri girişi	P	14
Konfeksiyon, ayakkabı, çanta, kumaş, spor malzemeleri, eşarp, çorap, iç çamaşır	KO	59

2.2.2. Örnek Alan 2: Rize Kazım Karabekir Caddesi

Halk arasında Kuyumcular sokağı olarak da bilinen Kazım Karabekir caddesi 185 m uzunluğunda ve 6m ile 7,5 m arasında değişen genişliğe sahiptir. Kıyıya paralel olup sahilden yaklaşık 250 m içerde ve Kazım Karabekir caddesinin kuzeyinde Atatürk caddesi ve üzerinde,

park, hükümet konağı, adliye, resmi kurumlar, eğitim yapıları bulunmaktadır. Güneyinde ise Kamburoğlu sokak yer almaktadır. Doğusunda Orta Cami'ye, batısında ise Şeyh Cami'sine ve anıt alanına bağlanmaktadır. Kazım Karabekir caddesinin doğu yönü resmi kurumlar ve anıt alanıyla bağlantılı olduğu için, bu yön başlangıç noktası olarak adlandırılmıştır. Kazım Karabekir caddesi, sosyo-ekonomik gelişmeler paralelinde 18.08.1978 tarihinde 1978/5 sayılı karar ile trafiğe kapatılmıştır. Aşağıdaki şekilde Kazım Karabekir caddesinin konum planı ve sokaktan izlenimler görülmektedir, (Şekil 21).



Şekil 21. Rize Kazım Karabekir caddesi

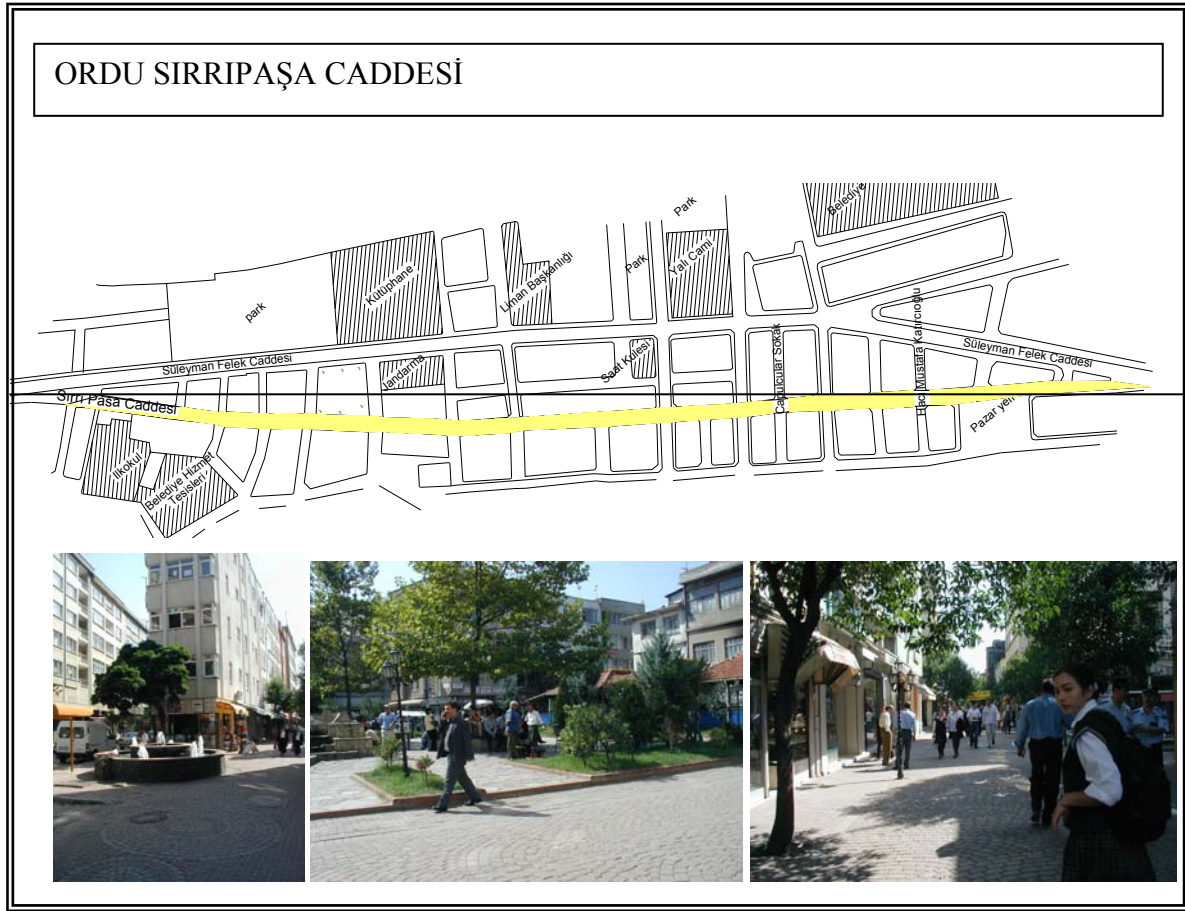
Kazım Karabekir caddesinin üzerinde yer alan ve doğrudan bu yaya sokağı ile bağlantılı olan ticari birimler tespit edildikten sonra, yine kendi içinde bazı gruplar oluşturulmuştur. Bu ticari işlevlerin gösterildiği semboller ise tablo 5’de sunulmuştur. Kazım Karabekir caddesinin ticari potansiyeli bunun çok üstündedir. Çalışmaya sadece zeminle bağlantılı olan işyerleri katılmıştır.

Tablo 5. Kazım Karabekir caddesinde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri

TİCARİ İŞLEVLER	SEMBOL	SAYISI
Kuyumcu, gümüşçü	K	21
Banka, döviz bürosu	B	2
Tuhafiye	TU	5
Optik, Saatçi	O	2
Pastane, kafe, gıda	PA	2
Zücaciye	Z	3
Eczane	SA	1
Hırdavatçı	H	1
Beyaz eşya, elektronik, İletişim	EL	4
İş merkezi, pasaj, bina, işyeri girişi	P	11
Konfeksiyon, ayakkabı, çanta, kumaş, spor malzemeleri, eşarp, çorap, iç çamaşır	KO	26

2.2.3. Örnek Alan 3: Ordu Sırrıpaşa Caddesi

Halk arasında fidangör olarak da bilinen Sırrıpaşa caddesi 570 m uzunluğunda ve 6m ile 8.7 m arasında değişen genişliğe sahiptir. Kıyıya paralel olup sahilden yaklaşık 160 m içerdedir. Sırrıpaşa caddesinin kuzeyinde Süleyman felek caddesi ve üzerinde, park, kütüphane ve bazı resmi yapılar bulunmaktadır. Güneyinde ise belediye hizmet tesisleri ve ilkokul yer almaktadır. Doğusunda ve batısında yine Süleyman Felek caddesine bağlanmaktadır. Sokağın doğu tarafı başlangıç noktası olarak adlandırılmıştır. Toplumsal gelişmelere bağlı olarak Sırrıpaşa caddesi de sonradan trafiğe kapatılmıştır. Aşağıdaki şekilde Sırrıpaşa caddesinin konum planı ve sokaktan izlenimler görülmektedir, (Şekil 22).



Şekil 22. Ordu Sırrıpaşa caddesi

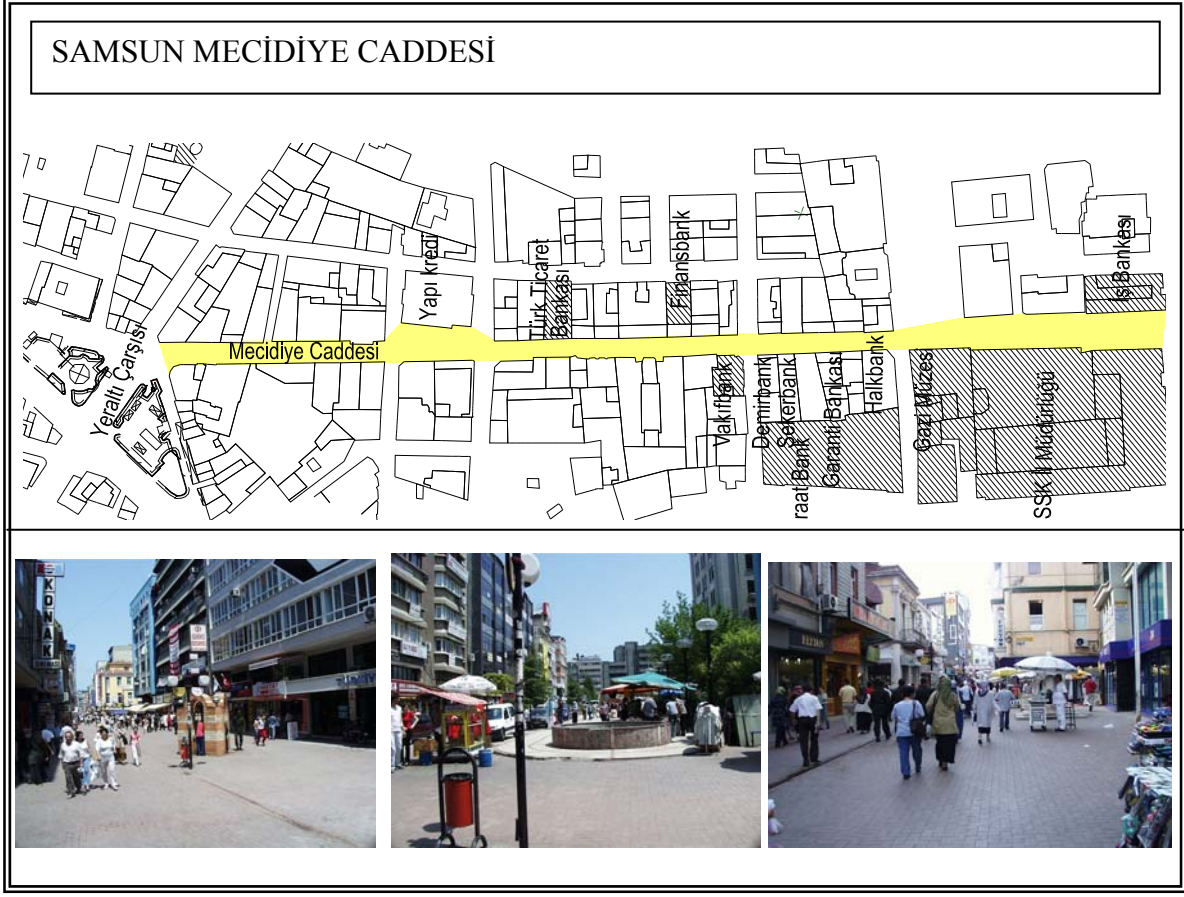
Sırrıpaşa caddesinin üzerinde yer alan ve doğrudan bu yaya sokağı ile bağlantılı olan ticari birimler tespit edildikten sonra, yine kendi içinde bazı gruplar oluşturulmuştur. Bu ticari işlevlerin gösterildiği semboller ise aşağıdaki tabloda sunulmuştur (Tablo 6).

Tablo 6. Sırrıpaşa caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri

TİCARİ İŞLEVLER	SEMBOL	SAYISI
Kuyumcu, gümüşçü	K	15
Banka, döviz bürosu	B	1
Tuhafiye	TU	2
Optik, saatçi	O	7
Pastane, kafe, büfe, simit evi, market, kasap	PA	18
Mobilya, mutfak	M	2
Kozmetik, bijuteri	KZ	7
Zücaciye	Z	2
Eczane, muayenahane	SA	7
Hırdavatçı	H	3
Oyuncakçı	OY	3
Matbaa, kırtasiye	MT	2
Halıcı, perdecisi, manifaturacı	HA	4
Beyaz eşya, elektronik, iletişim	EL	11
İş merkezi, pasaj, bina, işyeri girişi	P	21
Konfeksiyon, ayakkabı, çanta, kumaş, spor malzemeleri, eşarp, çorap, iç çamaşır	KO	55
Çiçekçi	Ç	1
Otel	OT	1
İlkokul	E	1

2.2.4. Örnek Alan 4: Samsun Gazi Caddesi

Halk arasında Mecidiye caddesi olarak da bilinen Gazi caddesi 350 m uzunluğunda ve 6.5 m ile 13 m arasında değişen genişliğe sahiptir. Kıyıya paralel olup sahilinden yaklaşık 600 m içerde ve sokağın kuzeyinde Sakarya caddesi ve üzerinde, bankalar, işyerleri ve konutlar bulunmaktadır. Güneyinde ise İstiklal caddesi yer almaktadır. Doğusunda, 19 Mayıs Bulvarı, batısında ise Müftü caddesine ve Yeraltı Çarşısına bağlanmaktadır. Sokağın doğu tarafı başlangıç noktası olarak adlandırılmıştır. Başlangıçta yaya sokağı olarak kullanılmayan Mecidiye caddesi, daha sonraki gelişmeler paralelinde trafiğe kapatılmıştır. Aşağıdaki şekilde Mecidiye caddesinin konum planı ve sokaktan izlenimler görülmektedir (Şekil 23).



Şekil 23. Samsun Mecidiye caddesi

Mecidiye caddesinin üzerinde yer alan ve doğrudan bu yaya sokağı ile bağlantılı olan ticari birimler tespit edildikten sonra, yine kendi içinde bazı gruplar oluşturulmuştur. Bu ticari işlevlerin gösterildiği semboller ise aşağıdaki tabloda sunulmuştur. Mecidiye caddesinin ticari potansiyeli bunun çok üstündedir. Çalışmaya sadece zeminle bağlantılı olan işyerleri katılmıştır (Tablo 7).

Tablo 7. Mecidiye caddesi'nde bulunan ticari işlevlerin dağılımı ve sembolleri

TİCARİ İŞLEVLER	SEMBOL	SAYISI
Kuyumcu, gümüşçü	K	4
Banka, döviz bürosu	B	10
Tuhafiye	TU	1
Optik, Saatçi	O	8
Pastane, kafe, büfe, simit evi, market, kasap	PA	7
Kozmetik, bijuteri	KZ	1
Züccaciye	Z	2
Eczane, muayenehane	SA	3
Halıcı, perdecı, manifaturacı	HA	1
Beyaz eşya, elektronik, iletişim, müzik market	EL	6
İş merkezi, pasaj, bina, işyeri girişi	P	18
Konfeksiyon, ayakkabı, çanta, kumaş, spor malzemeleri, eşarp, çorap, iç çamaşır	KO	40
Müze	MZ	1

2.3. Araştırma Metodolojisi

Çevre davranış araştırmalarında kullanılan yöntemlere bakıldığında alanda yapılan araştırmaların, laboratuvar ortamlarında yapılan araştırmalardan daha tutarlı olduğu söylenebilir. İnsan davranışlarının laboratuvar ortamında saptanmasına karşı çıkan Barker, insan odaklı konuların alan çalışmalarında saptanabileceğini savunur (Barker,1968). Studer (1969), Craik (1970), Michelson (1975), Barker (1968) gibi birçok araştırmacı, insan davranışlarını incelemenin, insan gereksinmelerini, tercihlerini anlamının etkili bir yönteminin “gözlem yapmak” olduğunu belirtmektedir (Mehta, 2006) . Hatta tekrarlanan davranışların, yer, zaman ve fiziksel özellikler bağlamında değişmediğini, uzun süreli özelliklerinin olduğu keşfedilmiştir (Bechtel 1987).

Yaya odaklı çalışmalar, yaya hareketleri, yaya tercihleri ve sokak yaşamı konulu çalışmaların çoğunluğunda, kullanıcıların davranış konumlarının saptanmasına dayalı yöntemler kullanılmıştır. Davranış konumlarını saptama aracı olarak, en fazla gözlemler (Appleyard ve Lintell 1972; Bechtel ve Zeisel, 1987; Özbilen, 1983, Mehta,2006; Amir, 1998, Schelhorn vd., 1999; Burns, 1977; Çevik, vd., 2008, Özkazanç, 1998), fotoğraf çekimleri (Zimring 1987; Elsheshtawy,1996,) ya da kamera kayıtları (Lam vd., 2002; Schelhorn vd., 1999) çalışmaların amaçlarına göre tercih edilmiştir. Kamera kayıtları, ağırlaştırılmış fotoğraf

çekimleri ya da gözlemler, belirli bir alandaki tüm insan davranışlarını kaydetme ve onların gerçek hareketlerini şemalarla çizime dönüştürme teknikleridir.

Bechtel, Marans ve Michelson vd., çevre davranış ilişkilerinin araştırılmasında, çeşitli metodların, birbirlerini tamamlamak üzere birlikte kullanılmasını önermektedirler (Bechtel ve Zeisel, 1987, Ng Fan, 2003). Hersberger, farklı kullanıcıların ihtiyaç ve tercihlerini karşılayacak çözümleri geliştirmek amacı ile araştırma teknikleri geliştirmelerini beklemektedir. Bu yaklaşımla, davranış gözlemleri, anket çalışması ve fiziksel sayımların yer aldığı üç tekniğin birlikte kullanılması ile oluşturulan araştırmada, alan çalışması yöntemi (Gür, 1996) uygulanmıştır. Uygulama çalışması, kendi içerisinde 3 ana bölümden oluşmaktadır. Her aşamanın amaçları ve uygulama teknikleri aşağıda detaylı olarak verilmiştir.

2.3.1. I. Aşama: Davranış Gözlemleri ve Fiziki Sayımların Yapılması

Bu bölümde, tutarlı verilerin elde edilmesi amacıyla çalışma, ağırlıklı olarak davranış konumlarının saptanmasına dayalı olarak yürütülmüştür. Davranış konumlarını saptarken, “davranış haritası” tekniği kullanılmıştır. Davranış haritası tekniği, çevrede ya da bir alandaki insan davranışlarının özelliklerini hem zaman hem mekan uyumu ile ilişkilendirerek sunar. Çalışma, Ittelson tarafından önerilen, davranış haritası tekniğine dayanarak aşağıda sıralanan beş eleman;

1. Gözlem yapılacak alanın grafikte gösterilmesi,
2. İnsan davranışlarının tanımı ya da şematik çizimi,
3. Etkinliklerin süreleri,
4. Sistematik bir çalışma programı ve
5. Kodlamanın çözümünde kullanılacak yöntem,

kullanılarak yapılmıştır. Davranış haritasının amacı, davranışın harita üzerinde gösterilmesi ve kolay okunabilmesi, davranış türlerinin ve sıklıklarının belirlenmesi ve bulunduğu mekan ile ilişkisinin gösterilmesidir (Bechtel, ve Zeisel 1987).

Her yaya alışveriş sokağı için hazırlanan haritalar üzerinde bir kullanıcı davranışı gösterilmiştir. Gözlenen kullanıcının kimlik bilgileri ve sokak üzerindeki davranışları kısa notlarla haritalara aktarılmıştır. Araştırmanın bu bölümü, 2005 yılında, Çevre Davranış Bilgisi dersini alan öğrencilerle birlikte yapılmıştır. Bir çevre davranış araştırmasının nasıl

planlanacağını ve nasıl uygulanacağını öğrenciye aktarmak amacıyla dersin uygulama kısmında bu tez çalışmasının uygulama bölümü gerçekleştirilmiştir. Araştırma yöntem ve tekniklerini tanıtmak için alanda uygulama yapan öğrencilere kazanımlar sağlanırken, gerçekleştirilen uygulama ile de tez çalışmasına kolaylık sağlamıştır. Öğrenciler 10'ar kişilik gruplara ayrıldıktan sonra 5 öğrenci sokağın başlangıç noktasında, diğer beş öğrenci ise sokağın bitiş noktasında yer almışlardır. Her öğrenci çalışma kapsamında yer alan tekniklerin tamamını uygulamıştır. Örneğin Trabzon Kunduracılar caddesinde davranış gözlemi tekniği ile çalışan bir öğrenci, bir diğer sokakta anket çalışması yapmıştır. Çalışma saatleri içerisinde her bir gözlemci, gözlediği kullanıcı sokaktan ayrıldıktan sonra tekrar başlangıç noktasına geri dönüp, bir diğer kullanıcıyı gözlemeye başlamıştır. Şekil 24'de örnek bir davranış gözlem kağıdı yer almaktadır. Dört şehir için kullanılan gözlem kağıtları ise ekte verilmiştir. Davranışların kağıt üzerinde kolaylıkla işlenebilmesi için sokak genişliği artırılmıştır. Davranış gözlemleri ile başlayan çalışma, bu sistemde yürütülmüştür. Davranış gözleminin kimlerle, nasıl ve ne zaman yapıldığı izleyen bölümde ayrıntılı olarak verilmiştir.

GÖZLEM 3 = Caddelerin dar oluşu bireyin işlerini görmesinde
akeaklık yarattığı gözlemlenmiştir.

GÖZLEM TARİHİ: 10.10.2005
GÖZLENEN KİŞİNİN CİNSİYETİ: ERKEK

GÖZLEM BAŞLANGIÇ SAATI: 16:10

GÖZLEM BİTİŞ SAATI: 16:33

GÖZLENEN KİŞİNİN TAHMİNİ YAŞI: 25-30 KİŞİ GRUPTAN BİRİ

Grup 2 kişi ve 6-7 aylık bir bebekte
dünyaktaydı.



Şekil 24. Trabzon Kunduracılar caddesi'ne ait örnek davranış gözlem formu

2.3.1.1. Davranış Gözlemi

Uygulama çalışması, kullanıcı davranışlarını belirlemek ve değerlendirmek amacıyla, “Davranış Gözlemi” yapılarak başlamıştır. Verilerin sağlıklı olması için gözlemler, yabancı gözlemci (Kişinin gözlendiğinden habersiz olması) konumuyla yapılmıştır. Gözlemler sonbahar mevsiminde gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya konu olan tüm yaya alışveriş sokaklarının yapılan ön gözlemlerinde, kullanım oranının en çok yaz mevsiminde, en az ise kış mevsiminde olduğu görülmüştür. Bu nedenle kullanım yoğunluğunun orta düzeyde olduğu ayrıca, eğitimin başladığı, tatil amaçlı gelenlerin uzaklaştığı ve şehrin yaşayan kullanıcıların en fazla olduğu dönem olması nedeniyle sonbahar mevsimi seçilmiştir. Kullanıcı davranışlarının kişinin psikolojik özelliklerinin haricinde, haftanın tüm günlerinde ve saatlerinde farklılıklar gösterebileceği düşünülmüştür. Bu çalışmaya esas olacak verilerin, her kullanım türünün içinde yer alacağı bir zaman aralığında doğru olacağı düşünülmüştür. Bu aralık, bir haftalık zaman aralığı olarak kabul edilmiştir. Bir haftayı temsil edecek günler ve saatler ön gözlemlerle ve o sokakta yer alan işyeri sahipleri ile görüşülerek belirlenmiştir. Hafta başı, ortası ve sonu esas alınıp, gözlemler pazartesi, çarşamba ve cumartesi günleri yapılmıştır. Esnafın işyerlerini açmalarını takiben 9.00 ile 12.30 arası ve 13.00 ile 18.00 saatleri arasında yapılmıştır. Her üç gün de bu sistem dahilinde çalışılmıştır. Davranış gözlemlerinin kaydedildiği davranış haritaları ekte sunulmuştur.

Gözlemlere başlamadan önce sokağın başı ve sonu tüm yaya alışveriş sokakları için belirlenmiştir. Başlangıç ve bitiş noktalarından sokağa yönelen kullanıcıların da davranışları farklılıklar gösterebileceğinden gözlemler her iki noktadan başlanarak yapılmıştır. Cinsiyet ve yaş faktörünün de etkin olacağı bilindiğinden, her iki başlangıç noktasında da seçilen kullanıcıların yarısının bayan yarısının erkek olmasına ve her iki grubun kendi arasında farklı yaş gruplarından seçilmesine dikkat edilmiştir. Bu bağlamda her yaya alışveriş sokağı için 330 kişi gözlenmiştir. Gözlem sayısının fazla tutulmasının nedeni, o alana ilişkin tercihler hakkında önemli ve objektif bilgilerin elde edilmesinin gerekli görülmesi nedeniyle. Davranış gözlemi uygulama programı ve kullanıcı dağılımına ilişkin veriler, eklerde şehirlere göre ayrı ayrı hazırlanıp sunulmuştur (Ek 2, Ek 3, Ek 4, Ek 5).

2.3.1.2. Fiziki Sayımlar

Davranış gözlemlerinin tamamlanmasından sonra, alanda kullanıcı kapasitesini bulmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır.

Kullanıcı kapasitesini belirlemek için yapılan fiziksel sayımlar, yaya yolundan geçişler hakkında ön bilgiler verirken, belirli noktalardan ya da girişlerden geçen insanların belirli bir zaman dilimi içerisindeki sayısının kaydedilmesini hedefler. Bu tekniği birçok araştırmacı yaptıkları çalışmalarda kullanmıştır (Fruin, 1971; Schelhorn vd., 1999; Mehta, 2006; Hajdu, 1988; Uzzel, 1995; Çevik, vd., 2008).

Bu teknikleri genişletmek için, yayaların rahatlık düzeylerini ölçmeye çalışan Fruin 1971'de, yayaların bir yoldan enine bir dakikada geçişlerini sayımla tespit etmiştir. Fruin, yaya yoğunlukları 23 kişiden az olan geçişlerde A, 82 kişiden fazla olan geçişlerde ise F ile ve A'dan F'ye kadar 6 düzeyde sınıflandırma yapmıştır (Schelhorn vd., 1999). Bu tekniği kullanan Fruin 1 dakikalık zaman aralığını seçmiştir. Bu tez çalışması kapsamında, yaya alışveriş sokaklarındaki fiziki sayım çalışmaları yapılırken, bir dakikalık zaman aralığında bazı geçişlerin hiç kullanılmadığı tespit edilmiş ve bu nedenle zaman aralığı 5 dakikalık aralığa uzatılmıştır.

Kullanıcı potansiyelini belirlemek amacı ile çalışmaya konu olan tüm yaya alışveriş sokaklarında, aynı anda sokağın yatay ve düşey tüm bağlantılarında 5 dakikalık zaman dilimi içerisinde, sokağa giren kullanıcı sayısı sayımla tespit edilmiştir. Elde edilen veriler analiz edilip çalışmada kullanılmıştır.

Bu aşamanın özeti şekil 25'de verilmiştir.

<p>Teknik: Davranış Gözlemi Saptama Türü: Davranış Haritaları Konum: Yabancı Gözlemci(Kişinin gözlemediğinden habersiz olması)</p>	<p>Teknik: Fiziki Sayım Saptama Türü:Eş Zamanlı Sayımlar Konum: Yabancı Gözlemci(Kişinin gözlemediğinden habersiz olması)</p>
<p>Amaçlar- Davranış Gözlemi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sokağın kullanım amacını saptamak • Kullanıcıların sokak üzerindeki davranış konumlarını saptamak • Davranışların tekrarlandığı bölgeleri belirlemek • Sokaktan ayrılma yönlerini saptamak • Yaya tercihlerini belirlemek • Sokağın kullanım süresini belirlemek • Kullanılmayan bölgelere bakarak, bu tür bölgelerin eksikliklerini belirleyebilmek • Sokağın geçirgenliğini etkileyen kriterleri saptamak 	<p>Amaçlar- Fiziki Sayım</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kullanıcı-mekan potansiyelini saptamak • Sokağa giren kullanıcı sayısı ile sokaktan ayrılan kullanıcı sayısını belirlemek ve aralarındaki ilişkiyi irdelemek
<p>Uygulama-I. Anket</p> <p>Gözlenen kullanıcı davranışlarının, haritalar üzerinde kodlandırılması. Kısa notlar alınıp, kimlik bilgilerinin (tahmini yaş ve cinsiyet) işlenmesi. Sokak üzerindeki rotasyonun çizgisel karakterlerle tablolara işlenmesi.</p>	<p>Uygulama-II. Anket</p> <p>Alanın tüm yatay ve düşey bağlantılarında, 5 dakikalık zaman dilimi içerisinde, sokağa katılan kullanıcı sayısının sayımla tespit edilmesi.</p>

Şekil 25. Uygulama çalışmasının I. aşamasında kullanılan teknikler

2.3.2. II. Aşama: Anketlerin Uygulanması

Çalışmanın bu aşamasında, kullanıcı tercihlerinin geçirgenlikle önemli ilişkiler gösterdiği düşünüldüğünden, kullanıcıların istekleri, olumlu görüşleri, eleştirileri ve genel düşünceleri sorgulanmak istenmiştir. Bu nedenle anket tekniği kullanılarak davranış konularında elde edilen bulgular anketlerle de desteklenmeye çalışılmıştır. Anket çalışması ayrıntılı olarak aşağıdaki bölümde verilmiştir.

2.3.2.1. I. Anketin uygulanması

Davranış gözlemlerinin ve kişi sayımlarının yanı sıra hem kullanıcılarla hem de işyeri sahipleri ile anketler yapılmıştır. Her yaya alışveriş sokağı için 110 kullanıcı ile görüşülmüştür.

Kullanıcı anketlerinde, geçirgenlikle ilişkili olduğu düşünülen etkenler sorgulanmıştır. Bunlar, kullanıcıların sokağı kullanım zamanı, nedeni ve sıklığı, beklentileri, olumlu görüşleri ve eleştirileri olarak belirlenmiştir. Bir sonraki aşamada kullanılmak üzere, kullanıcılardan sokağı tanımlayan ifadeler istenmiştir. Özbilen (1983) çalışmasında, kullanacağı sıfatları yine bu yöntemle belirlemiştir. Ayrıca sokağın fiziksel, işlevsel ve algısal özellikleri sorgulanmıştır. Bu anket çalışmasında hem kapalı uçlu hem de açık uçlu sorgulamalar tercih edilmiştir. Açık uçlu sorulardan elde edilen veriler, daha sonra gruplandırılarak değerlendirmeye alınmıştır. Kullanılan anket formları ekte sunulmuştur (Ek 6, Ek 7, Ek 8, Ek 9).

Anketlerin bir bölümünde sorulan sorular (22, 23 ve 24. sorular) sadece o kentteki yaya alışveriş sokağına ilişkin olduğu için kentler bağlamında dört ayrı anket formu hazırlanmıştır. Ankette yer alan sorulardan, güzergah belirleme amaçlı 22, 23, 24. sorular ile kullanıcıların ilk akıllarına gelen ve o mekanı yabancılara tanıttak ifadenin belirlenmesi amaçlı 7.soru, Lynch'in incelediği üç Amerikan şehrinde kullandığı sorular arasından seçilmiştir (Lynch, 1960). Ankette yer alan diğer sorular kendi çalışma alanımıza uyarlanıp değiştirilmiştir.

2.3.2.2. II. Anketin Uygulanması

I. Anket çalışması tamamlandıktan sonra, elde edilen verilerle değerlendirilmeler yapılmıştır. I. Anket çalışmasının devamında kullanılmak üzere, ankete katılanlardan alınan cevaplardan, sokağı tanımlayan sıfat çiftleri oluşturulmuştur. Kullanıcıların bu sıfat çiftleri ile buldukları yaya alışveriş sokağını nasıl tanımladıklarını görmek, geçirgenliğin bu sıfatlarla olan ilişkisini belirlemek ve geçirgenliği tanımlamak amacı ile ikinci bir çalışma daha yapılmıştır.

Bu aşamada, kullanıcılardan buldukları yaya alışveriş sokağı için uygun gördükleri sıfatı ve o sıfat için belirledikleri değeri işaretleyerek değerlendirme yapmaları istenmektedir. Anket soruları, yaya alışveriş sokaklarının tercih edilme nedenleri ile fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerinin insanlar üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi amacıyla yönelik olarak hazırlanmıştır (Ek 10). Bu aşamada anlamsal farklılaşım ölçeği kullanılmıştır.

Anlamsal farklılaşım ölçeklerinin kullanımı Osgood ve arkadaşları (1957) tarafından geliştirilmiştir. Anlamsal farklılaşım ölçeği dilbilim kaynaklı olup karşıt sıfat çiftlerinden oluşan skala ile ifade edilmektedir. Sıfat çiftleri bir ya da birkaç faktöre bağlı olarak seçilir (Öztürk,1978). Anlamsal farklılaşım ölçeğinin hazırlanışında tablo 8'deki sıfat çiftleri kullanılmıştır. Bu sıfat çiftlerinin seçilmesinde daha önce kullanıcılarla gerçekleştirilen I. Anketten yararlanmanın yanı sıra yaya alışveriş sokak özelliklerinin (fiziksel, işlevsel ve algısal) ele alındığı bölümde geçirgenliği etkilediği düşünülen açılımlar da etkili olmuş ve bu ilişki ek 1'de tablolaştırılarak gösterilmiştir.

Aşağıdaki tabloda, sıfat çiftleri, temsil ettikleri gruplar ve ilişkili olduğu kavramlar da görülmektedir (Tablo 8).

Tablo 8. Fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklere göre seçilen sıfat çiftleri

FİZİKSEL ÖZELLİKLER	İŞLEVSEL ÖZELLİKLER	ALGISAL ÖZELLİKLER
ULAŞILABİLİRLİK	ÇEŞİTLİLİK	OKUNABİLİRLİK
Dar-Geniş	Sıkıcı-Eğlenceli	Kalabalık- Sakin
Kısa-Uzun	İşlek Değil-İşlek	Cansız-Canlı
Kapalı-Açık	İmkanları Az-İmkanları Fazla	Sıradan-Çekici
Akıcı Değil-Akıcı	Pahalı-Ucuz	Huzursuz Edici-Huzur Verici
	Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	İtici-Davetkar
	Kullanışsız-Kullanışlı	Yabancı-Tanıdık
	İşlevsiz-İşlevsel	Sevimsiz-Sevimli
Geçirgen Değil-Geçirgen	Geçirgen Değil-Geçirgen	Geçirgen Değil-Geçirgen

Bu ölçüğe göre; +1, +2, +3 değerleri arasında yönelen yanıtlar olumlu, -1, -2, -3 değerleri arasında yönelen yanıtlar ise olumsuz olduğunu gösterir. Anketlerin değerlendirilmesinde, hesaplamaların kolaylığı açısından ölçek üzerindeki “-3, -2, -1, 0, 1, 2, 3” değerleri “1, 2, 3, 4, 5, 6, 7” rakamlarına çevrilmiştir. Bu çalışma, 250 kişi ile yaya alışveriş sokakları üzerinde yapılmış, ancak sağlıklı verilerin toplandığı 204 anket değerlendirilmeye alınmıştır. Aşağıda, ankette yer alan bir soru örnek olarak gösterilmiştir.

Kullanıcıdan, bulunduğu yaya alışveriş sokağı için kalabalık ya da sakin tanımlaması yapılması istemiştir. Kullanıcı zihninde sakin ya da kalabalık olmanın analizini yaparak, düşündüğü dereceye göre de ilgili bölümden sayısal değerini seçmiştir.

	ÇOK	ORTA	AZ	EŞDEĞER	AZ	ORTA	ÇOK	
	3	2	1	0	1	2	3	Kullanıcının belirlediği değer
	(7)	(6)	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)	Değerlendirme aşamasında dönüştürülen sayısal değeri
SAKİN				X				KALABALIK

Ayrıca, bu anket çalışmasında, aşağıda yer alan ifade ile kullanıcının sokakla ilgili memnuniyet düzeyini belirlemek amacıyla, Likert Tutum skalası kullanılarak sorgulanmıştır. Likert Tutum skalası, 1930'ların başında Likert tarafından ortaya atılan bir tutum ölçeğidir. Görüşülen kişilerin, ilgili özellik ya da ifadeye ilişkin fikirleri “katılım derecesi” düzeyinde saptanan bu skalada aşağıda örnek olarak verilen ifadeler kullanılır.

Şimdi size okuyacağım her bir ifadeye ne derece katıldığınızı lütfen söyleyebilir misiniz?

1. Kesinlikle katılmıyorum
2. Katılmıyorum
3. Fikrim yok
4. Katılıyorum
5. Kesinlikle katılıyorum

Bu nedenle, beğeni sorgulamalarında Likert Tutum skalası kullanılmıştır. Kullanıcının cevabı, hesaplamaların kolaylığı açısından ölçek üzerindeki ifadeler “1, 2, 3, 4, 5” rakamlarına çevrilmiştir. Aşağıda, ankette yer alan bir soru örnek olarak gösterilmiştir. Bu tür sorgulamalarda sorgulanan bir ifade vardır ve kullanıcı katılıp katılmadığını belirler.

Bu sokağı seviyor ve kullanıyorum.

	Kesinlikle katılıyorum		Katılıyorum	X	Fikrim Yok		Katılmıyorum		Kesinlikle katılmıyorum
--	------------------------	--	-------------	---	------------	--	--------------	--	-------------------------

Uygulama çalışmasının ikinci bölümünde kullanılan yöntem ve teknikler ise şekil 26’da özetlenmiştir.

<p>Teknik: I. Anket Soru Tipi: Kapalı-Açık Uçlu Sorular</p>	<p>Teknik: II. Anket Soru Tipi: Anlamsal farklılaşım ölçeği- Likert tutum skalası</p>
<p>Amaçlar-I. Anket</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kişisel bilgileri toplamak • Sokağın genel kullanımına yönelik bilgileri toplamak • Sokağın kullanım amacını saptamak • Kullanıcının bulunduğu sokağı tanımlamasını sağlamak • Sokağın fiziksel, işlevsel ve algısal özelliklerinin yeterliliğini değerlendirmek • Belirlenen güzergah içersindeki yol tercihlerini saptamak • Kullanıma yönelik tercihleri ve eleştirileri saptamak 	<p>Amaçlar-II. Anket</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geçirgenliği tanımlayan sıfatları anket sorularına bağlı olarak tespit etmek • Geçirgenliğin “ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarının bileşkesidir” varsayımını doğrulamak • Kullanıcının sokakla ilgili memnuniyet düzeyini belirlemek
<p>Uygulama-I. Anket</p> <p>Sokak üzerinde bulunan kullanıcılarla soru-cevap şeklinde görüşerek sorgulama</p>	<p>Uygulama-II. Anket</p> <p>Sokak üzerinde bulunan kullanıcılarla birebir görüşerek verilen değerlendirme ölçeği üzerinden işaretletme</p>

Şekil 26. Uygulama çalışmasının II. aşamasında kullanılan teknikler

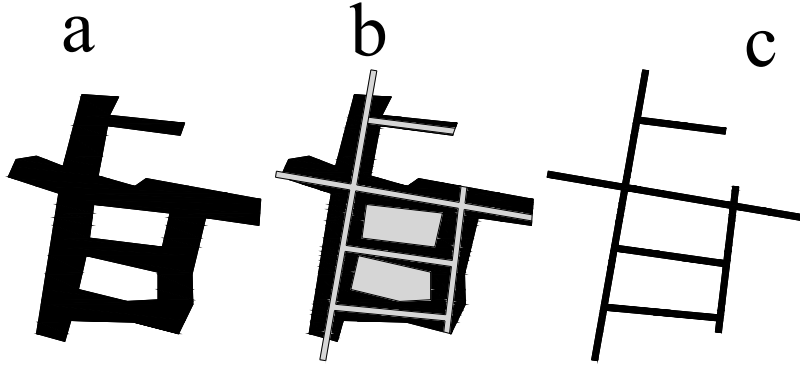
2.3.3. III. Aşama: Verilerin Değerlendirilmesi

Davranış gözlemlerinden elde edilen verilerin analiz aşamasında ‘space syntax’ tan (alan dizimi) yararlanılmıştır. Bu analiz tekniğini bazı araştırmacılar (Amir, 1998; Vaughan 2007) çalışmalarında kullanmıştır. 1980'li yıllarda Bill Hillier ve arkadaşları tarafından geliştirilen Alan dizimi, bugün, mimarlık, kentsel tasarım, planlama, ulaşım ve iç mimarlık, arkeoloji, enformasyon teknolojisi, kent ve insan coğrafyası, antropoloji, peyzaj mimarlığı ve bilişime değin çok geniş bir çalışma alanında kullanılan bir mekan okuma yöntemidir (URL-8). Alan dizimi, genel görünüm analiz yöntemi olup binalarda ve kent alanlarında kullanılmaktadır (Marshall,2005). Binaları ve yerleri sadece biçimsel nesnelere olarak değil, aynı zamanda, binalar arasında bulunan, onları bağlayan alanlar ve bu planlamalarla oluşturulan sosyal etkileşim için etkinlikler ve potansiyel güçler olarak da tanımlamaktır (Moor, 2006).

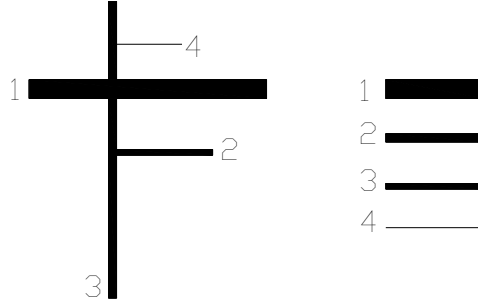
Alan dizimi analiz modeli (Hillier vd., 1993), mekanın biçimlenme özelliklerine göre geliştirilmiş bir modeldir. Bu modelde mekanın geometrik düzenlerinden çok, topolojiye yakın olan mekan fonksiyon ağı üzerinde durulmaktadır. Bu geometrik formdan çok, günlük alan kullanımı ve hareketini açıklayan ağların tanımlanması anlamına gelmektedir. Mekanı modellerken, sokak, meydan vb. bir tür geometrik biçim olarak düşünme alışkanlığı insan davranışı ile boş biçim arasındaki ilişkiyi tasavvur etmeyi güçleştirmektedir. Mekanın insan toplulukları üzerindeki etkisi, birbiriyle ilişkili mekanlar sistemi düzeyindedir (Gündoğdu ve Çıracı 2006). Alan dizimi, şehirsiz gelişmenin incelenmesi ve tasarlanmasında, özellikle de yaya bağlantıları ve kamu alanları tasarımında ve yeni gelişme önerilerinin yaya ve taşıt hareketleri üzerindeki olası etkilerini sınıma imkanı vermektedir (URL-13).

Hillier'a göre, mekansal şemaları analiz etmek için önce geometriyi unutmak, insanların mekansal davranışlarını düşünmek gerekmektedir. İnsanların doğrultular boyunca hareket etmeleri ve içbükey mekanlarda toplanarak konuşmaları, insan faaliyetlerinin doğal bir geometrisi olduğunu göstermektedir. Hareket ağı biçiminin başlıca özelliği “yaya hareketi” yoluyla bazı mekanları diğerlerine göre ayrıcalıklı kılmasıdır (Hanson, 1989).

Bu tekniğin tez kapsamındaki kullanımı şu şekilde özetlenebilir. Alanın fiziki yapısına uygun olarak hareket eksenlerini temsil eden çizgiler çizilerek, grafiğe dönüştürülmesi ile eksensel haritalar oluşturulmuştur. Şekil 27’de bu aşamalar görülmektedir. Daha sonra sokakların bağlantılarının kullanılma yoğunluğuna bağlı olarak, şekil 28’de ki gibi sınıflandırma yapılmıştır (Marshall, 2005).



Şekil 27. Bir alanın eksensel-aksiyel haritasının oluşum aşamaları



Şekil 28. Bir alanın kullanım yoğunluğuna göre değerlendirilme tekniği

Çalışma sonunda bilimsel platformda güvenilirliği ortaya koymak amacıyla istatistikî yöntemlerden de yararlanılmıştır. Anketlerden elde edilen verilerle, Chi-Square (χ^2) testi, korelasyon analizi ve regresyon analizleri yapılmıştır. Chi-Square (χ^2) testi ile geçirgenliğin, cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve mesleğe göre değişip değişmediği sorgulanmıştır. Korelasyon testi ile geçirgenliğin ilişkili olduğu kavramlar yorumlanmıştır. Bunun yanında teste alınan sıfatların birbirleri ile ilişkileri de belirlenmiştir. Daha sonra, geçirgenliğin ilişkili olduğu sıfatlar arasında yapılan regresyon analizi ile geçirgenliği en iyi şekilde tanımlayan modeller ortaya konulmuştur.

Yapılan tüm araştırmalar ışığında elde edilen bulgular yorumlanarak genel bulgular, fiziksel bulgular, işlevsel bulgular ve algısal bulgular başlıkları altında toplanmış ve üçüncü bölümde, çalışmanın sonuçları yine aynı başlıklar altında ve sonuçlar bölümünde verilmiştir.

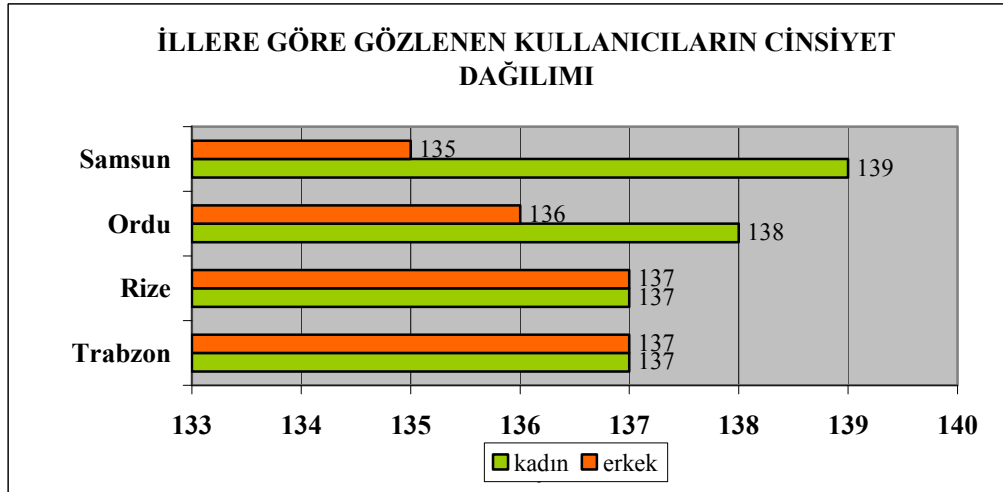
3. BULGULAR VE İRDELEME

3.1. Demografik Bulgular

3.1.1. Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet ve Yaş Faktörlerine Göre

Davranış gözlemlerinde, kişilerin davranışlarının yanı sıra kişisel bilgileri, yaşı ve cinsiyeti de kaydedilmiştir. Lynch, kullanıcının yaş, kültür, cinsiyet ve alışkanlıklara bağlı olarak sokak mekanının, farklı şekillerde algılandığını ileri sürdüğü için, bu çalışmada cinsiyet ve yaş faktörünün geçirgenlikle ilişkisi olup olmadığı sınanmıştır. Aşağıda sırasıyla cinsiyet (Şekil 29) ve yaş (Şekil 30) faktörlerinin illere göre dağılımları verilmiştir.

Tüm şehirlerde yapılan gözlemlerde, 274 kişinin cinsiyet dağılımı aşağıdaki grafikte verilmiştir. Bu grafiğe göre gözlenen kişilerin cinsiyetlerinin eşit dağılımda tutulmaya çalışıldığı görülmektedir(Şekil 29).



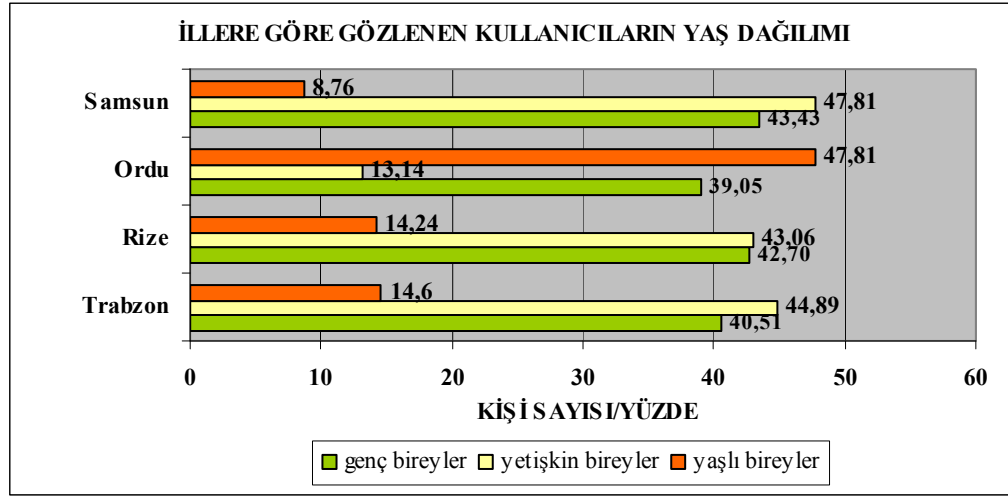
Şekil 29. İllere göre gözlenen kullanıcıların cinsiyet dağılımı

Kunduracılar caddesi'nde gözlenen 274 kişinin, %40,51 ini genç bireyler, %44,89 unu yetişkin bireyler,%14,6'sını yaşlı bireyler oluşturmaktadır.

Kazım Karabekir caddesi'nde yaş dağılımına bakıldığında gözlenen kişilerin %42,70 ini genç bireyler, %43,06 sını yetişkin bireyler,%14,24 ünü yaşlı bireyler oluşturmaktadır.

Sırrıpaşa caddesi'nde gözlenen 274 kişinin yaş dağılımına bakıldığında ise gözlenen kişilerin %39,05 ini genç bireyler, %13,14 ünü yetişkin bireyler,%47,81 ini yaşlı bireyler oluşturmaktadır.

Mecidiye caddesi'nde ise gözlenen kişilerin %43,43 ünü genç bireyler, % 47,81 ini yetişkin bireyler,%8,76 sını yaşlı bireyler oluşturmaktadır (Şekil 30).

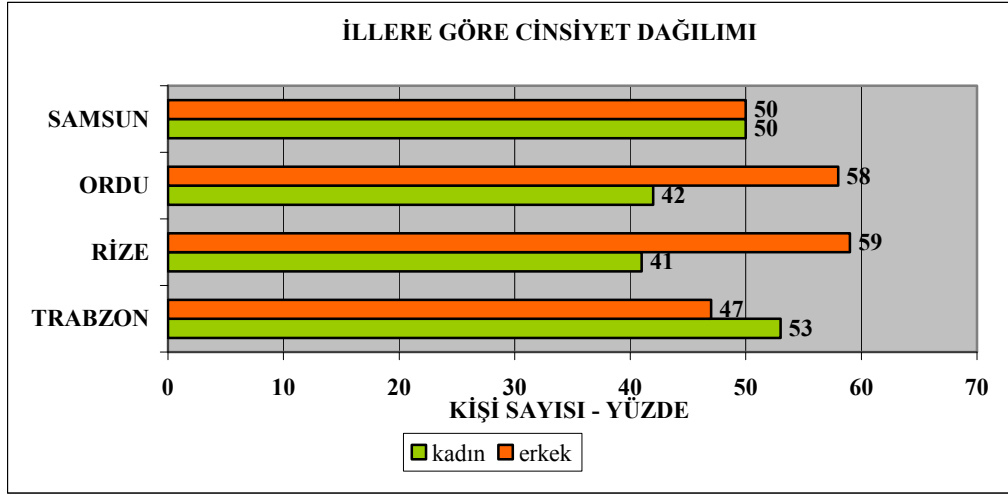


Şekil 30 . İllere göre gözlenen kullanıcıların yaş dağılımı

3.1.2. I. Anketten Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet, Yaş, Meslek ve Eğitim Faktörlerine Göre

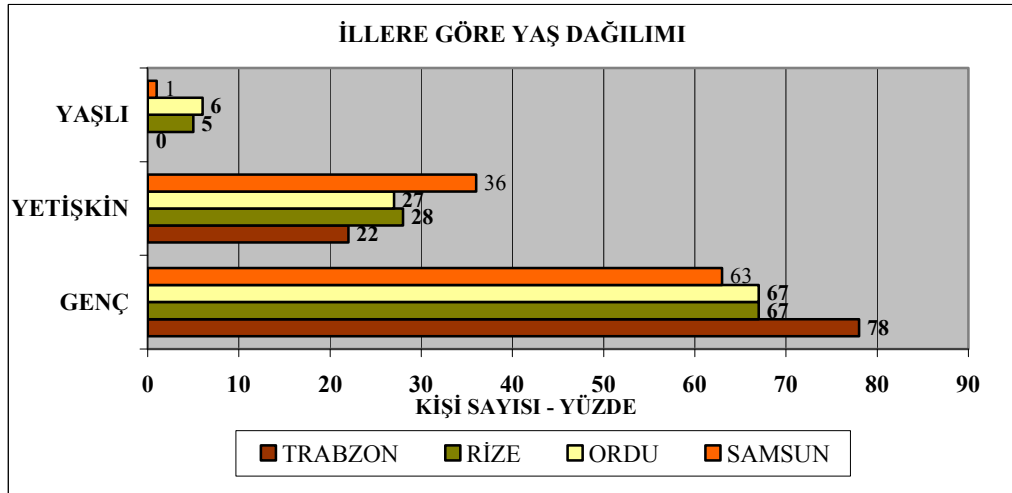
Anket çalışmalarında da, kullanıcıların kişisel bilgileri, yaşı,cinsiyeti, eğitim durumu ve mesleği sorgulanmıştır. Bu dört faktörünün geçirgenlikle ilişkisi olup olmadığı sınıanmıştır. Aşağıda sırasıyla cinsiyet(Şekil 31), yaş (Şekil 32), meslek (Şekil 33) ve eğitim (Şekil 34) faktörlerinin illere göre dağılımları verilmiştir.

Yaya alışveriş sokaklarında yapılan I. Ankette katılan kullanıcıların cinsiyet dağılımı aşağıdaki şekilde verilmiştir. Kadın ve erkek dağılımının her dört şehirde de eşit tutulmaya çalışıldığı görülmektedir (Şekil 31).



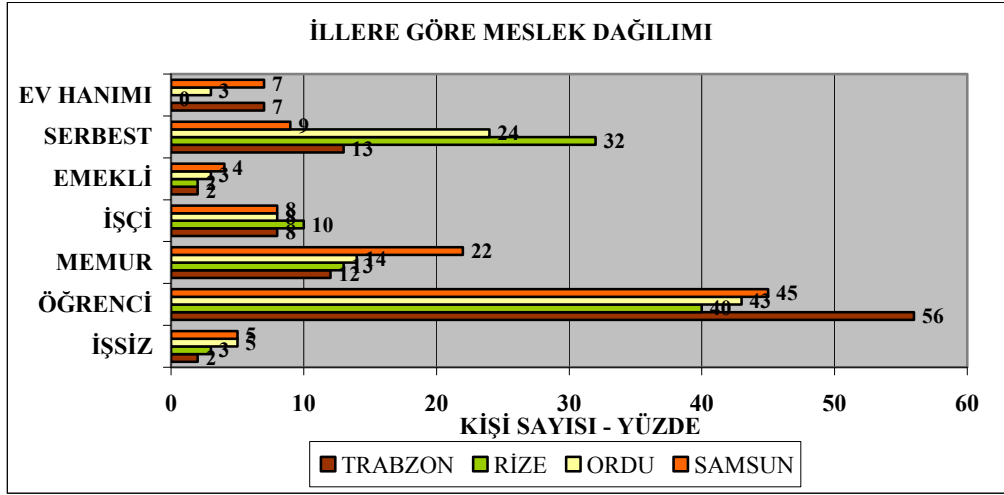
Şekil 31. İllere göre I. Ankete katılanların cinsiyet dağılımı

Kullanıcıların yaş dağılımına bakıldığında ise, ankete katılanların çoğunluğunu genç bireylerin oluşturduğu görülmektedir (Şekil 32).



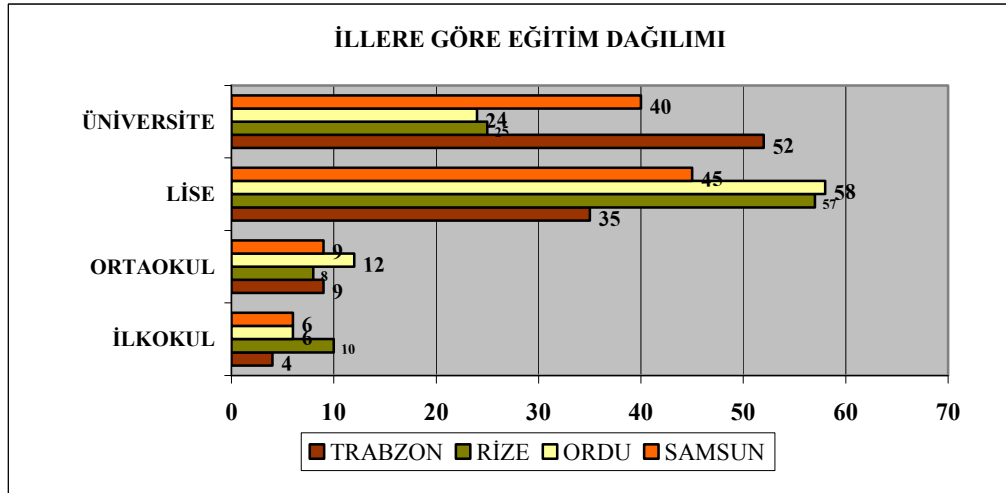
Şekil 32. İllere göre I. Ankete katılanların yaş dağılımı

I. Ankete katılanların meslek dağılımı ise aşağıda verilmiştir. Katılımcıların çoğunluğunu , memurlar ve serbest meslek sahipleri oluşturmaktadır.



Şekil 33 . İllere göre I. Ankete katılanların meslek dağılımı

Kullanıcıların eğitim durumlarına bakıldığında ise çoğunluğun lise ve üniversite mezunlarından oluştuğu görülmektedir (Şekil 34).

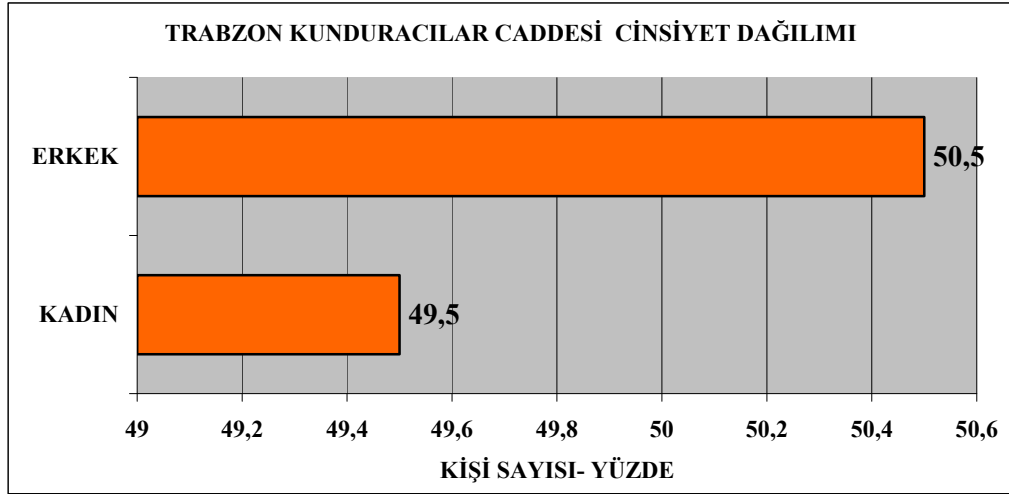


Şekil 34 . İllere göre I. Ankete katılanların eğitim dağılımı

3.1.3. II. Anketten Elde Edilen Demografik Bulgular: Cinsiyet, Yaş, Meslek Ve Eğitim Faktörlerine Göre

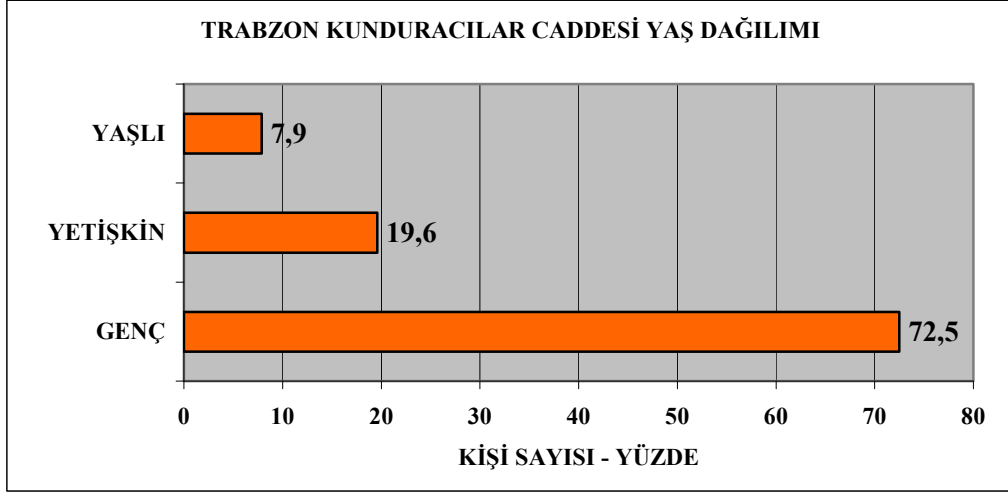
İki aşamalı olarak yürütülen uygulama çalışması, daha sonra tek ilde yoğunlaşmak sureti ile devam ettirilmiştir. İlk anketten elde edilen veriler ışığında oluşturulan ikinci anket çalışmasında anlamsal farklılaşım tekniği ile sorgulamalar yaptırılmıştır. Bu ankete katılanlara ilişkin demografik veriler aşağıdaki şekillerde ayrı ayrı olarak verilmiştir.

Ankete katılanların cinsiyet dağılımına bakıldığında % 50,5 ini erkekler, %49,5 ini kadınlar oluşturmaktadır (Şekil 35).



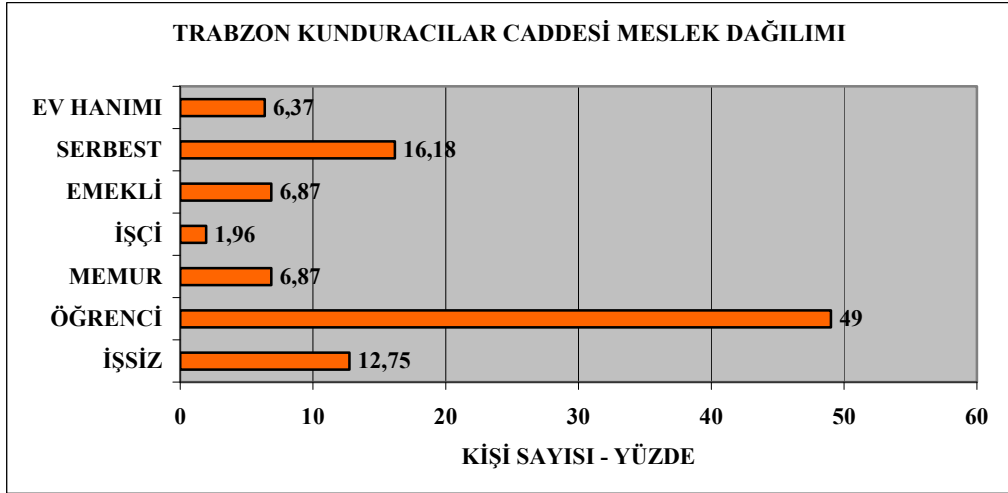
Şekil 35 . Trabzon ili Kunduracılar caddesi cinsiyet dağılımı

Şekil 36'da katılımcıların %72,5ini genç bireyler, % 19,6'sını yetişkin bireyler ve % 7,9' unu yaşlı bireylerin oluşturduğu görülmektedir.



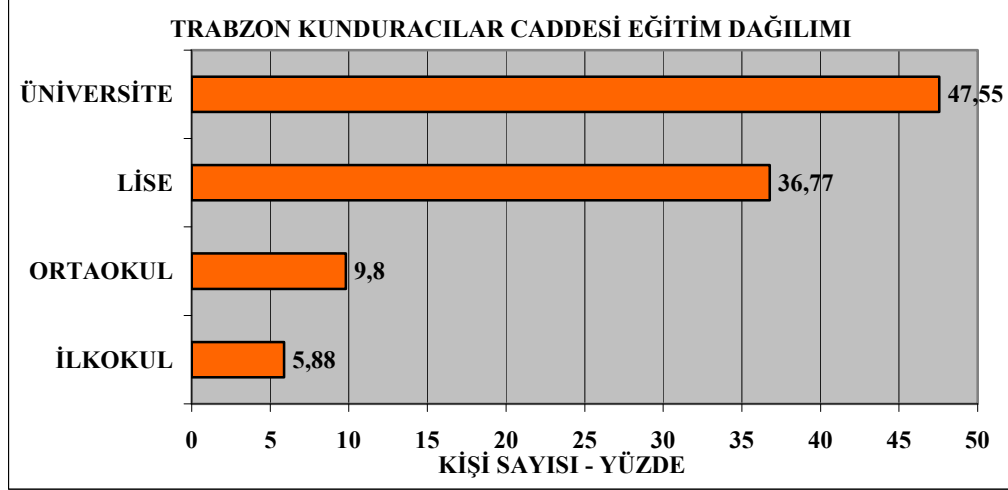
Şekil 36 .Trabzon Kunduracılar caddesi yaş dağılımı

Katılımcılara meslekleri sorulmuş ve alınan yanıtlar şekil 37’de verilmiştir. Bu dağılıma bakıldığında, % 49’u öğrenciler, % 16,18’i serbest çalışanlar ve %6,87’si memurlardan oluşan bir katılımcı grubu görülmektedir.



Şekil 37.Trabzon Kunduracılar caddesi meslek dağılımı

Eğitim durumları ise Şekil 38’de verilmiştir. Katılımcılar %47,55’i üniversiteliler, %36,77’si liseliler, %9,8’i ortaokul ve %5,88’i ilkokul düzeyindeki kiŐilerden oluşmaktadır.



Şekil 38. Trabzon Kunduracılar caddesi eğitim dağılımı

3.2. Sokak Kullanımına Yönelik Genel Bulgular

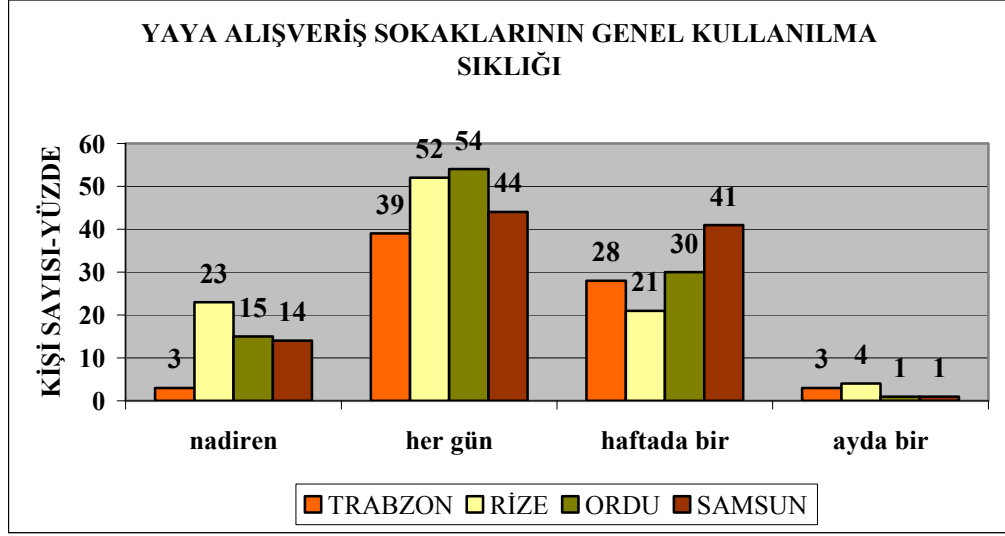
3.2.1. I. Anketten Sokak Kullanımına Yönelik Elde Edilen Genel Bulgular

Kullanıcı tercihlerinin, mekanda geçirgenlik belirleyicisi olması nedeniyle, kullanıcılara ekte sunulan sorular yöneltilmiştir. Bazı sorular Şehirlere göre farklılık gösterdiği için anket formu dört ayrı Şekilde hazırlanmıştır (Ek 2, Ek 3, Ek 4, Ek 5).

Kullanıcılara I. Anketle genel, fiziksel, işlevsel ve algısal bağlamda sorular yöneltilmiştir. Genel sorularla kullanıcıların buldukları yaya alışveriş sokağına yönelik genel kullanımlarıyla ilgili verilerin (insanlar yaya sokaklarını ne zamlarda ve ne sıklıklarda ve ne amaçlarla kullandığı ,yaya sokağının beğendikleri yada eleştirdikleri yönleri gibi sorulara yanıt almak) toplanması amaçlanmıştır. Bazı araştırmacıların başarılı mekanların günün ve gecenin değişik zaman dilimlerinde kullanılabilirliği ile iliŐkilendirilmesi bu verilerin toplanmasına neden olmuştur.(Montgomery,1998).

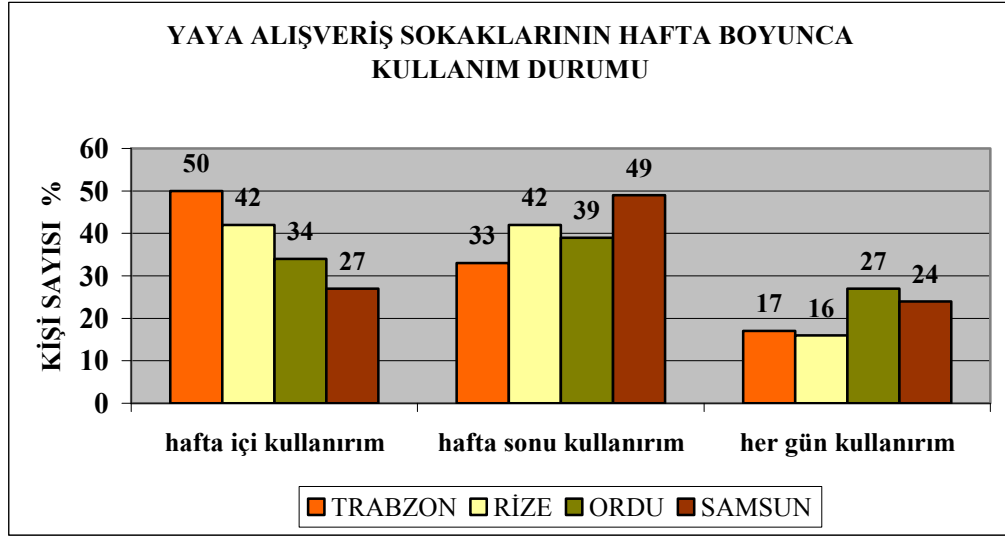
AŞağıdaki Şekillerde, bu veriler, iller arasında herhangi bir karşılaştırma yapılmaksızın birlikte sunulmuştur.

Şekil 39’da kullanıcıya bulunduğu yaya alışveriş sokağını ne sıklıkta kullandığı sorulmuştur. Bu sorguya bakıldığında, her dört yaya alışveriş sokağının da büyük bir oranda her gün kullanıldığı görülmektedir. Bu dört yaya alışveriş sokağının bulunduğu şehirlerde ikinci bir yaya alışveriş sokağının da bulunduğu dikkate alınır, kullanılma sıklığı yüksek olan yaya alışveriş sokaklarının geçirgen nitelikte olduğu düşünülebilir.



Şekil 39. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının genel kullanılma sıklığı

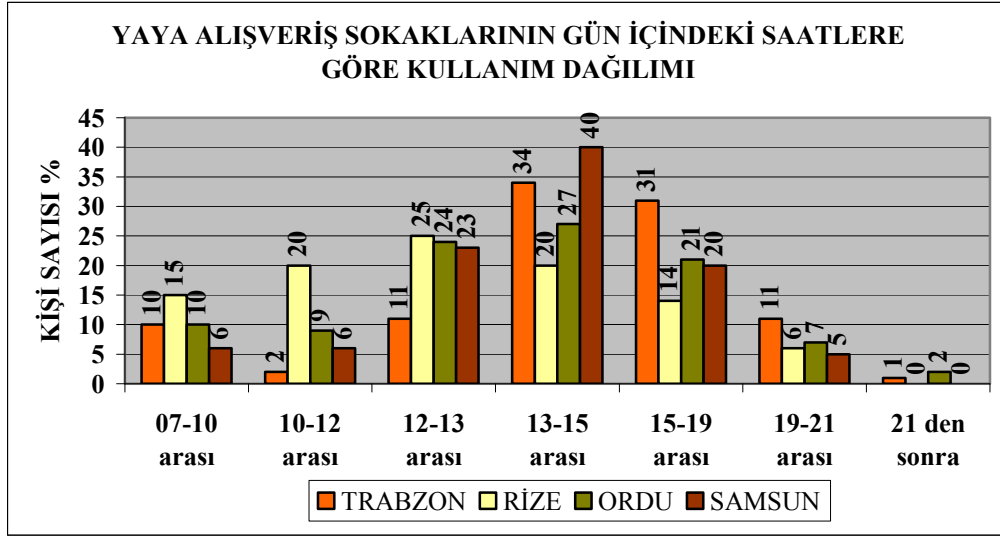
Tüm yaya alışveriş sokaklarında, kullanıcıların hafta içi yada hafta sonu tercihlerinin olup olmadığı sorgulanmıştır. Nitelikli yaya sokaklarının kullanımında hafta içi yada hafta sonu tercihi yapılmadığı düşünüldüğü için bu sorgulama gerçekleştirilmiştir. Tüm illerde kullanım tercihinin hafta içi ya da hafta sonu arasında büyük farklılık göstermediği saptanmıştır(Şekil 40). Bölgelere göre saptanan farklılıklar, kültürel normlar ve yaşam biçimleri ile ilişkili olabileceği düşünülmektedir.



Şekil 40 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarının hafta boyunca kullanım durumu

Gün içindeki zaman dilimi açısından kullanımın sorgulandığı bir diğer soruda, her dört yaya alışveriş sokağında, 13 ile 15 saatleri arasında kullanımların diğer saatlere oranla daha fazla olduğu belirlenmiştir (Şekil 41). Bu zaman dilimi, çalışan kullanıcıların öğle tatili saatleri ve çalışmayan grubun evlerinden çıkma saatleri olarak düşünülmektedir.

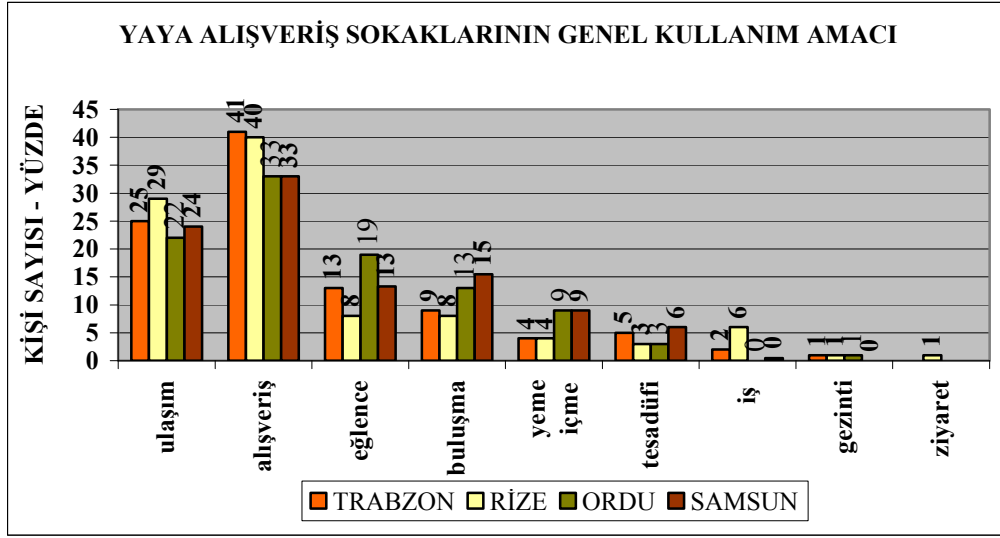
Yine bu grafiğe bakıldığında, gece kullanımının oldukça düşük olduğu görülmektedir. Hem güvenlik açısından hem de etkinlikler açısından yapılacak yeni düzenlemelerle gece kullanımı sağlanarak, sokağın kullanım zamanı geçirgenlik ve dolayısıyla nitelik arttırabilir. Montgomery’de başarılı mekanların günün ve gecenin değişik zaman dilimlerinde kullanılabilirliğine bağlamıştır (Montgomery,1998).



Şekil 41 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarının gün içindeki saatlere göre kullanım durumu

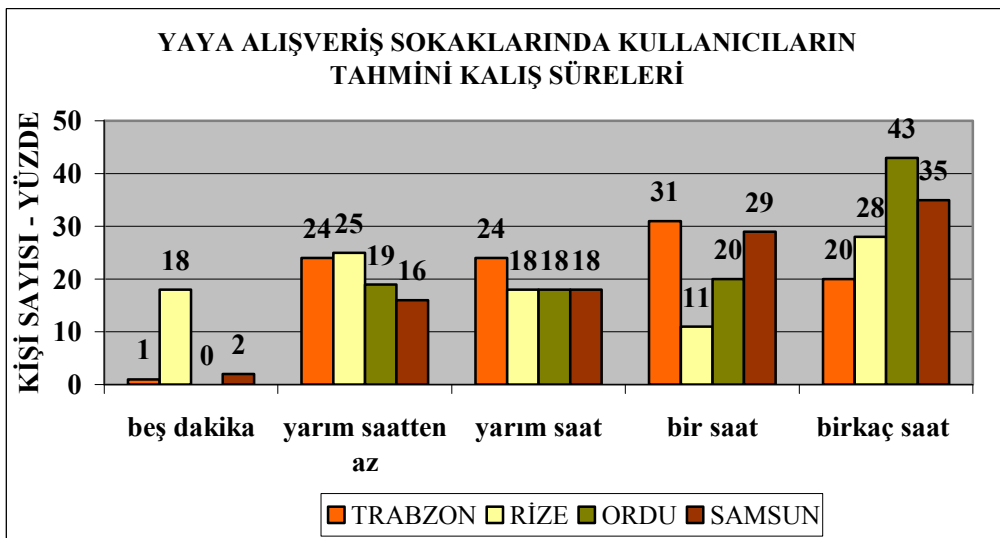
Kullanıcıların yaya alışveriş sokaklarını, genelde kullanım amaçlarını belirlemek amacıyla sorulan soruya alınan cevaplara bakıldığında ise her dört ilde ulaşım ve alışveriş amaçlarıyla kullanımların diğer amaçlara göre kullanımlardan daha fazla olduğu saptanmıştır (Şekil 42). Bu sorgulama, davranış gözlemlerinde elde edilen verilerle de aynı doğrultuda olup , anket çalışması ile birbirlerini desteklemektedir. Montgomery de tüm başarılı kentsel alanlarda anahtarın ticaret olduğunu belirtmiştir (Montgomery,1995).

Yine bu grafiğe bakıldığında sokağı buluşma amaçlı kullanma oranının dördüncü sırada oluşunun , sokağın algısal boyuttaki kazanımlarıyla ilişkili olduğu düşünülmüş ve buna bağlı olarak, algısal özelliklerle ilişkili olan okunabilirlik kavramının Samsun ve Ordu ilinde bulunan yaya alışveriş sokaklarında ön plana çıktığı görülmüştür.



Şekil 42 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarının genel kullanım amaçları

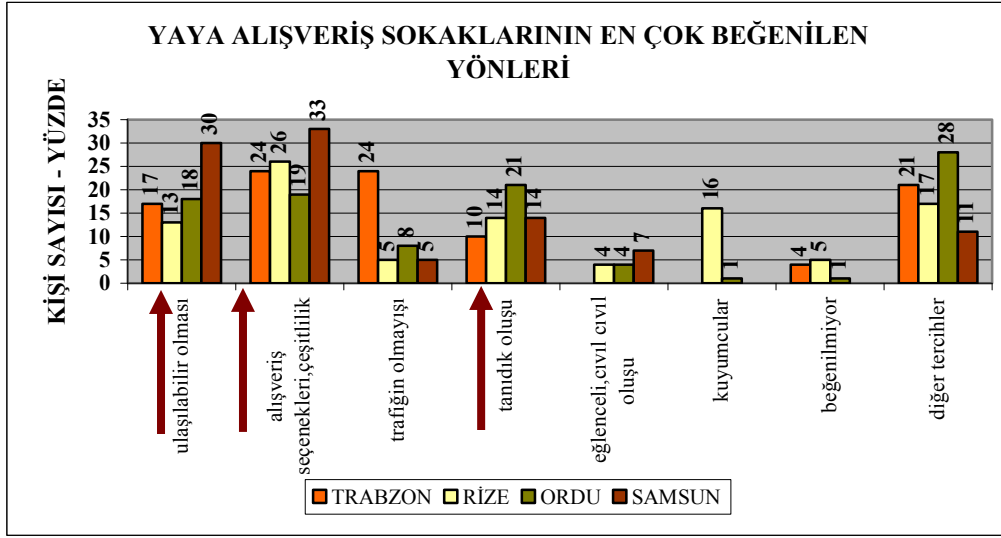
Tüm yaya alışveriş sokaklarında, kullanıcıların kaldıkları süreleri belirlemek amacı ile sorulan soruya, alınan yanıtlar aşağıdaki şekilde sunulmuştur (Şekil 43). Bu grafiğe bakıldığında Trabzon ilindeki kullanıcıların bir saat, Rize, Ordu ve Samsun illerinde ise birkaç saat kaldıkları anlaşılmaktadır. Hem anket çalışmasında hem de davranış gözlemlerinde tespit edilen ortak nokta, ulaşım amaçlı kullanımlarda sokakta kalış süresi oldukça azdır. Bunun yanında sokağa ulaşım amaçlı girenlerden bazılarının zaman zaman , farklı kullanımlara yöneldiği de görülmüştür.



Şekil 43. İllere göre yaya alışveriş sokaklarında kullanıcıların tahmini kalış süreleri

Tercihler ya da beklentilerin geçirgenliğe olumlu katkı sağladığı düşünüldüğü için, kullanıcıların, buldukları yaya alışveriş sokaklarının, en çok beğendikleri yönleri sorusuna alınan cevapların, geçirgenlik kavramı için açıklayıcı nitelikte olacağı düşünülmüştür. Bu cevaplar aşağıda görülmektedir. Alınan yanıtlar illere göre farklılıklar göstermiştir. Grafikte düşük değere sahip, ancak çarpıcı olan bazı yanıtlar diğer tercihler altında toplanmıştır. Bunlar , “buluşma noktası olması, geniş olması, merkezde olması, bankaların bulunması, tarihi olması, uygun olması, ucuz olması, insanların neşeli olması, rahat olması, hareketlilik, kullanışlılık, vitrinler,ışıklar, ağaçlar, sinema, renkli olması, temizlik, simitçilerin bulunması, cafeler, tek sokak olması, parkı, döşemeleri, güzel olması ve kızların/erkeklerin olması” şeklinde alınan yanıtları içermektedir. Bu yanıtlar istatistiksel anlamda veri oluşturacak büyüklükte olmadıkları için tek başlık altında toplanmıştır. Ancak diğer yanıtlar gibi bu yanıtların varlığı da geçirgenliğe işaret eder niteliktedir.

Trabzon’da çeşitlilik ve trafiğin olmayışı, Rize’de çeşitlilik ve kuyumcuların varlığı, Ordu ilinde çeşitlilik ve tanıdık oluşu, Samsun ilinde ise, çeşitlilik ve ulaşılabilir olması öne çıkmaktadır. Ulaşılabilirlik Samsun Mecidiye caddesi’nde, Çeşitlilik faktörü her dört yaya alışveriş sokağında, özellikle Samsun Mecidiye caddesi’nde baskın durumdadır (Şekil 42). Jacobs da işlevsel çeşitliliğin, ekonomik ve sosyal açıdan sokaklar için önemli olduğunu ifade etmiştir (Jacobs, 1961-a; Montgomery, 1998; Çağlar,1992; Özkazanç, 1998). Bu bulgular, birçok değişik kullanım olanağı sunan mekanların, belirli bir kullanım için sınırlayan mekanlardan çok daha fazla çekici olduğunu ortaya koyarken, çok seçeneklilik, çok fonksiyonlu kullanılabilirlik, esneklik ve kullanıcı sayısını da attıracağı için beraberinde o mekana geçirgenlik kazandıracığı görüşünü desteklemektedir (Bentley,1985; Jacobs, 1961-a; Lennard ve Lennard 1987; Moudon, 1991; Karaman vd., 2001; Whyte, 1980, Oktay, 2007). Bu bulgu, çalışmanın temel varsayımını da doğrulamıştır.



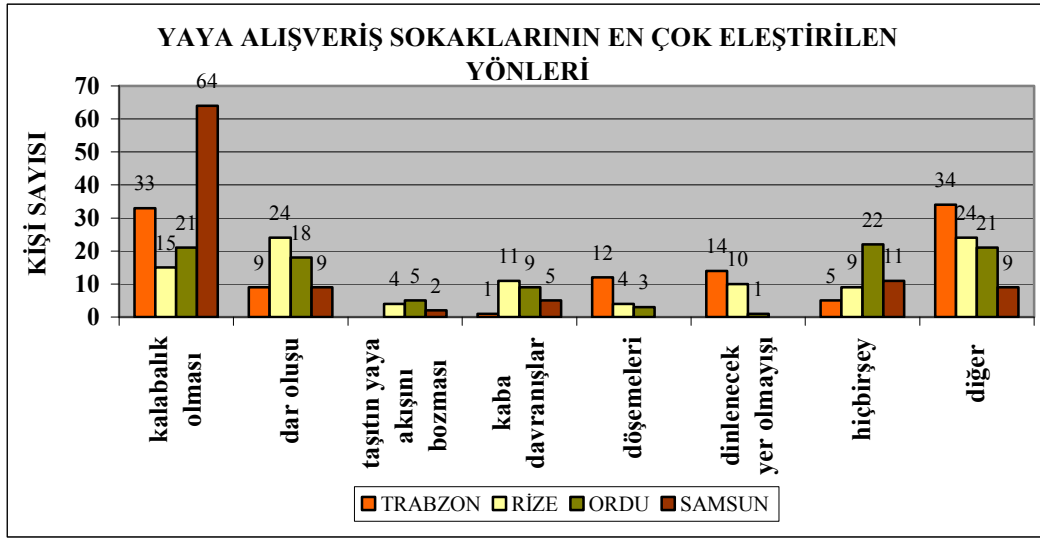
Şekil 44. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının beğenilen yönleri

Daha öncede belirtildiği gibi, tercihler ya da beklentiler geçirgenliğe olumlu katkı sağlarken eleştirilerin de olumsuz yönde etki edeceği düşünülmektedir. Bu nedenle kullanıcıların buldukları yaya alışveriş sokaklarının, en çok eleştirdikleri yönleri sorusu ile alınan cevapların, geçirgenlik kavramı için açıklayıcı nitelikte olacağı düşünülmüştür. Bu cevaplar aşağıda görülmektedir. Grafikte düşük değere sahip ancak çarpıcı nitelikte olan yanıtlar ise diğer tercihler altında toplanmıştır. Bu grupta, “kirli olması, seyyar satıcıların varlığı, çekici hale getirilememesi, mağazaların çok olması, lüks ve pahalı olması, estetik olmayan vitrinler, donatıların eksik olması, düzensizliği, tabelalar, yemek yenebilecek yerlerin olmayışı, bağlantıların az olması, altyapıdaki olumsuzluklar, mağazaların sokağa taşması, gece güvenliğinin olmayışı, aktivite yokluğu, pazarları kapalı olması, akşamları erken boşalıyor olması, parsellenmiş gibi olması, bisikletliler, uzun olması, yeşilin olmayışı, erkekler, kanalizasyon kokusu, yağmurda kullanışsız olması, yapıların çok eski olması, binaların çok yüksek olması” şeklinde alınan yanıtlar toplanmıştır.

Trabzon, Ordu ve Samsun illerinde kalabalık olma durumu, Rize’de dar olma durumu, sokakların en çok eleştirdikleri yönleridir (Şekil 45). Şekil 9 da gösterildiği gibi (Marshall, 2005), sözü edilen diğer faktörlere oranla sokağın dar ve kalabalık oluşu geçirgenlik üzerinde daha olumsuz bir etki yaratmaktadır. Lang’in, başarılı mekanları; fiziksel konfor sağlayan, sürekli davranış modeli sunan, hoş giden duygusal deneyimler

kazandıran ve kullanıcıları için pozitif sembolik bağlar taşıyan mekanlar olarak ifade etmesi(Lang, 1987), rahatlık kullanıcılar için önemli bir unsurdur.

Sokak öncelikle akıcı olmalıdır. Kalabalık olma veya sokağın dar olması rahatlığı beraberinde de akıcılığı olumsuz olarak etkilediği için bu sonuçlar, bir alanda yaya akışı sağlanırsa, insanlar oldukça rahat bir şekilde bulunduğu mekanı dolaşabilir, o mekandan bir başka mekana sahip olduğu bağlantılardan rahatlıkla geçebilir görüşünü desteklemektedir (Montgomery,1995).

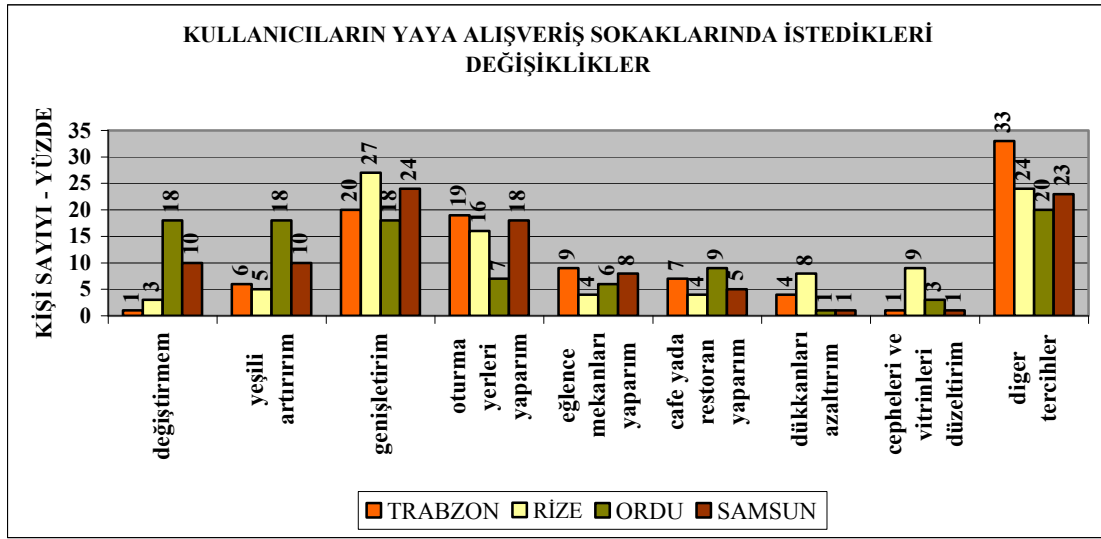


Şekil 45. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının en çok eleştirilen yönleri

Ankete katılan kullanıcılara sorulan bir diğer açık uçlu soruda, tüm yetkilerin kendilerinde oldukları durumda yapmak istedikleri sorgulanmıştır. Bu sorgulamayla amaç, kullanıcıları yönlendirmeden, özgün olabilecek görüşlerini tespit etmektir. Tercihler yada eleştirilerin yanında beklentilerin de geçirgenliğe olumlu katkı sağlayabileceği düşünülmektedir. Bu nedenle kullanıcıların buldukları yaya alışveriş sokaklarında, yapmak istedikleri değişikliklerin, geçirgenlik kavramı için açıklayıcı nitelikte olabileceği düşünülmüştür. Alınan yanıtlara bakıldığında çarpıcı olan, fakat düşük değere sahip yanıtlar diğer tercihler altında toplanmıştır. Bunlar, “iş çeşitliliğini arttırırım, gece kullanımına yönelik düzenlemeler yaparım, gece güvenliğini arttırırım, donatı ilave ederim, düzen getiririm, çay bahçesi yaparım, yaya akışını bozan düşey trafiği kapatırım, her şeyi değiştiririm, havuz ve ışık gösteri sistemleri eklerim, tarihi binaları restore ettiririm, aydınlatma eklerim, tabelaları kaldırtırım, düşey bağlantıları arttırırım, denetimi

arttırırım, etkinlik alanlarını arttırırım, büyük mağazalar eklerim, dükkanların sokağa taşmasını engellerim, sokağın üstünü kapatırım, wc yaparım, girişleri vurgularım, modernize ederim, karmaşayı çözerim, temizletirim, seyyar satıcı sokmam, iki yönlü yaparım, kapalı çarşı gibi yaparım, döşeme taşlarını değiştiririm, çekici hale getiririm” şeklinde alınan yanıtlardır.

“Sokağı aynen korurdum” cevabını veren kullanıcı oranı en fazla %18 ile Ordu ilinde alınmıştır. Diğer değişiklikler ise aşağıdaki grafikte verilmiştir (Şekil 46). “Sokağı genişletmek, oturma ve dinlenme alanları oluşturmak, eğlence mekanları yapmak, yeşil alanları artırmak” gibi değişiklikler ağırlıklı olarak göze çarpmaktadır.



Şekil 46 .İllere göre yaya alışveriş sokaklarında, kullanıcıların istedikleri değişiklikler

3.2.2. II. Anketten Sıfat Çiftlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Genel Bulgular

Trabzon Kunduracılar caddesi’nde yapılan ikinci anket çalışmasında, kullanıcıların buldukları sokak için sıfat tanımlamaları yapmaları istenmiştir. Lynch, kullanıcının yaş, kültür, cinsiyet ve alışkanlıklara bağlı olarak sokak mekanını, farklı şekillerde algılandığını ileri sürdüğü için, bu çalışmada cinsiyet,yaş, meslek ve eğitimin öncelikle geçirgenlikle ve diğer sıfatlarla ilişkisi olup olmadığı düşünölmüş ve bu varsayımın sınanması için ilgili v eriler toplanıp χ^2 testi ile yorumlanmıştır . χ^2 testi sonuçlarına göre

(Ek 11, Ek 12, Ek 13, Ek 14) geçirgenliğin cinsiyet,yaş, meslek ve eğitim faktörlerine bağlı olarak değişmediği görülmüştür. Cinsiyet, yaş, meslek ve eğitim faktörlerine göre değişiklik gösteren sıfat çiftleri ilgili tablolarda koyu renkle gösterilmiştir.

3.2.2.1. Sıfat Çiftlerinin Cinsiyet Faktörü ile İlişisine Bağlı Bulgular

Aşağıdaki tabloda, verilen sıfat çiftlerinin cinsiyet faktörü ile ilişkisi görülmektedir. Verilen cevaplardan, sıfat çiftleri üzerinde cinsiyetin etkisine, H_0 hipotezi, cinsiyet ile sıfat çiftleri arasında ilişki yoktur kabul edilerek bakılmıştır. Hesaplanan χ^2 değerleri $p < 0.05$ önem düzeyinde, Pahalı-Ucuz, İtici-Davetkar sıfat çiftleri haricinde anlamlı çıkmıştır. Sonuçlar Kunduracılar caddesi kullanıcılarının cinsiyetlerine göre Pahalı-Ucuz ve İtici-Davetkar tanımlamaları farklılıklar göstermiştir. Bu sonuçlar, Kunduracılar caddesinin erkek kullanıcılarına göre, pahalı ve itici, kadın kullanıcılarına göre ucuz ve davetkar olduğunu göstermiştir. Ayrıntılı tablolar eklerde verilmiştir (Ek 11).

Tablo 9. Cinsiyet - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu

CİNSİYET	χ^2	Serbestlik derecesi	Önem düzeyi
Kalabalık- Sakin	9.644	6	0.14
Dar-Geniş	4.499	6	0.609
Sıkıcı-Eğlenceli	5.682	6	0.46
İşlek Değil-İşlek	5.337	6	0.501
Kısa-Uzun	8.640	6	0.195
İmkanları Az-İmkanları Fazla	1.301	6	0.972
Cansız-Canlı	9.987	6	0.125
Pahalı-Ucuz	18.576	6	0.005
Sıradan-Çekici	6.493	6	0.370
Huzursuz Edici-Huzur Verici	5.555	6	0.475
Kapalı-Açık	6.108	6	0.411
Akıcı Değil-Akıcı	4.519	6	0.607
İtici-Davetkar	23.971	6	0.001
Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	10.915	6	0.091
Yabancı-Tanıdık	11.695	6	0.069
Sevimsiz-Sevimli	6.041	6	0.419
Kullanışsız-Kullanışlı	8.188	6	0.225
İşlevsiz-İşlevsel	6.583	6	0.361
Geçirgen Değil-Geçirgen	5.465	6	0.486

3.2.2.2. Sıfat Çiftlerinin Yaş Faktörü ile İlişkisine Bağlı Bulgular

Aşağıdaki tabloda, verilen sıfat çiftlerinin yaş faktörü ile ilişkisi görülmektedir. Verilen cevaplardan, sıfat çiftleri üzerinde yaşın etkisine, H_0 hipotezi, yaş ile sıfat çiftleri arasında ilişki yoktur kabul edilerek bakılmıştır. Hesaplanan χ^2 değerleri $p < 0.05$ önem düzeyinde, Kısa-Uzun, Sıradan-Çekici sıfat çiftleri haricinde anlamlı çıkmıştır. Sonuçlar Kunduracılar caddesinin kullanıcılarının yaşlarına göre Kısa-Uzun ve Sıradan-Çekici tanımlamaları farklılıklar göstermiştir. Bu sonuçlar, Kunduracılar caddesini 21-25 yaş arasındaki gençlere göre yüksek düzeyde sıradan ve uzun bulunduğunu, diğer yaş gruplarının ise aynı yönde kısa ve çekici bulduklarını göstermiştir. Ayrıntılı tablolar eklerde verilmiştir (Ek 12).

Tablo 10. Yaş - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu

YAŞ	χ^2	Serbestlik derecesi	Önem düzeyi
Kalabalık- Sakin	55.653	48	0.209
Dar-Geniş	47.293	48	0.502
Sıkıcı-Eğlenceli	52.216	48	0.314
İşlek Değil-İşlek	56.755	48	0.181
<u>Kısa-Uzun</u>	66.510	48	<u>0.040</u>
İmkanları Az-İmkanları Fazla	41.908	48	0.720
Cansız-Canlı	47.659	48	0.487
Pahalı-Ucuz	64.212	48	0.059
<u>Sıradan-Çekici</u>	72.901	48	<u>0.012</u>
Huzursuz Edici-Huzur Verici	56.861	48	0.178
Kapalı-Açık	45.453	48	0.578
Akıcı Değil-Akıcı	55.276	48	0.219
İtici-Davetkar	43.685	48	0.650
Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	38.314	48	0.840
Yabancı-Tanıdık	62.461	48	0.078
Sevimsiz-Sevimli	44.460	48	0.619
Kullanışsız-Kullanışlı	46.511	48	0.534
İşlevsiz-İşlevsel	50.762	48	0.365
Geçirgen Değil-Geçirgen	32.369	48	0.959

3.2.2.3. Sıfat Çiftlerinin Meslek Faktörü ile İlişisine Bağlı Bulgular

Aşağıdaki tabloda, verilen sıfat çiftlerinin meslek faktörü ile ilişkisi görülmektedir. Verilen cevaplardan, sıfat çiftleri üzerinde mesleğin etkisine, H_0 hipotezi meslek ile sıfat çiftleri arasında ilişki yoktur kabul edilerek bakılmıştır. Hesaplanan χ^2 değerleri $p < 0.05$ önem düzeyinde, Cansız-Canlı, Huzursuz Edici-Huzur Verici, Akıcı Değil-Akıcı, Sevimsiz-Sevimli sıfat çiftleri haricinde anlamlı çıkmıştır. Sonuçlar Kunduracılar caddesinin kullanıcılarının mesleklerine göre Cansız-Canlı, Huzursuz Edici-Huzur Verici, Akıcı Değil-Akıcı, Sevimsiz-Sevimli tanımlamaları farklılıklar göstermiştir. Bu sonuçlar, öğrencilerin sokağı yüksek düzeyde canlı, akıcı, sevimli ve huzursuz edici bulduklarını, diğer meslek gruplarının ise cansız, akıcı değil, sevimsiz ve huzur verici bulduklarını göstermiştir. Ayrıntılı tablolar eklerde verilmiştir (Ek 13).

Tablo 11. Meslek - sıfat çiftleri ilişkisinin X^2 tablosu

MESLEK	χ^2	Serbestlik derecesi	Önem düzeyi
Kalabalık- Sakin	40.057	42	0.557
Dar-Geniş	39.321	42	0.589
Sıkıcı-Eğlenceli	33.061	42	0.837
İşlek Değil-İşlek	30.114	42	0.915
Kısa-Uzun	51.253	42	0.155
İmkanları Az-İmkanları Fazla	43.881	42	0.392
<u>Cansız-Canlı</u>	75.844	42	<u>0.001</u>
Pahalı-Ucuz	46.721	42	0.285
Sıradan-Çekici	44.511	42	0.366
<u>Huzursuz Edici-Huzur Verici</u>	63.804	42	<u>0.017</u>
Kapalı-Açık	40.912	42	0.519
<u>Akıcı Değil-Akıcı</u>	62.494	42	<u>0.022</u>
İtici-Davetkar	48.882	42	0.216
Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	51.769	42	0.144
Yabancı-Tanıdık	56.892	42	0.062
<u>Sevimsiz-Sevimli</u>	65.146	42	<u>0.013</u>
Kullanışsız-Kullanışlı	53.952	42	0.102
İşlevsiz-İşlevsel	57.052	42	0.061
Geçirgen Değil-Geçirgen	34.095	42	0.802

3.2.2.4. Sıfat Çiftlerinin Eğitim Faktörü ile İlişisine Bağlı Bulgular

Aşağıdaki tabloda, verilen sıfat çiftlerinin eğitim faktörü ile ilişkisi görülmektedir. Verilen cevaplardan, sıfat çiftleri üzerinde eğitimin etkisine, H_0 hipotezi eğitim ile sıfat çiftleri arasında ilişki yoktur kabul edilerek bakılmıştır. Hesaplanan χ^2 değerleri $p < 0.05$ önem düzeyinde, Kalabalık- Sakin, Kısa-Uzun, Yabancı-Tanıdık sıfat çiftleri haricinde anlamlı çıkmıştır. Sonuçlar Kunduracılar caddesinin kullanıcılarının eğitim durumlarına göre Kalabalık-Sakin, Kısa-Uzun ve Yabancı-Tanıdık tanımlamaları farklılıklar göstermiştir. Bu sonuçlar, üniversite öğrencilerinin, sokağı yüksek düzeyde kalabalık, uzun ve tanıdık bulduklarını, diğer gruplarının ise sakın, kısa, yabancı bulduklarını göstermiştir. Ayrıntılı tablolar eklerde verilmiştir (Ek 14).

Tablo 12. Eğitim - sıfat çiftleri ilişkisinin χ^2 tablosu

EĞİTİM	χ^2	Serbestlik derecesi	Önem düzeyi
Kalabalık- Sakin	29.342	18	0.044
Dar-Geniş	21.591	18	0.251
Sıkıcı-Eğlenceli	25.116	18	0.122
İşlek Değil-İşlek	11.592	18	0.868
Kısa-Uzun	27.949	18	0.063
İmkanları Az-İmkanları Fazla	15.956	18	0.596
Cansız-Canlı	24.405	18	0.142
Pahalı-Ucuz	21.606	18	0.250
Sıradan-Çekici	24.680	18	0.134
Huzursuz Edici-Huzur Verici	18.709	18	0.410
Kapalı-Açık	15.630	18	0.618
Akıcı Değil-Akıcı	26.714	18	0.085
İtici-Davetkar	15.450	18	0.631
Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	23.839	18	0.160
Yabancı-Tanıdık	31.932	18	0.022
Sevimsiz-Sevimli	21.463	18	0.257
Kullanışsız-Kullanışlı	15.615	18	0.619
İşlevsiz-İşlevsel	14.584	18	0.690
Geçirgen Değil-Geçirgen	9.921	18	0.934

3. 3. Fiziksel Özelliklere Bağlı Bulgular

3. 3. 1. Fiziksel Özelliklere Bağlı Bulgular 1: Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Bulgular



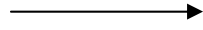
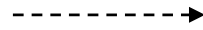
3.3.1.1. Kullanıcıların Sokaktan Ayrılma Yönlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1–2–3–4

3.3.1.1.1. Örnek Alan 1: Trabzon Kunduracılar Caddesi

Yapılan gözlemlerde kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri gözlenmiştir. Kullanıcıların, ayrılma tercihlerini gözlemleyerek, hem o bağlantıların geçirgenlik düzeyini, hem de sokağa katacağı geçirgenlik değerini belirlemek hedeflenmektedir.

Sokağa başlangıç veya bitiş noktasından katılan kullanıcıların pazartesi, çarşamba ve cumartesi günleri için ayrı ayrı sokaktan ayrılış yönlerini gösteren şemalar oluşturulmuştur. Şemalar üzerinde gösterilen rakamlar, her bağlantıdan ayrılan kullanıcı sayısını ifade etmektedir. Kolay anlaşılabilmesi ve anlatımı kolaylaştırmak için, kişi sayısı arttıkça daireler artırılmış ve koyulaştırılmıştır. Ayrıca kullanıcı yoğunluğuna paralel olarak bağlantılar da koyulaştırılmıştır. Aşağıdaki şekilde kullanım yoğunluğunun gösterildiği semboller verilmiştir (Tablo 13).

Tablo 13. Kullanım yoğunluğunu temsil eden göstergeler

Bağlantı kullanım yoğunluğu	göstergeler
Çok yoğun	
Orta yoğun	
Az yoğun	
Yok	

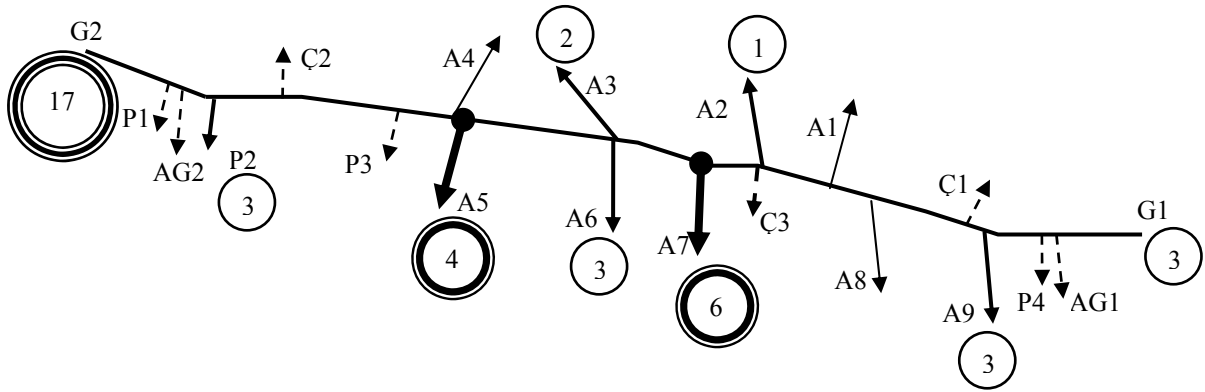
Yapılan gözlemlerde elde edilen veriler, her yaya alışveriş sokağı için önce günlere ve sokağa katılma yönlerine bağlı olarak, sonra tüm gözlemler çakıştırılarak sokağa katılma yönlerine bağlı olarak aşağıda verilmiştir.

Şekil 47’de pazartesi günü için yapılan gözlemde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %40’ının sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıktıkları saptanmıştır.

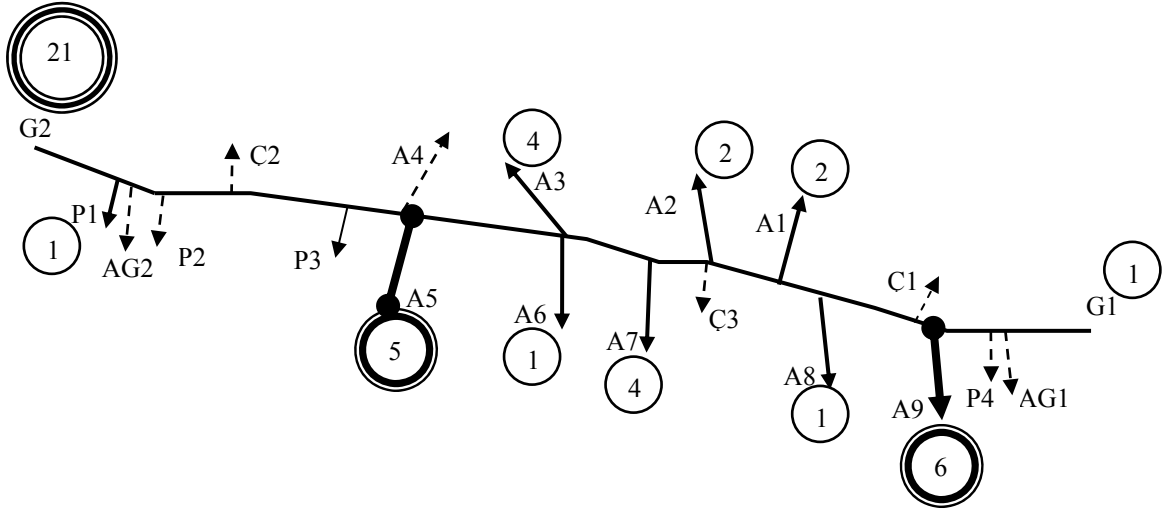
%7 si ise girdiği yönde sokağı terk etmiştir. Yine %7 lik bir grup sokağın kuzey yönündeki bağlantılarını kullanarak ayrılmıştır. Kullanıcıların %46 sı ise sokağı güney yönüne açılan bağlantılardan terk etmiştir.

Çarşamba günü için yapılan gözlem şekil 48’de verilmiştir. G1 yönünden sokağı katılan kullanıcıların % 2 si sokağı girdiği yönden tekrar dönerek çıkmıştır. %21’inin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıktıkları saptanmıştır. Kullanıcıların %38 i sokağın güney bağlantılarından, %16 sı ise kuzey bağlantılarından ayrılmıştır.

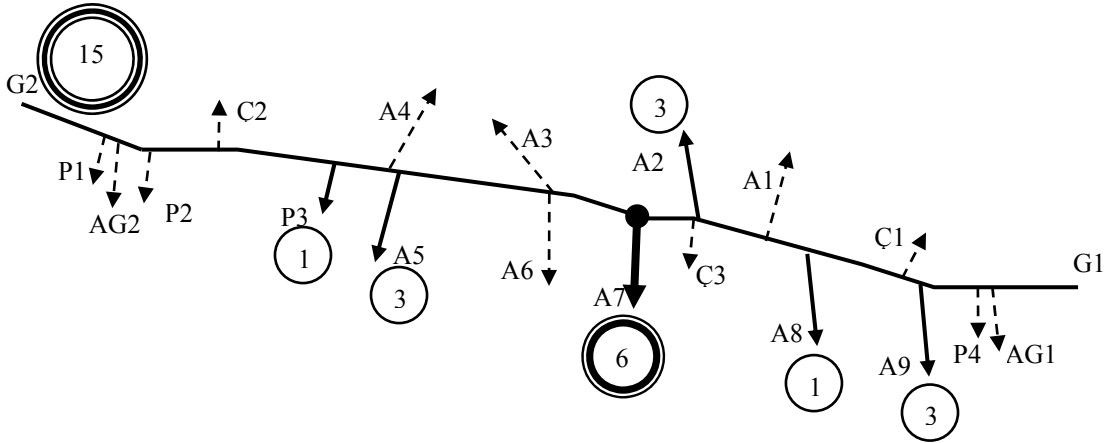
Şekil 49’da ise, cumartesi günü için yapılan gözlemden, G1 yönünden sokağı katılan kullanıcıların %43’ünün sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıktıkları görülmüştür. Kullanıcıların %49 u sokağın güney bağlantılarından, % 8’inin ise kuzey bağlantılarından ayrıldığı saptanmıştır.



Şekil 47. Kunduracılar caddesine pazartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



Şekil 48. Kunduracılar caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

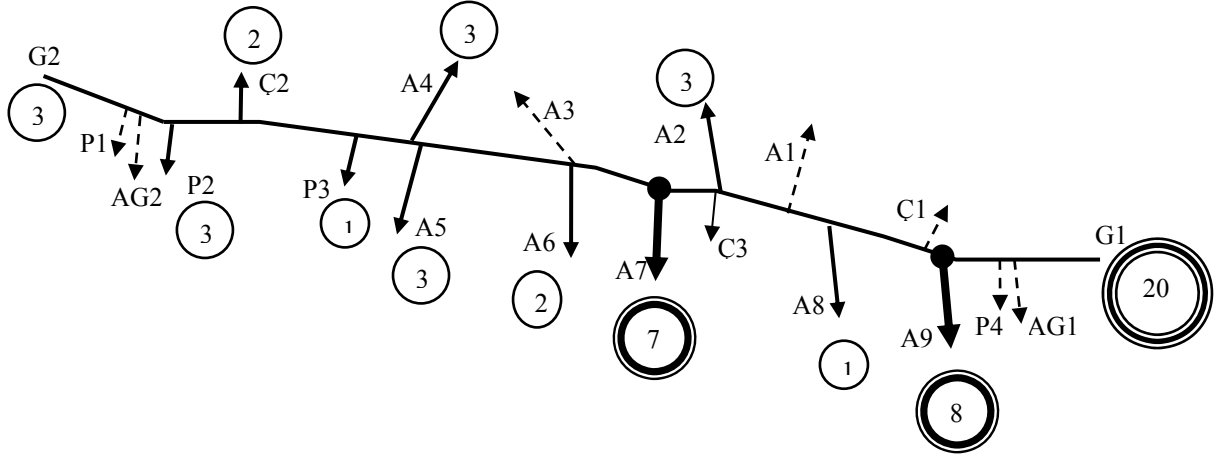


Şekil 49. Kunduracılar caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

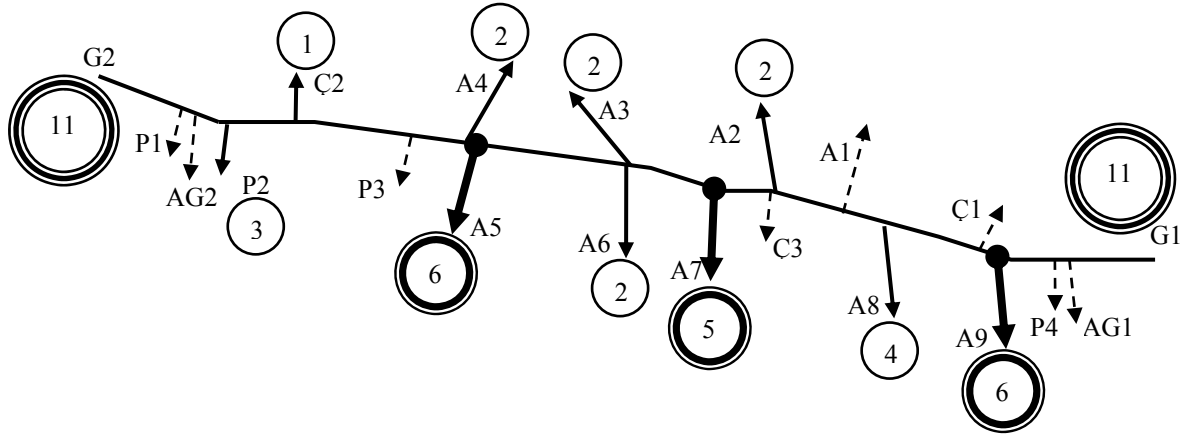
Şekil 50'de ise pazartesi günü için yapılan gözlemden G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 5'i sokağa girdiği yönden tekrar dönerek çıkmıştır. %36'sı karşı yönden sokağı terk etmiştir. %45 i sokağın güney bağlantılarından, %14'ü ise kuzey bağlantılarından ayrılmıştır.

Çarşamba günü için yapılan gözlem şekil 51'de verilmiştir. G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 20'si sokağa girdiği yönden tekrar dönerek çıkmıştır. Yine kullanıcıların %20'sinin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıktıkları saptanmıştır. Kullanıcıların %47'sinin sokağın güney bağlantılarından, % 13'ünün ise kuzey bağlantılarından ayrıldığı gözlenmiştir.

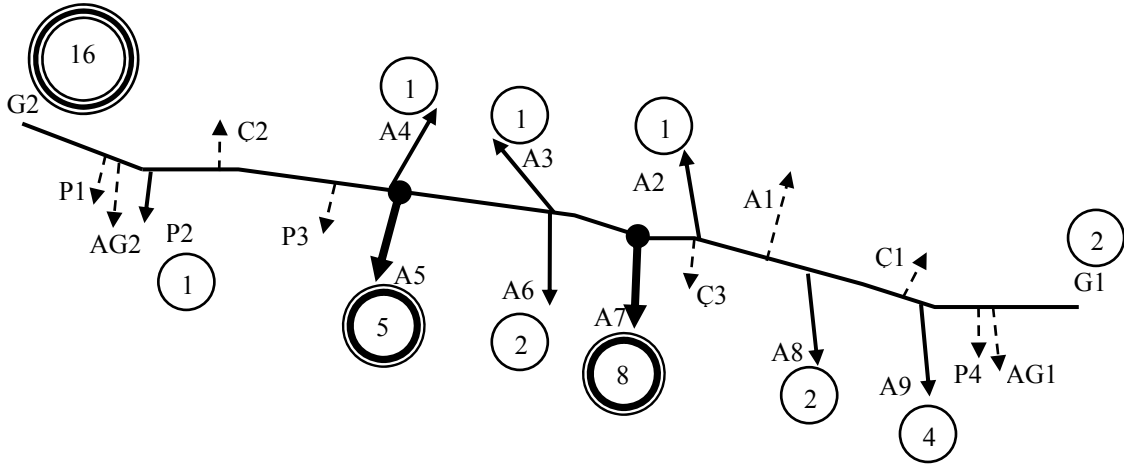
Cumartesi günü için yapılan gözlem ise şekil 52’de gösterilmiştir. G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %37’ sinin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıktıkları görülmüştür. Kullanıcıların %51’inin sokağın güney bağlantılarından, % 7’sinin ise kuzey bağlantılarından ayrıldığı belirlenmiştir. Bunun yanında kullanıcıların % 5 i sokağa girdiği yönden tekrar dönerek çıkmıştır.



Şekil 50. Kunduracılar caddesine pazartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



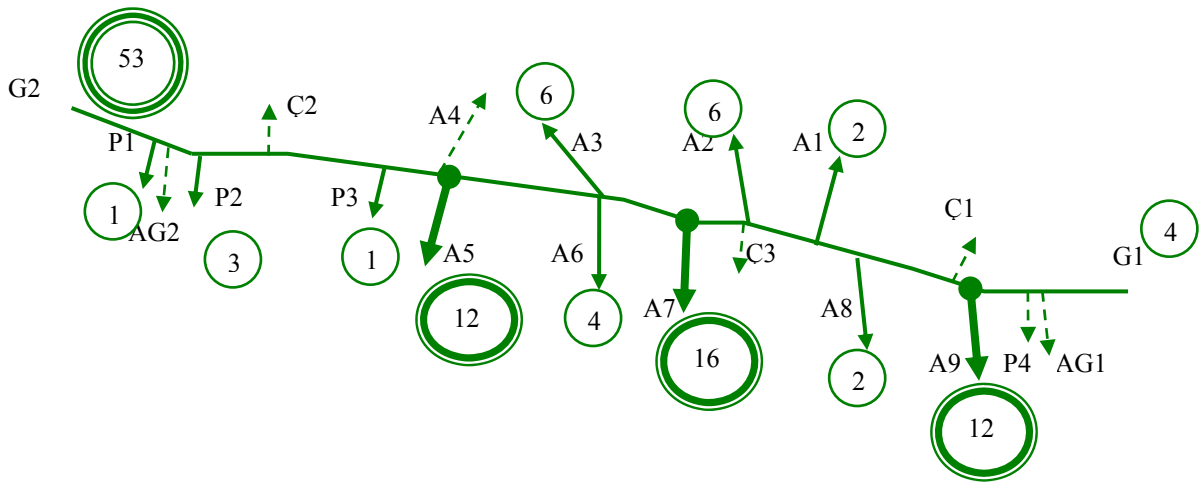
Şekil 51 . Kunduracılar caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



Şekil 52. Kunduracılar caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Her üç gün yapılan gözlemlere birlikte bakıldığında, Trabzon Kunduracılar caddesine G1 yönünden katılan kullanıcıların %14 ünün G1 den, %28 inin G2 den, % 12 sinin ise kuzey bağlantılarından ayrıldığı belirlenmiştir. Bunun yanında kullanıcıların % 46'sı güney bağlantılarından ayrılmıştır(Şekil 53).

Şekil 54'de ise, her üç gün yapılan gözlemlere bakıldığında, Trabzon Kunduracılar caddesine G2 yönünden katılan kullanıcıların %21 i G1 den, %20 si G2 den ayrılmıştır. % 12 si ise kuzey bağlantılarından, % 47 si ise sokağın güney bağlantılarından ayrılmışlardır.



Şekil 53. Kunduracılar caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı



Şekil 55 . Kunduracılar caddesi kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı

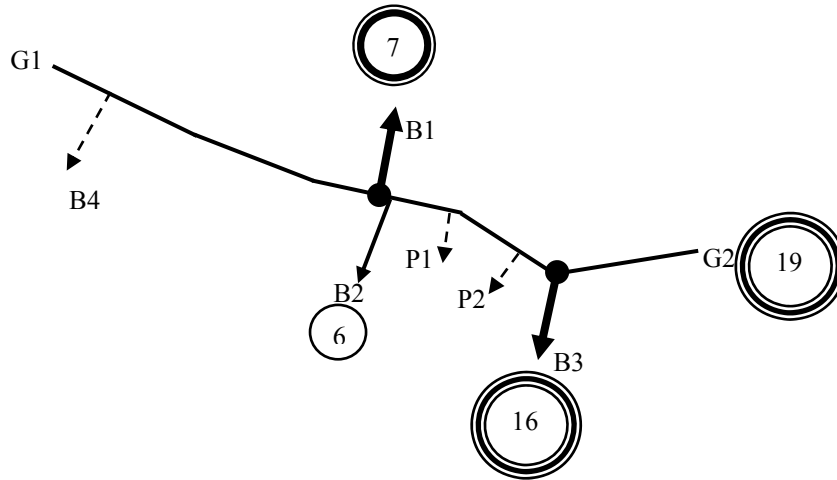
Kunduracılar caddesinde yapılan bu gözlemede kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımlarına bakıldığında, en çok tercih edilen bağlantılarda yürümenin en önemli unsurlarından biri olan varılacak yerin niteliği (Cullen, 1961; Lynch, 1975; Kolody, 2002) kalitesi, konforu (Lang, 1987), bağlantılı olma durumu (Carmona vd., 2003), rahat, çekici (Bentley, 1985), anlamlı (Bentley, 1985; Lynch, 1975), ve ulaşılabilir yerler (Marshall, 2005) olmasının geçişlilik düzeyini arttırdığı görülmektedir. Bu yaya alışveriş sokağının her üç gün yapılan gözlemlerinde, kuzey bağlantılarının güney bağlantılarından daha az tercih edildiği açıkça görülmüştür. Güney bağlantıları, öncelikle merkeze doğrudan açılmakta, daha geniş olan Maraş caddesine uzanmakta ve o bağlantılar üzerinde daha çekici birimler bulunmaktadır. Ayrıca güney bağlantıları kuzey bağlantılarına oranla fiziksel anlamda daha geniş olduğu için akıcı ve ferah görünümüyle tercih edilmektedir. Kuzey bağlantılarının güney bağlantılarından sayısal olarak da az olması, geçişliliği tanımlayan ulaşılabilirlik ilkesine göre, bir çevrenin hem başka alanlara hemde kendi içinde yol seçenekleri sunma derecesi anlamında, “bir olanak ölçüsü olma” anlamındaki görüşü desteklemektedir (Carmona vd., 2003). Handy ve Kolody’in yaptığı çalışmalar da bu yöndedir.

3.3.1.1.2. Örnek Alan 2:Rize Kazım Karabekir Caddesi

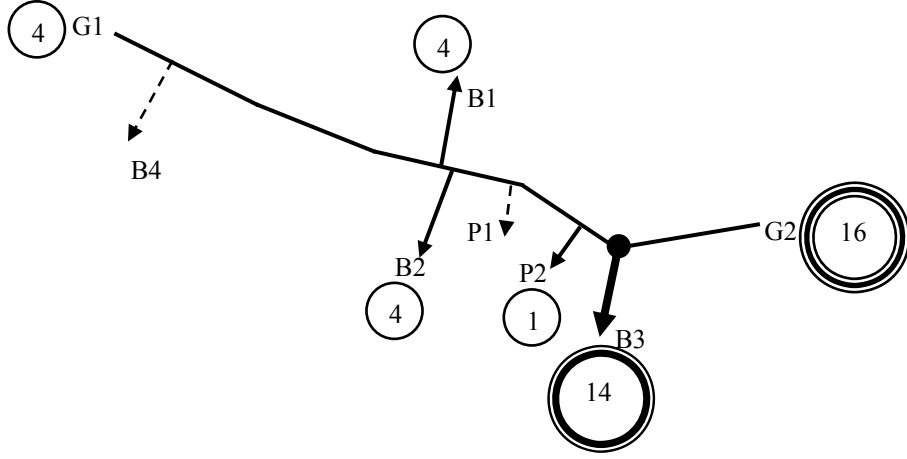
Pazartesi günü yapılan gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %40' ı sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %46' sı güney bağlantılarından, % 14' ü ise kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir (Şekil 56).

Çarşamba günü yapılan gözlem şekil de verilmiştir. G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %36 sı sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %44 ü güney bağlantılarından, % 11' i kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %9 luk bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrıldığı saptanmıştır (Şekil 57).

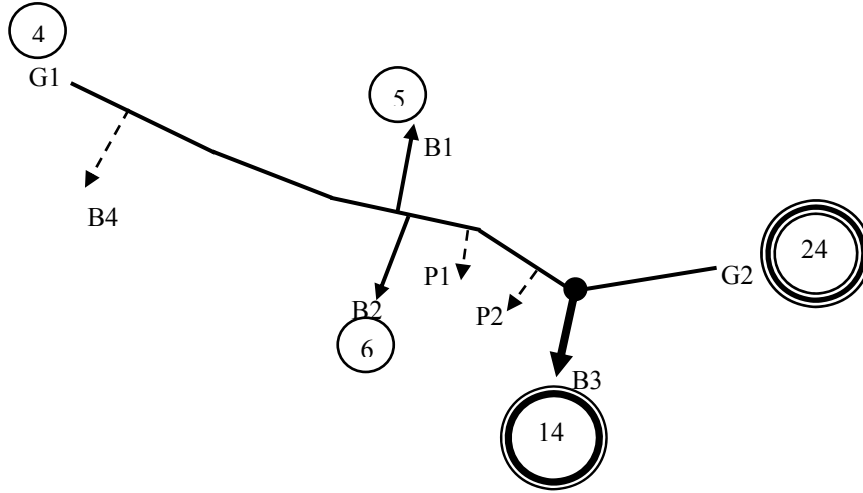
Şekil 58'de ise , cumartesi günü yapılan gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %45' inin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrıldığı saptanmıştır. Kullanıcıların %38' inin güney bağlantılarından, % 9' u ise kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %8 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.



Şekil 56. Kazım Karabekir caddesine pazartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



Şekil 57 . Kazım Karabekir caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



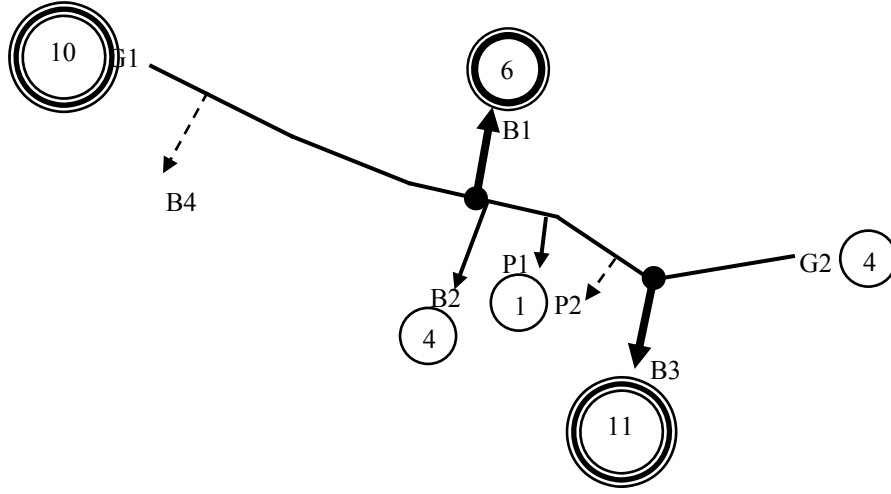
Şekil 58. Kazım Karabekir caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Şekil 59'da , pazartesi günü yapılan gözlemden G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %28' inin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrıldıkları saptanmıştır. Kullanıcıların %44' si güney bağlantılarından, % 17' si kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %11 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.

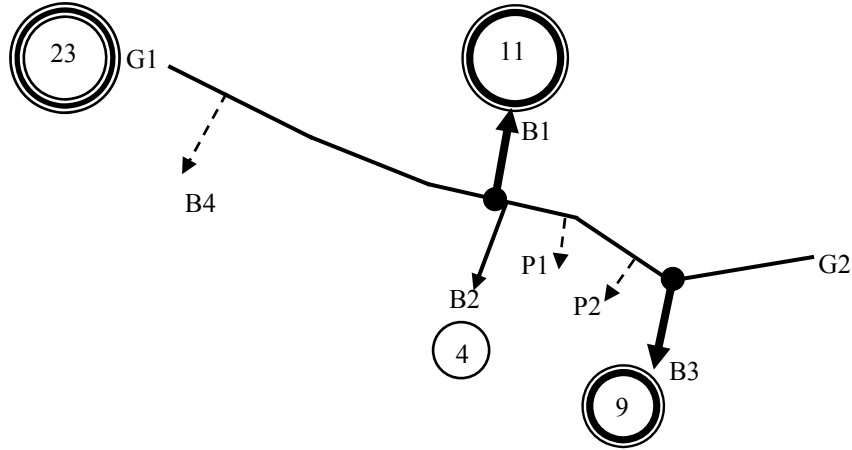
Çarşamba günü yapılan gözlem şekil 57 de sunulmuştur. G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %48' i sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %27' si güney bağlantılarından, % 23'ü kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %2

lik bir grubun ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrıldığı gözlenmiştir (Şekil 60).

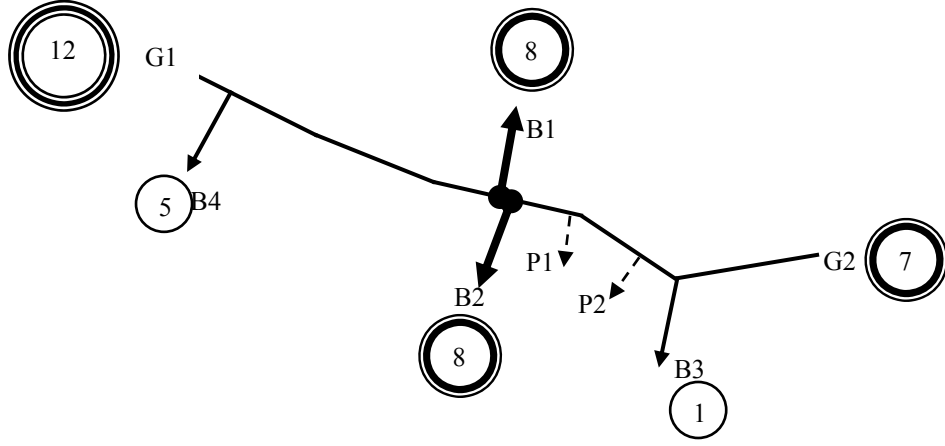
Şekil 61'da ise , cumartesi günü yapılan gözlemden G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %29'unun sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrıldığı saptanmıştır. Kullanıcıların %34'ü güney bağlantılarından, %20'si kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %17'lik bir grubun ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrıldığı gözlenmiştir.



Şekil 59. Kazım Karabekir caddesine pazartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

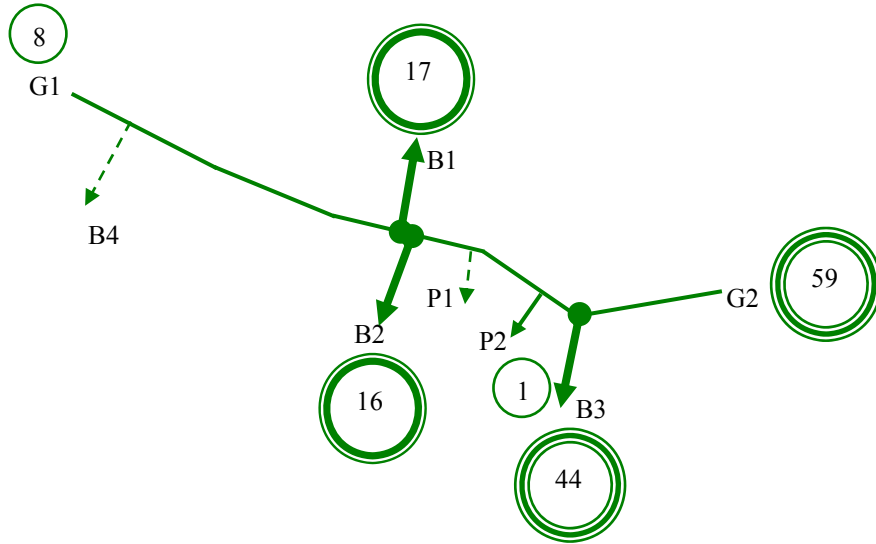


Şekil 60. Kazım Karabekir caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



Şekil 61. Kazım Karabekir caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

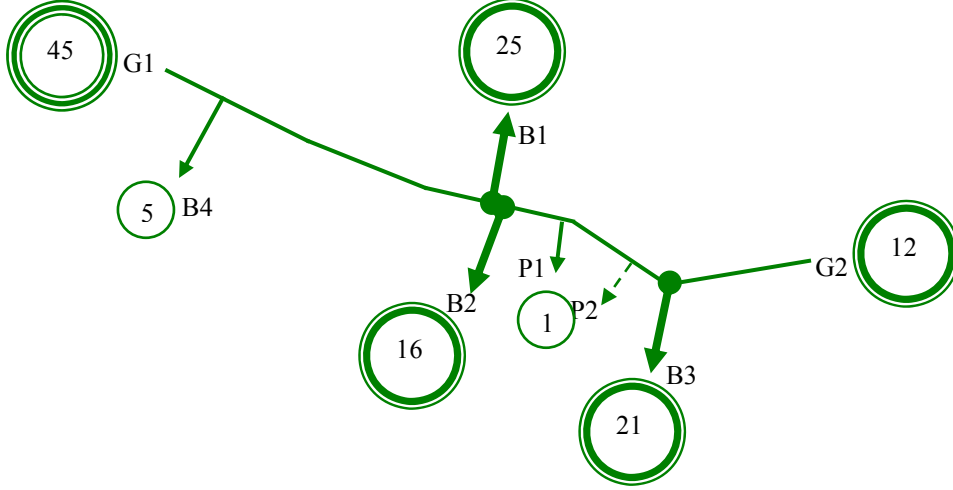
Şekil 62’de ise , tüm gözlemlere bağlı olarak G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %41’ inin sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrıldıkları saptanmıştır. Kullanıcıların %42’ si güney bağlantılarından, % 12’ si kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. % 5 lik bir grubun ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrıldığı gözlenmiştir.



Şekil 62. Kazım Karabekir caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

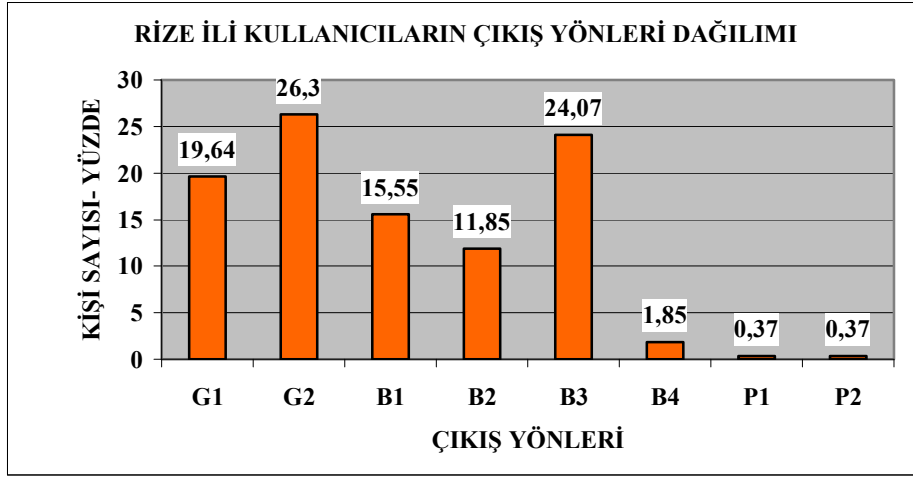
Tüm gözlemlerde G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %36’ sı sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %34’ ü güney bağlantılarından, %

20'si kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. % 10 luk bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır (Şekil 63).



Şekil 63. Kazım Karabekir caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

Kazım Karabekir caddesinde yapılan uygulamada kullanıcıların sokaktan ayrılış yönlerinin genel toplamı şekilde verilmektedir (Şekil 64). Burada en yoğun geçişler sırasıyla, G2 Orta cami yönünden girişte, B3 Manifaturacılar caddesi, G1 Belediye binası yönünden girişte, B1 park yönüne bağlanan sokakta, B2 ise tek el binasına çıkan sokaktan olduğu gözlenmiştir. Diğer bağlantıların daha zayıf olduğu görülmüştür.



Şekil 64. Rize ili kullanıcıların sokaktan çıkış yönleri

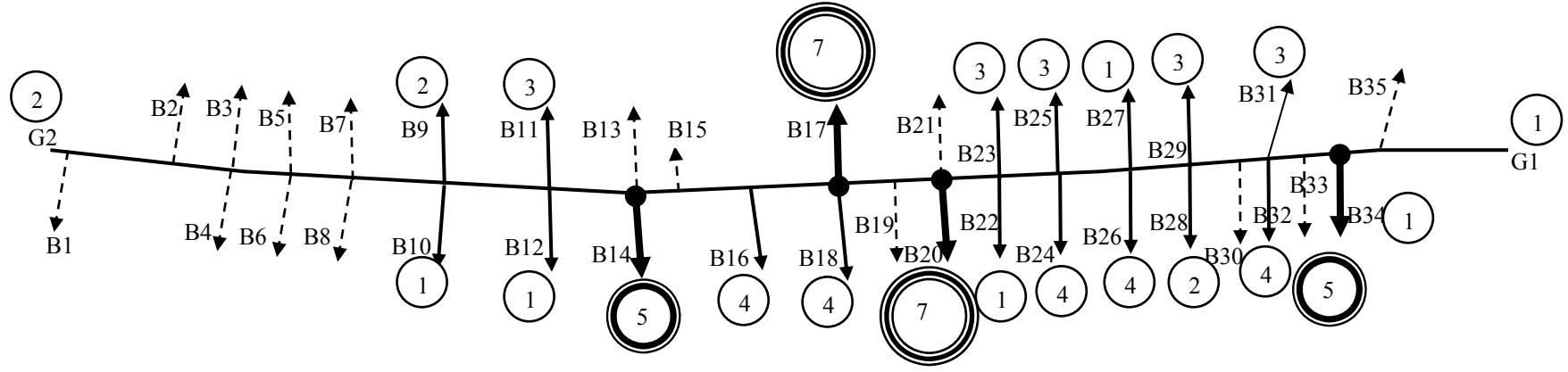
Kazım Karabekir caddesinde yapılan gözlemin sonuçları, Kunduracılar caddesinde yapılan gözlemin sonuçları ile benzerlik göstermektedir. Her iki caddenin de güneyindeki etkinlikler ve olanaklar daha fazladır. Yine varılacak yerin niteliği (Cullen, 1961; Lynch, 1975; Kolody, 2002) kalitesi, konforu (Lang, 1987), bağlantılı olma durumu (Carmona vd., 2003), rahat (Montgomery, 1995), çekici (Bentley, 1985), anlamlı (Bentley, 1985; Lynch, 1975), ve ulaşılabilir yerler (Marshall, 2005) olmasının geçirgenlik düzeyini arttırdığı tespit edilmiştir. Bu yaya alışveriş sokağının her üç gün yapılan gözlemlerinde, güney bağlantılarının kuzey bağlantılarından daha fazla tercih edildiği saptanmıştır. Güney bağlantılarının, yaya alışveriş sokağının hem ticari anlamda bir uzantısı olması hem de trafikten arınmış olması nedeni ile tercih edildiği görülmüştür. Güney bağlantıları kuzey bağlantılarına oranla daha akıcı görünüşleri ile geçirgen bağlantılar olarak izlenmiştir. Kuzey bağlantılarının güney bağlantılarından sayısal olarak da az olması, geçirgenliği tanımlayan ulaşılabilirlik ilkesine göre, bir çevrenin hem başka alanlara hemde kendi içinde yol seçenekleri sunma derecesi anlamında, “bir olanak ölçüsü olma” anlamındaki görüşü desteklemektedir, (Carmona vd., 2003).

3.3.1.1.3. Örnek Alan 3:Ordu Sırrıpaşa Caddesi

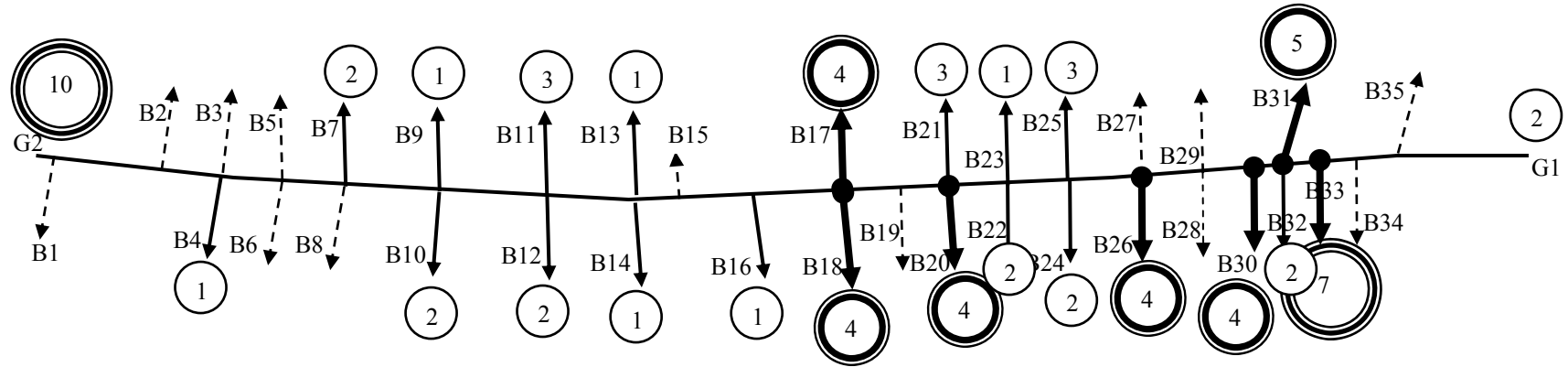
Şekil 65’de , çarşamba günü yapılan gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların sadece %3’ü sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır.

Kullanıcıların %61' i güney bağlantılarından, % 35' i kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %1 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.

Cumartesi günü yapılan gözlem şekil 66'da verilmiştir. G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların %14 ü sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %51 i güney bağlantılarından, % 32 si kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. Yalnızca %3 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.



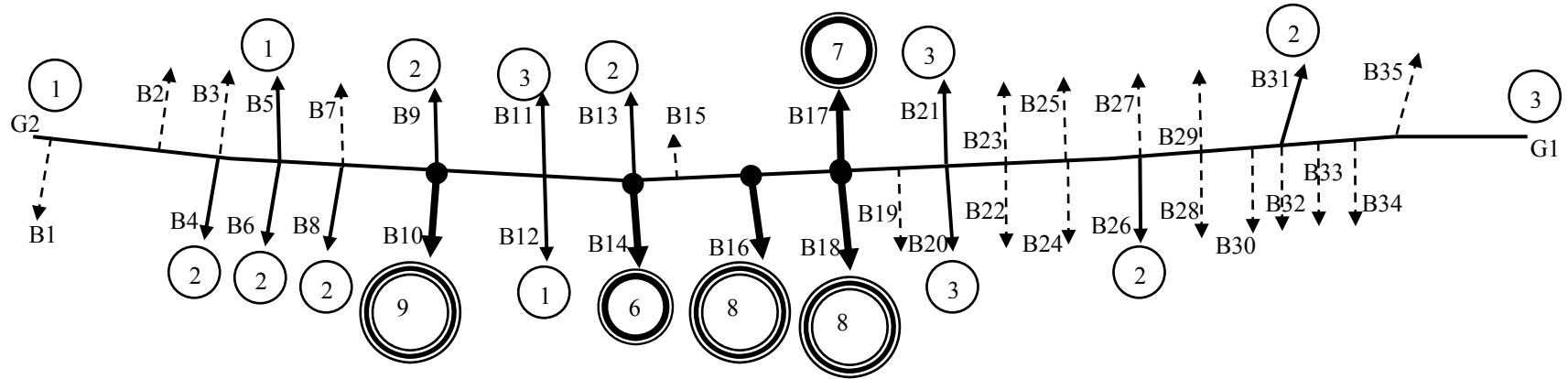
Şekil 65. Sırrıpaşa caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



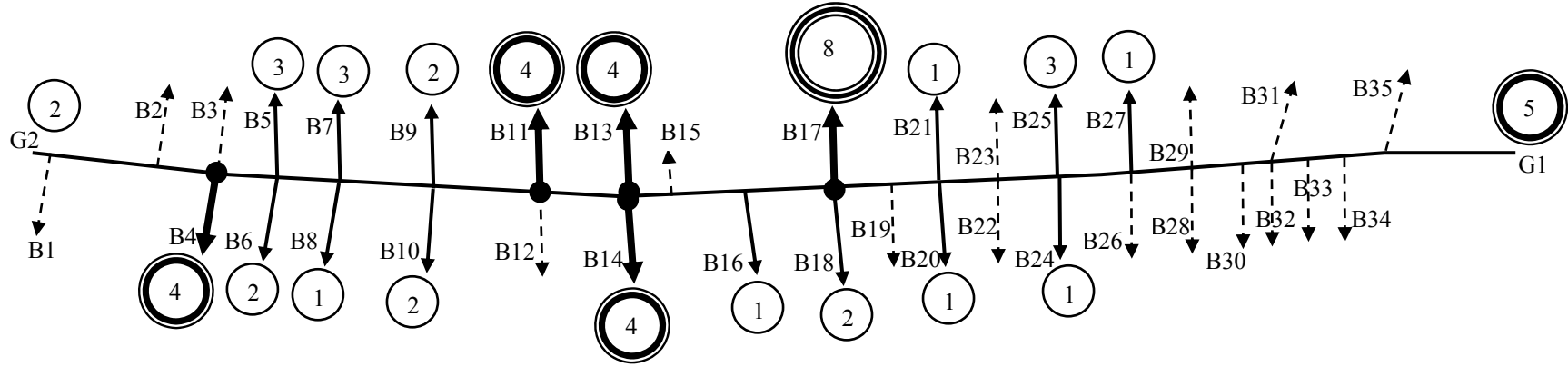
Şekil 66. Sırrıpaşa caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Şekil 67’ de , çarşamba günü yapılan gözlemde G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların sadece %3 ü sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %67 si güney bağlantılarından, % 28 i kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %1 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.

Cumartesi günü yapılan gözlemde G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların sadece %9 u sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %33 ü güney bağlantılarından, % 54 ü kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. %4 lük bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır(Şekil 68).

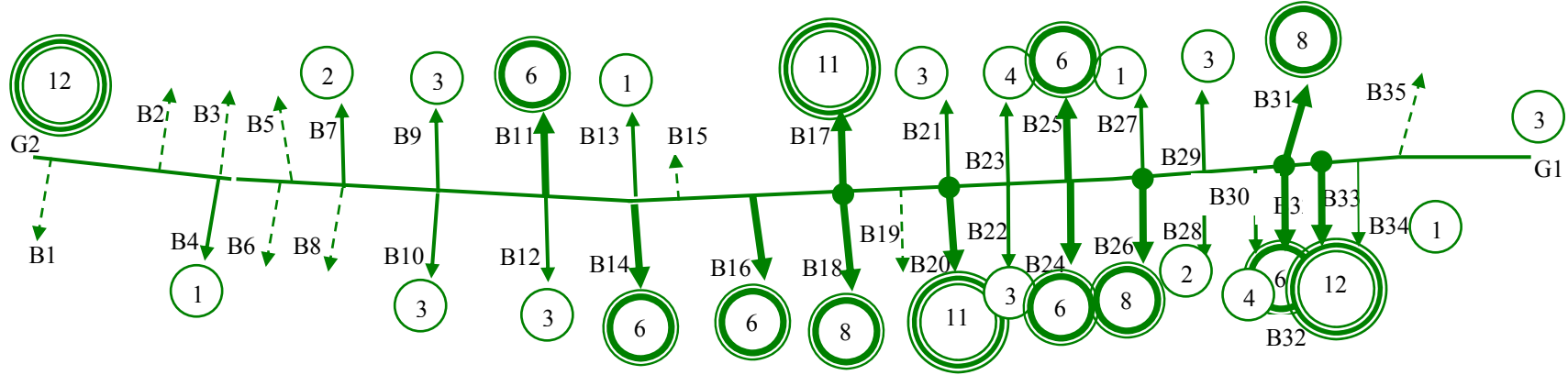


Şekil 67. Sırrıpaşa caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



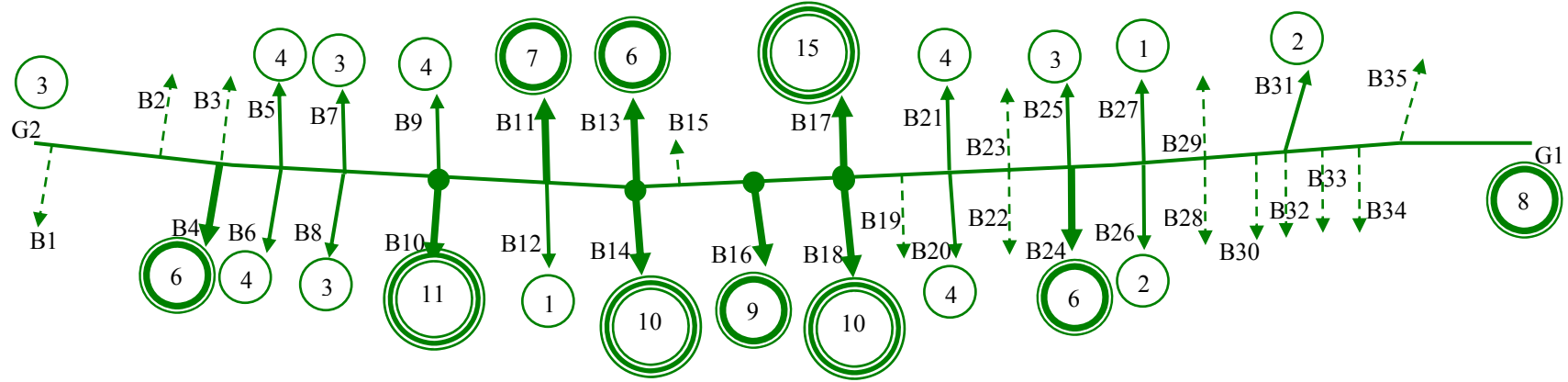
Şekil 68. Sırrıpaşa caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Yapılan tüm gözlemlere göre, G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların sadece %8 i sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %56 sı güney bağlantılarından, % 34 ü kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. % 2 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden terk etmiştir (Şekil 69).



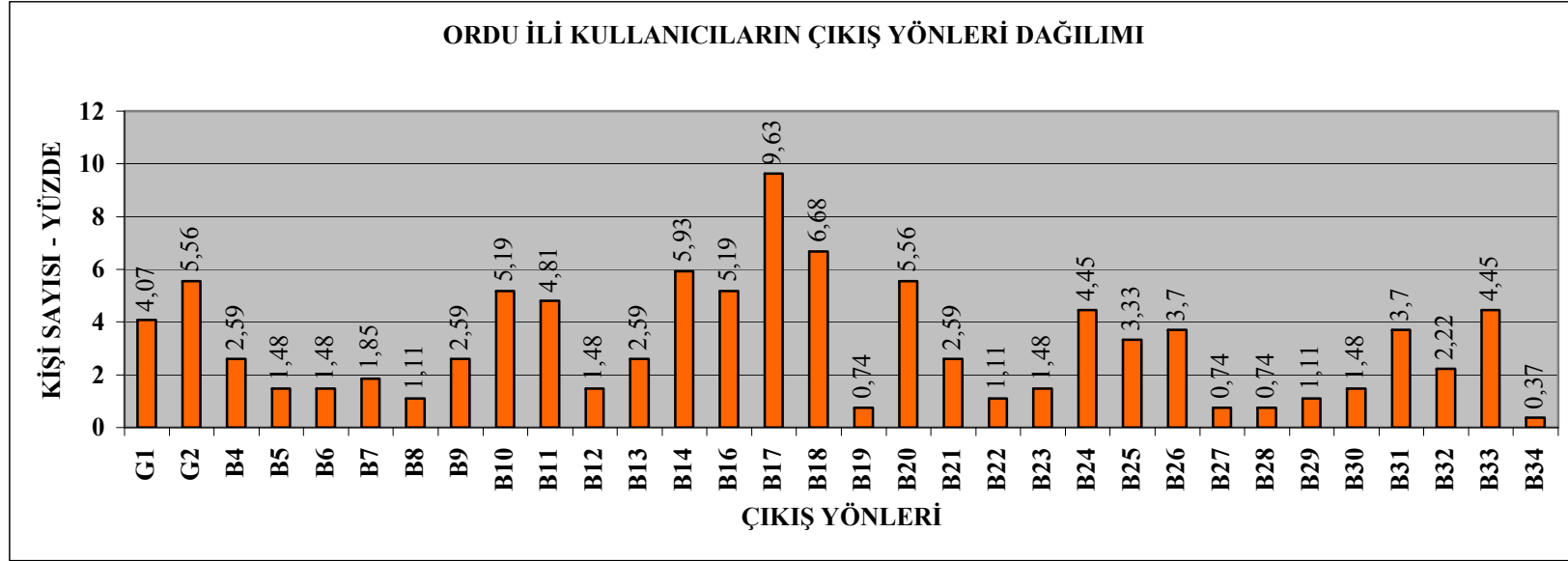
Şekil 69. Sırrıpaşa caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

Aşağıdaki şekilde ise, yapılan gözlemlerde G2 yönünden sokağa katılan tüm kullanıcıların sadece % 6 sı sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %54 ü güney bağlantılarından, % 39 u kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. % 2 lik bir grup ise girdiği yönden ayrılmıştır(Şekil 70).



Şekil 70. Sırrıpaşa caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

Sırrıpaşa caddesinde yapılan uygulamada kullanıcıların sokaktan ayrılış yönlerinin genel toplamı aşağıdaki şekilde verilmektedir (Şekil 71). Bu yaya alışveriş sokağında gözlenen en yoğun geçişlerin, B17 şadırvan yönündeki sokaktan, B18 polis merkezi yönüne bağlanan sokaktan, B14 kapalı çarşı yönündeki sokaktan, B20 müzik evi yanındaki sokaktan, G2 ise ilkokul yönünde olan girişten ,B11 öğretmen evine bağlanan sokaktan olduğu saptanmıştır . Diğer bağlantıların daha zayıf olduğu görülmüştür.



Şekil 71 . Ordu ili kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı

Sırrıpaşa caddesinde yapılan gözlemin sonuçları, Kunduracılar caddesinde ve Kazım Karabekir caddesinde yapılan gözlemin sonuçları ile benzerlik göstermektedir. Varılacak yerin niteliği(Cullen, 1961; Lynch, 1975; Kolody,2002) kalitesi, konforu (Lang, 1987), bağlantılı olma durumu (Carmona vd., 2003), rahat(Montgomery,1995), çekici (Bentley,1985), anlamlı (Bentley, 1985; Lynch, 1975), ve ulaşılabilir yerler (Marshall, 2005) olmasının geçirgenlik düzeyini arttırdığı bu yaya alışveriş sokağında da tespit edilmiştir. Bu yaya sokağının her üç gün yapılan gözlemlerinde, güney bağlantılarının kuzey bağlantılarından daha fazla tercih edildiği saptanmıştır. Güney bağlantılarının, yaya alışveriş sokağının ticari anlamda bir uzantısı olması nedeni ile tercih edildiği düşünülmüştür. Kuzey bağlantılarının güney bağlantılarından sayısal olarak da az olması, geçirgenliği tanımlayan ulaşılabilirlik ilkesine göre, bir çevrenin hem başka alanlara hemde kendi içinde yol seçenekleri sunma derecesi anlamında, “bir olanak ölçüsü olma” anlamındaki görüşü desteklemektedir, (Carmona vd., 2003). Stamps’in, yaptığı araştırmada düşey düzlemde kapalılık ile geçirgenlik arasındaki ilişkiyi negatif yönlü olarak belirlemesi ve bir bölge ne kadar az kapalı olursa o kadar geçirgen olacağını vurgulaması(Stamps,2003), bu sokak üzerinde yer alan 34 bağlantının büyük bir çoğunluğunun yoğun olarak kullanılmasına bağlı olarak desteklenmiştir.

Ayrıca, yaya alışveriş sokağının boyu arttıkça, sokağa katılan bir kullanıcının sokağın tamamını kullanma oranı azalmıştır. Montgomery uzun ve tek doğrultuda devam eden (kırılma yapmayan,yön değiştirmeyen) sokak yapısının yürümeyi zorlaştırması nedeni ile insanlar tarafından tercih edilmediğini ve geçirgenliği azalttığını vurgulamıştır (Montgomery,1998).

Sokak tipolojisi, bir mekanın geçirgenliğini etkilemektedir. Yapılan gözlemlerde, “kısa ve direkt olan yol ağlarını uzun ve dolambaçlı yol ağlarına oranla daha fazla geçirgen olduğunu göstermektedir” (Carmona vd., 2003; Kolody, 2002) görüşünü doğrulamaktadır. Dört yaya alışveriş sokağı içersinde en uzun olan Sırrıpaşa caddesinin bir ucundan giren kullanıcıların yalnızca %7,25’i tamamını kullanmıştır. Diğer kullanıcılar ise genelde sokağın yarısını kullandıktan sonra ayrılmışlardır.

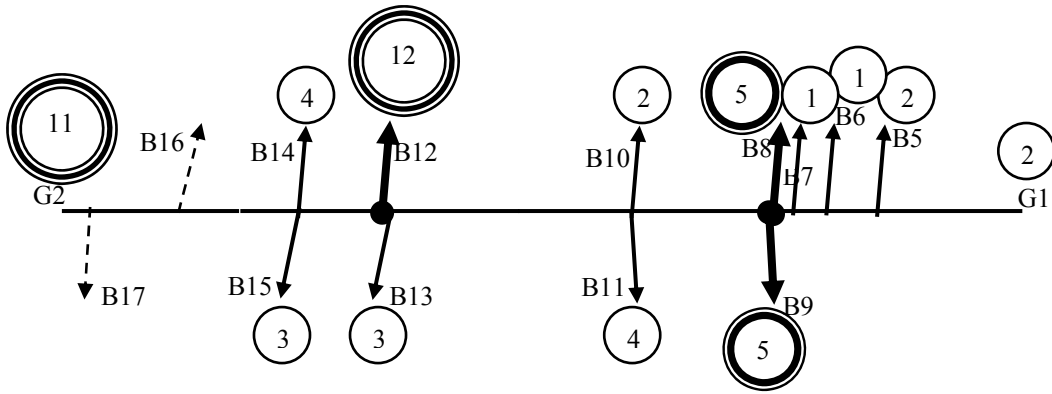
Bir çok araştırmacının da belirttiği gibi sokakların odak olma özelliklerini kaybetmemeleri için ideal sokak boyu belirlemişler ve bu mesafeyi daha uzun sokaklarda birden fazla odakla kurgulamışlardır. Maitland odak noktalarının etki alanını 100 m +_30 m olarak veya, ideal yaya sokağının her iki tarafında odak olması durumunda ise iki düğüm noktası arası yaklaşık 200 m olarak tanımlamıştır(Maitland,1985). Alexander ise

odak noktalarının birbirlerinden 300 m uzaklıkta olmasını önermiştir (Mildan,1993). Bentley ise odakların etki alanlarının 90 m ile 120 m arasında olması gerektiğini savunmaktadır (Bentley, 1985). Bu araştırmacıların görüşlerinden, 570 m uzunluğunda olan Sırrıpaşa caddesinin orta kısmında bir odak noktası daha oluşturulması gerektiği, ve böylece sokağın geçirgenliğinin bağlantılarındaki geçirgenlik kadar güçlü olabileceği düşünülmektedir.

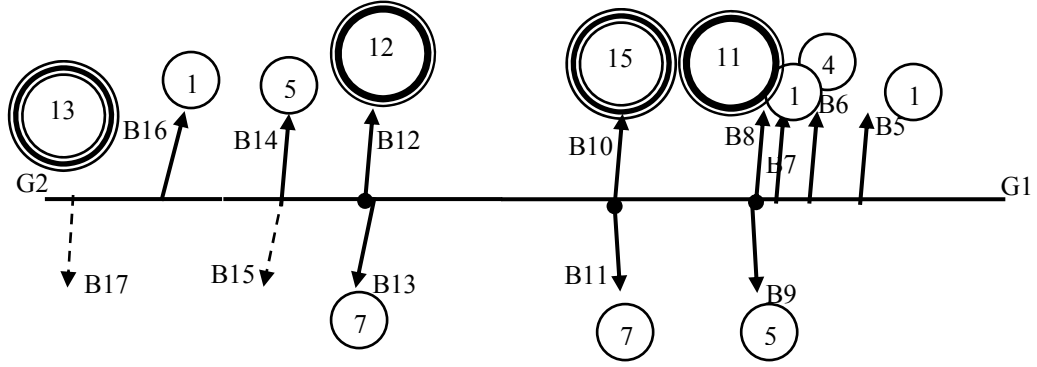
3.3.1.1.4. Örnek Alan 4:Samsun Mecidiye Caddesi

Şekil 72’de , çarşamba günü yapılan gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 20 si sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %27 si güney bağlantılarından, % 49 u kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. % 4 lük bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır.

Cumartesi günü yapılan gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 16 sı sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %23 ü güney bağlantılarından, % 61 i kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir (Şekil 73).



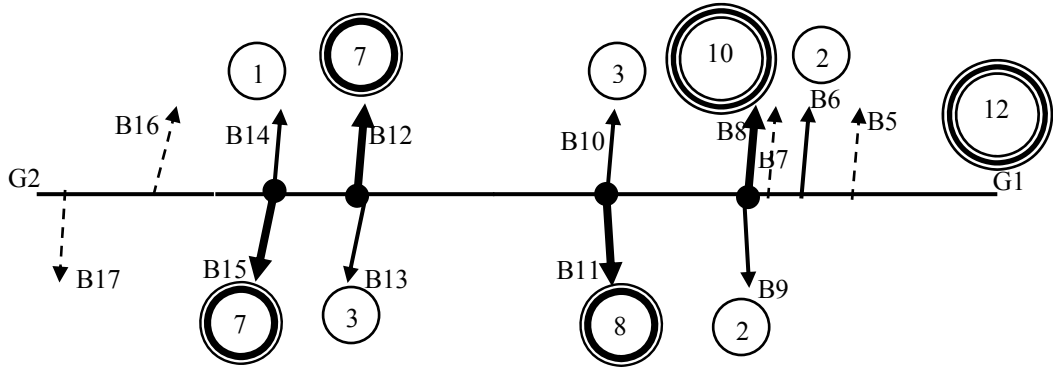
Şekil 72 Mecidiye caddesine çarşamba günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



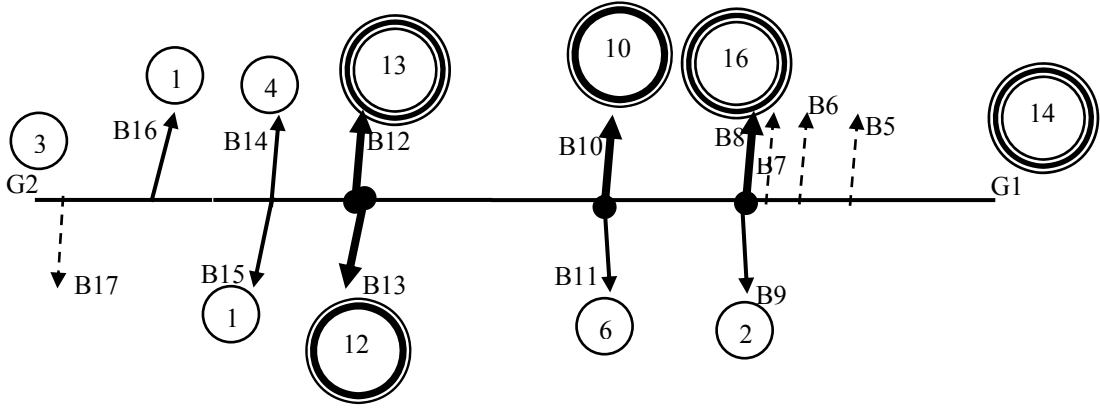
Şekil 73. Mecidiye caddesine cumartesi günü G1 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Şekil 74'de, çarşamba günü yapılan gözlemden G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 22 si sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıkmışlardır. Kullanıcıların % 36 sı güney bağlantılarından, % 42 si kuzey bağlantılarından ayrılmıştır sokağı terk etmiştir .

Aşağıdaki şekilde, cumartesi günü yapılan gözlemden G2 yönünden sokağa katılan kullanıcıların % 14 ü sokağın tümünü kullanarak karşı yönden çıkmışlardır. Kullanıcıların %25 i güney bağlantılarından, % 54 ü kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. Yalnızca % 4 lük bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden ayrılmıştır (Şekil 75).

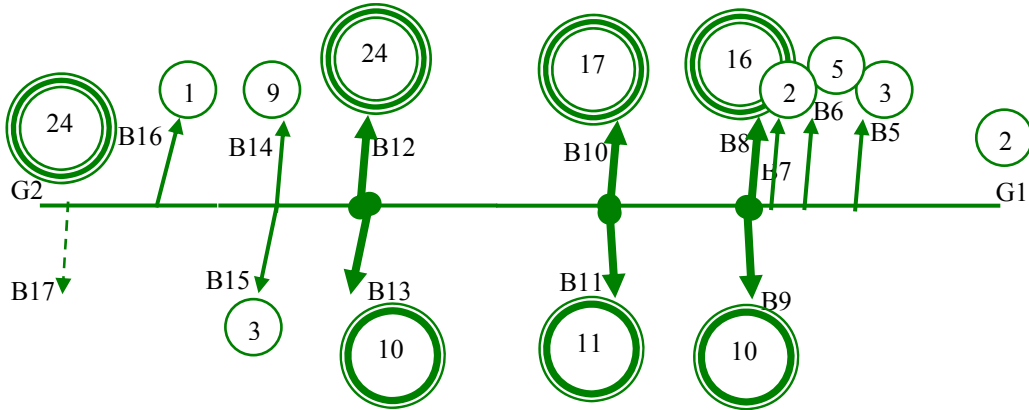


Şekil 74. Mecidiye caddesine çarşamba günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı



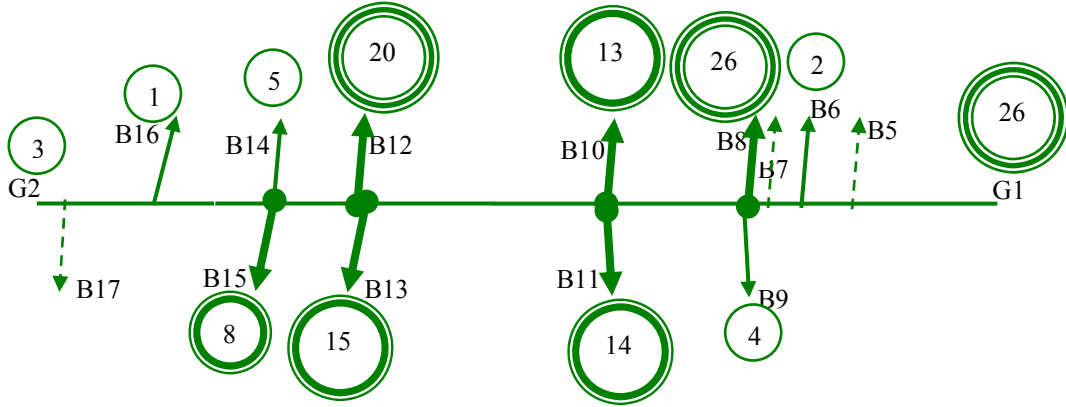
Şekil 75. Mecidiye caddesine cumartesi günü G2 yönünden giren kullanıcıların ayrılma yönleri dağılımı

Yapılan tüm gözlemlerde G1 yönünden sokağa katılan kullanıcıların sadece % 18 i sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların %25 i güney bağlantılarından, % 56 sı kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. Sadece % 1 lik bir grup ise sokağı kullandıktan sonra girdiği yönden terk etmiştir (Şekil 76).



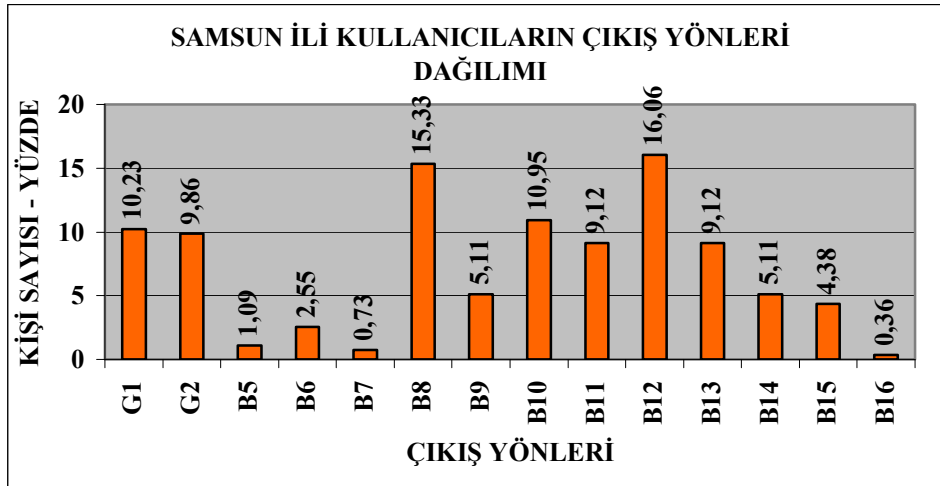
Şekil 76. Mecidiye caddesine G1 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

Yapılan gözlemlerde G2 yönünden sokağa katılan tüm kullanıcıların % 19 u sokağın tümünü kullanarak karşı yönden ayrılmışlardır. Kullanıcıların % 30 u güney bağlantılarından, % 49 u kuzey bağlantılarından sokağı terk etmiştir. Yalnızca , % 2 lik bir grup ise girdiği yönden sokağı terk etmiştir(Şekil 77).



Şekil 77. Mecidiye caddesine G2 yönünden giren tüm kullanıcıların sokaktan ayrılma yönleri dağılımı

Mecidiye caddesinde yapılan uygulamada kullanıcıların sokaktan ayrılış yönlerinin genel toplamı ise aşağıdaki şekilde verilmektedir (Şekil 78). Bu yaya alışveriş sokağında gözlenen en yoğun geçişlerin sırasıyla, B12 Sakarya caddesinden, B8 Kaptanoğlu sokaktan, B10 Afitap sokaktan, G1 19 Mayıs Bulvar girişinden, G2 girişinden, B11 girişinden gözlenmiştir. Diğer bağlantıların daha zayıf olduğu görülmüştür.



Şekil 78 . Samsun ili kullanıcılarının çıkış yönleri dağılımı

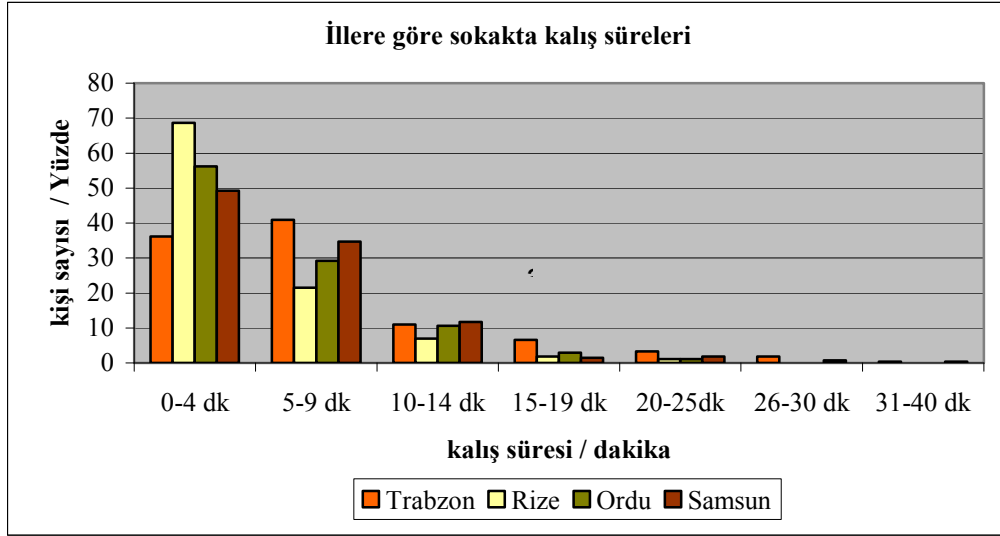
Mecidiye caddesinde yapılan gözlemin sonuçları, Sırrıpaşa caddesinde Kunduracılar caddesinde ve Kazım Karabekir caddesinde yapılan gözlemin sonuçları ile kullanım yönü bağlamında farklılık göstermiştir. Bu yaya sokağının yapılan gözlemlerinde, güney bağlantılarının kuzey bağlantılarından daha az tercih edildiği saptanmıştır. Kuzey

bağlantılarının, yaya alışveriş sokağının hem ticari anlamda bir uzantısı olması hem de kuzey yönünde eğimin azalması ve daha akıcı ve ferah görünmesi ayrıca kuzey açılımlarının farklı odaklarla zenginleştirilmiş olması nedeni ile tercih edildiği görülmüştür. Kuzey bağlantılarının güney bağlantılarından sayısal olarak da fazla olması, geçirgenliği tanımlayan ulaşılabilirlik ilkesine göre, bir çevrenin hem başka alanlara hem de kendi içinde yol seçenekleri sunma derecesi anlamında, “bir olanak ölçüsü olma” anlamındaki görüşünü desteklemektedir (Carmona vd., 2003). Varılacak yerin niteliği(Cullen, 1961; Lynch, 1975; Kolody,2002) kalitesi, konforu (Lang, 1987), bağlantılı olma durumu (Carmona vd., 2003), rahat (Montgomery,1995), çekici (Bentley,1985), anlamlı (Bentley, 1985; Lynch, 1975), ve ulaşılabilir yerler (Marshall, 2005) olmasının geçirgenlik düzeyini arttırdığı bu yaya alışveriş sokağında da tespit edilmiştir.

Ayrıca, yaya alışveriş sokağının boyu arttıkça, sokağa katılan bir kullanıcının sokağın tamamını kullanma oranının azaldığı Ordu Sırrıpaşa caddesinde olduğu gibi burada da görülmüştür. Sokak tipolojisi, bir mekanın geçirgenliğini etkilemektedir. Yapılan araştırmalar, “ kısa ve direkt olan yol ağlarını uzun ve dolambaçlı yol ağlarına oranla daha fazla geçirgen olduğunu göstermektedir” (Carmona vd., 2003; Kolody,2002) görüşünü doğrulamaktadır. Dört yaya alışveriş sokağı içerisinde Sırrıpaşa caddesinden sonra, sokağın tamamını kullanma oranında saptanan azlık bu yaya sokağında da tespit edilmiştir. Sokağı bir ucundan giren kullanıcıların yalnızca %18’i kullanarak karşı yönden ayrılmıştır. Diğer kullanıcılar ise genelde sokağın bir bölümünü kullandıktan sonra ayrılmışlardır. Diğer yaya alışveriş sokaklarına bakıldığında, Trabzon Kunduracılar caddesi 330 m boy ile tamamının kullanım oranı %32,8, Rize Kazım Karabekir caddesinin tamamının kullanım oranı ise 185 m boy ile % 37,6 olarak saptanmıştır.

3.3.1.2. Kullanıcıların Sokakta Kalış Sürelerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1–2–3–4

Aşağıdaki şekilde tüm illerde, kullanıcıların sokakta kalış süreleri birlikte verilmektedir (Şekil 79). Ekstrem değerler hariç kullanıcıların ortalama kalış süresi Trabzon Kunduracılar caddesinde 7.30 dakika, Rize Kazım Karabekir caddesinde 4.5 dakika, Ordu Sırrıpaşa caddesinde 5.12 dakika, Samsun Mecidiye caddesinde ise 5.81 dakikadır.



Şekil 79. İllere göre kullanıcılarının sokakta kalış süreleri

Bu sonuçlara bakıldığında, Rize Kazım Karabekir caddesinde olduğu gibi, yaya sokak boyu kısa olan sokaklarda kalış süresi de çok az olup yan bağlantıları da sayısal anlamda azdır. Bunların yanında, ticari çeşitlilik düzeyinin de az olduğu görülmektedir. Bunların yanında, sokakta kalış süresi ile kullanım amacı (Tablo 15) arasındaki ilişkiye bakıldığında sokağı ulaşım amaçlı kullananların yoğunlukta olması, bu yaya sokaklarının geçirgen nitelikte olduklarını göstermektedir.

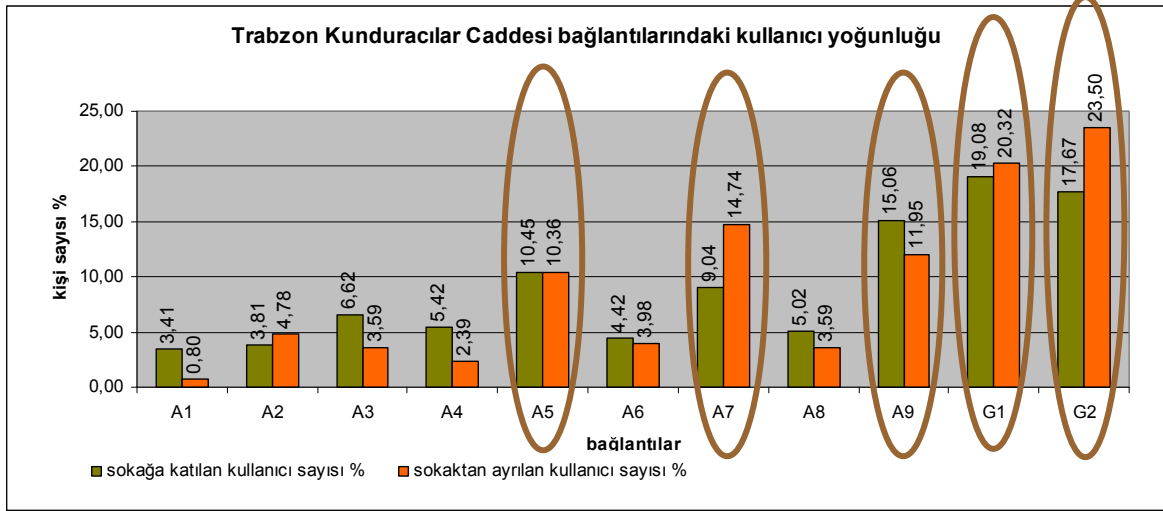
3.3.1.3. Kullanıcıların Sokak Bağlantılarındaki Yoğunluğuna Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular: Örnek Alan 1-2-3-4

Belirli kullanıcı yoğunlukları, birçok kentsel fonksiyonların ve aktivitelerin devam ettirilmesinde gerekli görülmektedir (Allan, 2001). Bu yaklaşımla, sokağın bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğunu tespitinin amacı, sokağın kullanılma yoğunluğunu belirleyerek, sokaktan ayrılan kullanıcıların tercih ettiği bağlantılarla, sokağa giren kullanıcıların tercih ettiği bağlantıların ilişkisini ortaya koymaktır.

İllere göre tercih edilen bağlantılar aşağıdaki grafiklerde verilmiştir. Bu sonuçlara bakıldığında giren kullanıcı ile ayrılan kullanıcı tercihlerinin çoğunluğunun çakıştığını ve bu bağlantıların geçirgenlik düzeyinin daha fazla olduğunu söyleyebiliriz.

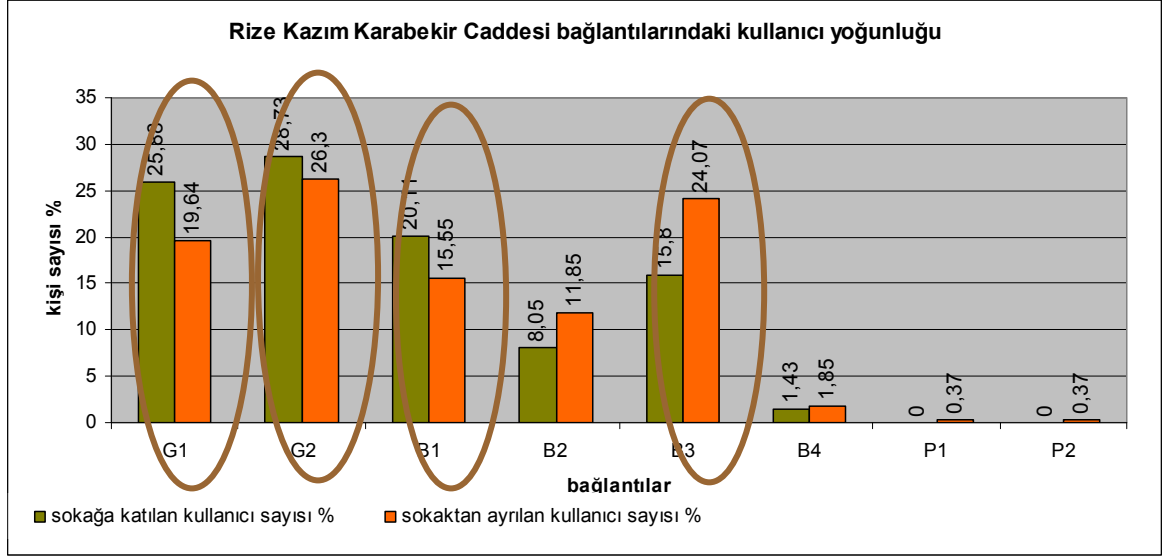
Kunduracılar caddesinden ayrılan kullanıcı dağılımına bakıldığında G2 % 23.50, G1 % 20.32, A7 % 14.74, A9 % 11.95, A5 % 10.36 olduğu tespit edilmiştir (Şekil 53, Şekil

54). Bu yaya alışveriş sokağında eş zamanlı yapılan sayımlarda 5 dk'lık zaman dilimi içerisinde en yoğun katılımların G1 % 19.08, G2 % 17.67, A9 %15.06, A5 % 10.45 ve A7 %9.04 olduğu tespit edilmiştir. Sokağa katılan ve ayrılan kullanıcı dağılıma birlikte bakıldığında aynı bağlantıların öncelikli olarak tercih edildiği görülmüştür (Şekil 80).



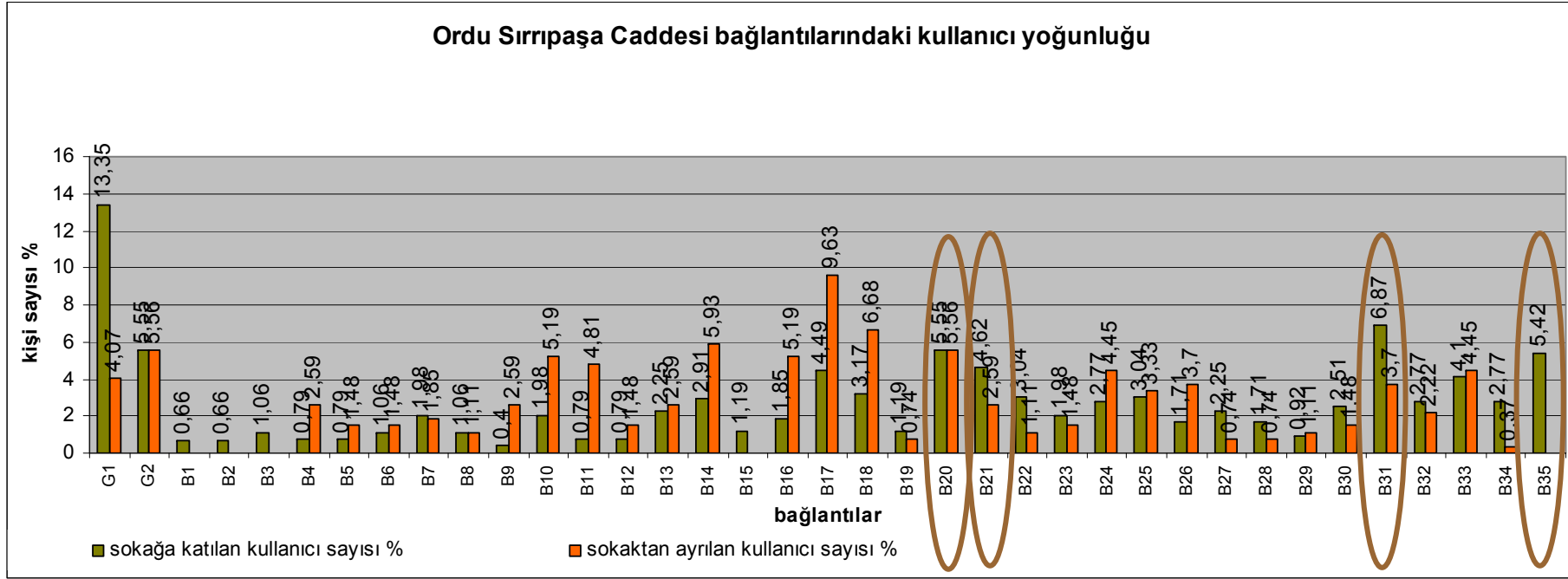
Şekil 80. Kunduracılar caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu

Aşağıdaki şekilde, Kazım Karabekir caddesinden ayrılan kullanıcı dağılımına bakıldığında G2 % 26.30, B3 % 24.07, G1 %19.64 ve B1 %15.55 olduğu tespit edilmiştir (Şekil 62 , Şekil 63). Bu yaya alışveriş sokağının tüm bağlantılarında eş zamanlı yapılan sayımlarda 5 dk'lık zaman dilimi içerisinde en yoğun katılımların G2 % 28.73, G1 %25.88, B1 %20.11 ve B3 % 15.8 olduğu belirlenmiştir. Sokağa katılan ve ayrılan kullanıcı dağılıma birlikte bakıldığında aynı bağlantıların öncelikli olarak tercih edildiği görülmüştür (Şekil 81).



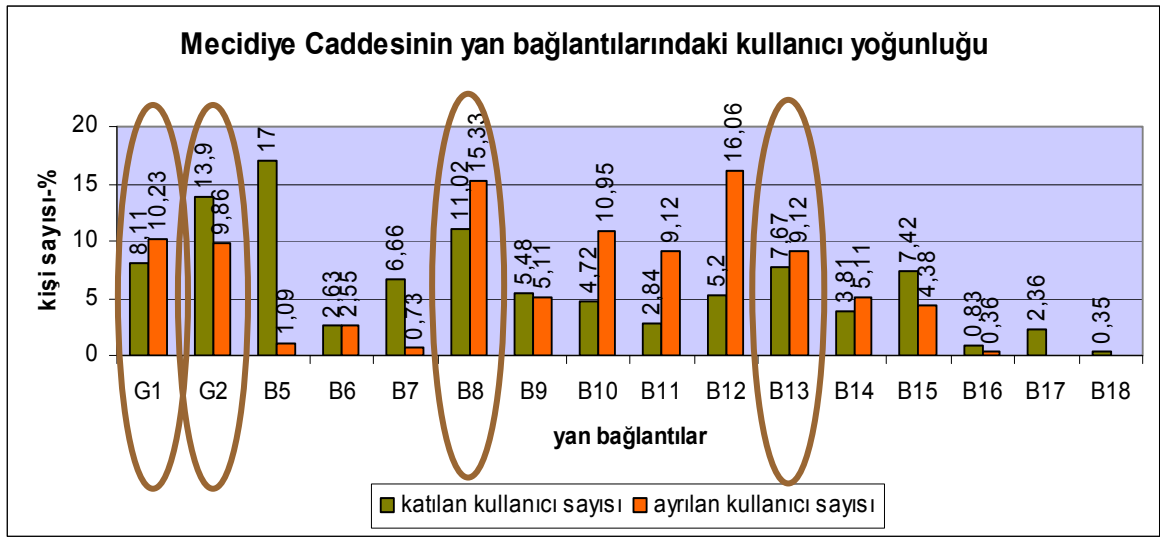
Şekil 81. Kazım Karabekir caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu

Sırrıpaşa caddesinden ayrılan kullanıcı dağılımına bakıldığında B17 % 9.63, B18% 6.68 G1, B14% 5.93, B20 ve G2 %5.56, % 4.07, B31 % 3.7, ve B21 % 2.59 ve olduğu tespit edilmiştir (Şekil 69 , Şekil 70). Bu yaya alışveriş sokağının tüm bağlantılarında eş zamanlı yapılan sayımlarda ise 5 dk'lık zaman dilimi içerisinde en yoğun katılımların G1 % 13.35, B31 % 6.87, B20 ve G2 %5.55, B35 % 5.42 ve B21 % 4.62 olduğu saptanmıştır. Sokağa katılan ve ayrılan kullanıcı dağılımına birlikte bakıldığında aynı bağlantıların öncelikli olarak tercih edildiği görülmüştür. B17, B18 ve B14 bağlantılarının sadece sokaktan ayrılmak için tercih edildiği görülmüştür (Şekil 82).



Şekil 82. Sırrıpaşa caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu

Şekil 83’de, Mecidiye caddesinden ayrılan kullanıcı dağılımına bakıldığında B12 % 16.06 , B8 % 15.33, B10 % 10.95, G1 % 10.23, G2 % 9.86 ve B13 % 9.12 olduğu tespit edilmiştir (Şekil 76 , Şekil 77). Bu yaya alışveriş sokağının tüm bağlantılarında eş zamanlı yapılan sayımlarda 5 dk’lık zaman dilimi içerisinde en yoğun katılımların ise B5 %17, G2 % 13.9, B8 % 11.02, G1 % 8.11, B13 % 7.67 olduğu görülmektedir. Sokağa katılan ve ayrılan kullanıcı dağılımına birlikte bakıldığında aynı bağlantıların öncelikli olarak tercih edildiği görülmüştür. B10 ve B12 bağlantıların sadece sokaktan ayrılmak için tercih edildiği görülmüştür.



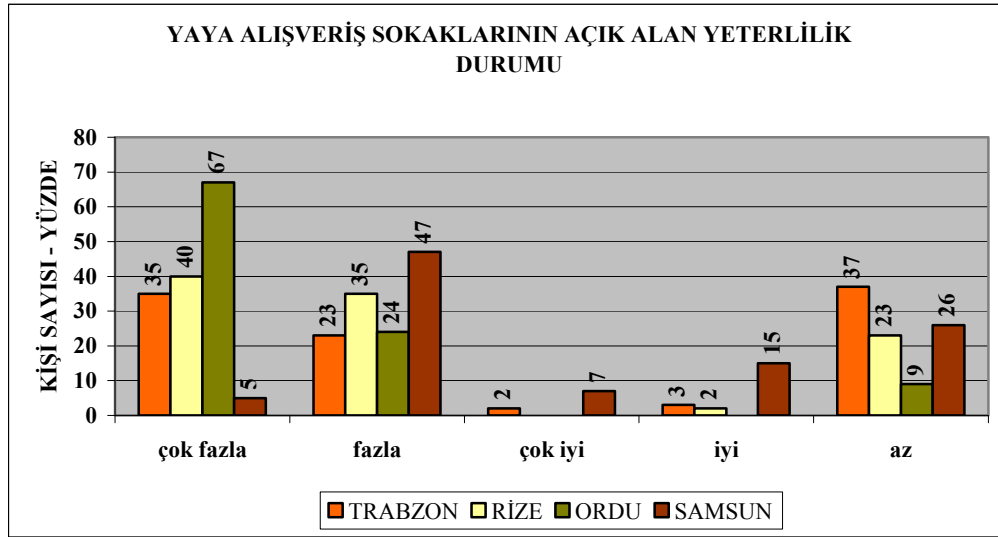
Şekil 83. Mecidiye caddesindeki bağlantılarındaki kullanıcı yoğunluğu

Tüm illerde yapılan 5 dakikalık gözlemlere göre en yoğun katılımların ve ayrılma yönlerinin sokağın girişlerinden ve diğer bağlantılara göre daha fazla özeliğe sahip yan bağlantılardan olduğu açıkça görülmektedir. Bu bağlantılara bakıldığında, daha ferah ve geniş olması, akıcı olması, istenilen noktaya ulaştırması, bir yol ağzından diğerinin kolaylıkla görülebilmesi yani algısal geçirgenlik sağlaması ve üzerinde canlı ticari birimlerin olması tercih edilme olasılığını arttırdığı görülmektedir. Montgomery, Jacobs, Carmona ve Bentley bu özelliklerin etkinliğini vurgulamışlardır (Montgomery,1995; Jacobs, 1961-a; Bentley, 1985; Carmona vd., 2003).

3.3.2. Fiziksel Özelliklere Bağlı Bulgular 2: I. Anketten Elde Edilen Bulgular

Kullanıcıların sokağın fiziksel durumuna yönelik değerlendirmelerinin geçirgenlik düzeyi ile ilişkisini yorumlayabilmek ve kullanıcıların bulunduğu sokağa ilişkin sıfat tanımlamalarının yapılacağı, Trabzon Kunduracılar caddesi II. anket çalışması ile örtüşüp örtüşmediğini belirlemek amacı ile bazı sorgulamalar yapılmış ve alınan yanıtlar aşağıda grafiklerle gösterilmiştir.

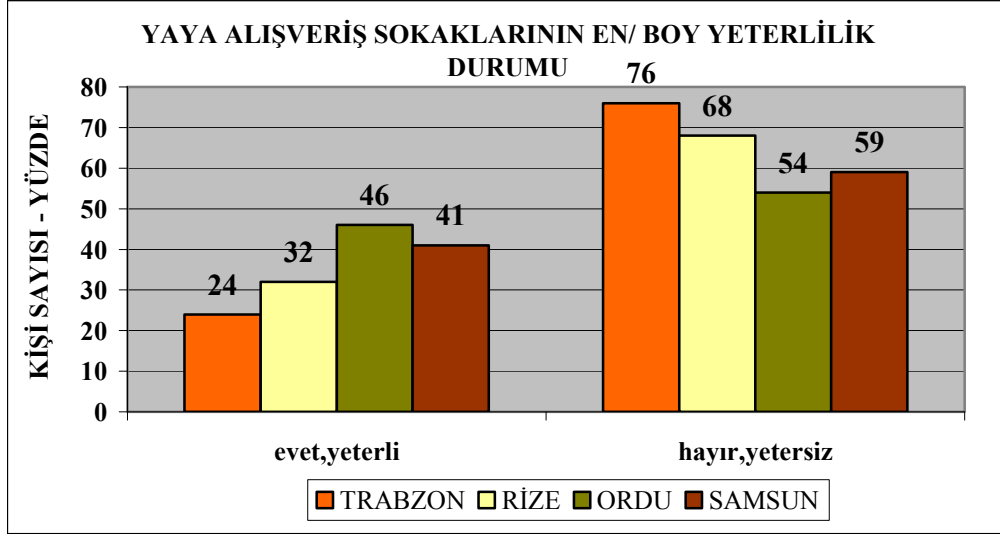
Yaya alışveriş sokaklarında yer alan açık alanların yeterlilik durumu kullanıcılara sorulmuştur. Sokaklardaki yeterlilik durumu Trabzon ilinde az, Rize’de ve Ordu’da çok fazla, Samsun ilinde ise fazla olarak nitelendirilmiştir (Şekil 84). Samsun ilinde bulunan yaya alışveriş sokağının eninin geniş olmasının, yan bağlantılardaki ferahlık ve genişliğin etkili olmasının ve küçük bir açık oturma alanı ile bağlantılı olmasının bu değerlendirmeyi anlamlı kıldığı düşünülmektedir. Ayrıca Trabzon Kunduracılar caddesinde yapılan ikinci anket çalışmasında kullanıcıların % 53’ü sokağı ‘kapalı’ olarak nitelendirmiştir (Tablo 17). Kullanıcılar sokağı kapalı olarak tanımlamaları, açık alanları yetersiz olarak değerlendirmeleri ile örtüşmektedir.



Şekil 84 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki dükkan yoğunluğu

Kullanıcılardan buldukları yaya alışveriş sokaklarının en ve boy yeterlilik durumlarının değerlendirilmesi istenmiştir. Verilen cevaplar aşağıdaki şekilde grafik olarak

gösterilmiştir (Şekil 85). Tüm illerdeki kullanıcılar, yaya alışveriş sokaklarının en ve boyunun yetersiz olduklarını belirtmiştir. Bu bulguyu destekleyen bir diğer bulgu, ikinci anket çalışmasında elde edilmiştir. Trabzon Kunduracılar caddesinde yapılan bu çalışmada kullanıcıların % 64'ü sokağı 'Dar' olarak nitelendirmiştir.



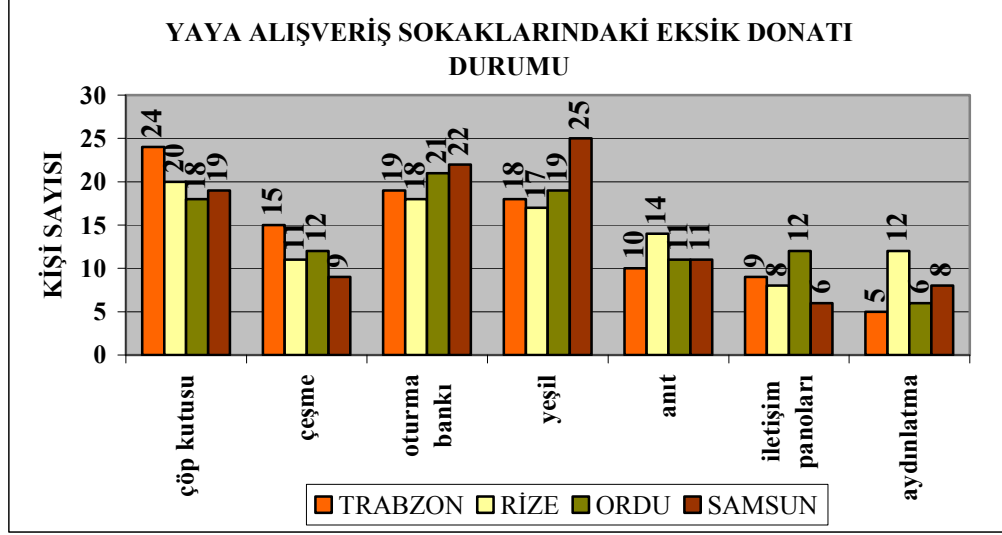
Şekil 85 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarının en/boy yeterlilik durumu

Kullanıcılara, buldukları yaya alışveriş sokaklarında eksik gördükleri donatı türü sorulmuştur. Kullanıcıların saptadığı eksiklikler arasında en fazla tekrarlanan eksiklik oturma bankı, yeşil ve çöp kutusu olarak belirlenmiştir. Trabzon ve Rize'de çöp kutusu, Ordu'da oturma bankı, Samsun'da ise yeşilin eksikliği belirtilen en yüksek orandaki donatı eksiklikleri olarak saptanmıştır (Şekil 86). Bu sonuçlara bakıldığında illere göre farklılıklar görülmektedir. Ordu ili en uzun sokak boyuna sahip olması nedeni ile oturma bankı eksikliğini belirterek kullanıcısının konfor kriterini de aradığını göstermektedir. Diğer sokak kullanıcıları ise temel ihtiyaçların eksikliklerini belirtmiştir.

Bu çalışma ile kullanıcıların eksik buldukları donatıların giderilmesi durumunda sokağın geçirgenliğine katkısı olabileceği, özellikle yeşile bağlı tercihlerin, olumlu yönde kullanılabilirliği etkilediği, Edmonton kentsel kamusal alanlar için tasarım önerileri çalışmasında ortaya konulması (Burns,1977) ile desteklenmiştir.

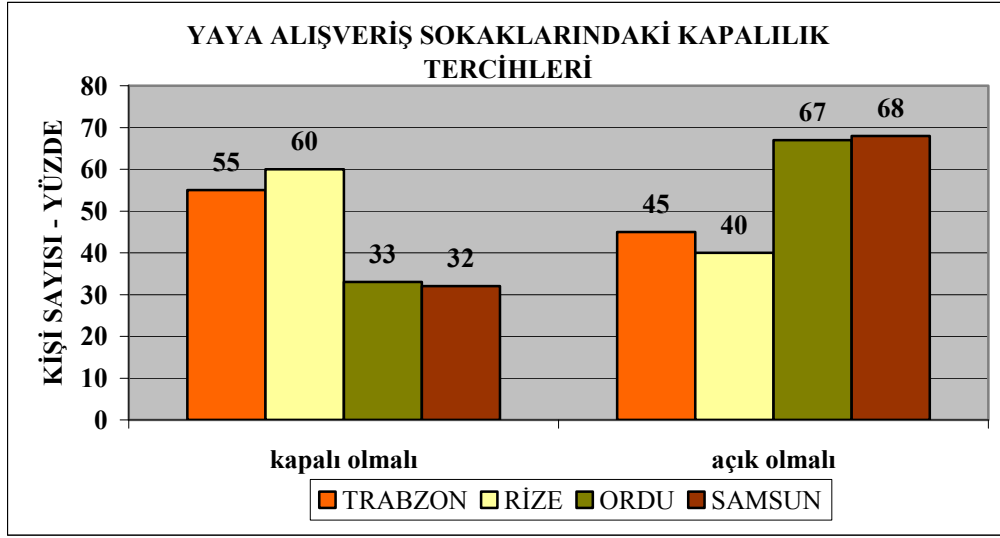
Gehl'in, Kopenhag meydanlarındaki oturumları incelediği araştırmasında, yaya akışının yoğun olduğu alanlara bakan oturma elemanlarının diğer alanlarda bulunan oturma elemanlarına oranla daha fazla tercih edildiğini saptamasına bağlı olarak (Burns,1977) bu

bulgu ile, sokak üzerinde yer alan oturma bankalarının kullanıcı üzerinde tercih edilebilirliği etkileyeceği için sokağın geçirgenliğine katkısı olabileceği söylenebilir.



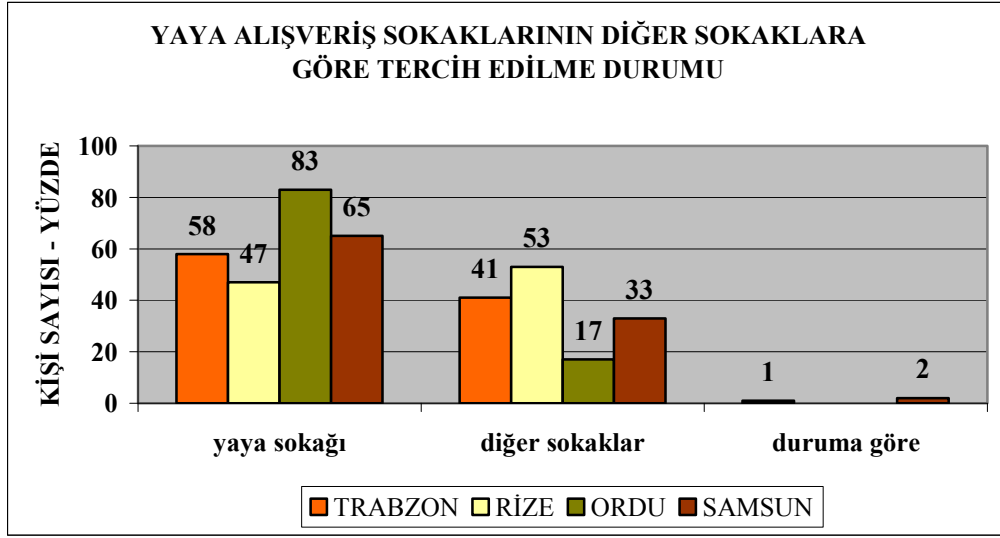
Şekil 86. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki eksik donatı durumu

Yaya alışveriş sokaklarında üst örtü tercihleri sorulduğunda, Trabzon ve Rize ilindeki kullanıcıların üst örtü tercih ettikleri, Ordu ve Samsun ilinde ise örtü tercih etmedikleri görülmüştür (Şekil 87). Doğu illerindeki yağışlı gün sayısının fazla olması (Erinç, 1996; Kuşçu ve Yiğit, 2002) sebebi ile kullanıcıların dört mevsim rahat kullanabilmeleri için bu seçimi yaptıkları düşünülmektedir. Rahat bir yürüme çevresi, yürüyüşün daha hoş ve zevkli olmasına yardımcı olup güneşten, yağmurdan, kardan, buzdan ve rüzgardan korunma, ile kirlilikten uzak olma gibi özellikler yürümeyi daha rahat ve zevkli yaparak (Kolody, 2002), konfor ve kalite arttıkça sokağın geçirgenliği de beraberinde artacaktır.



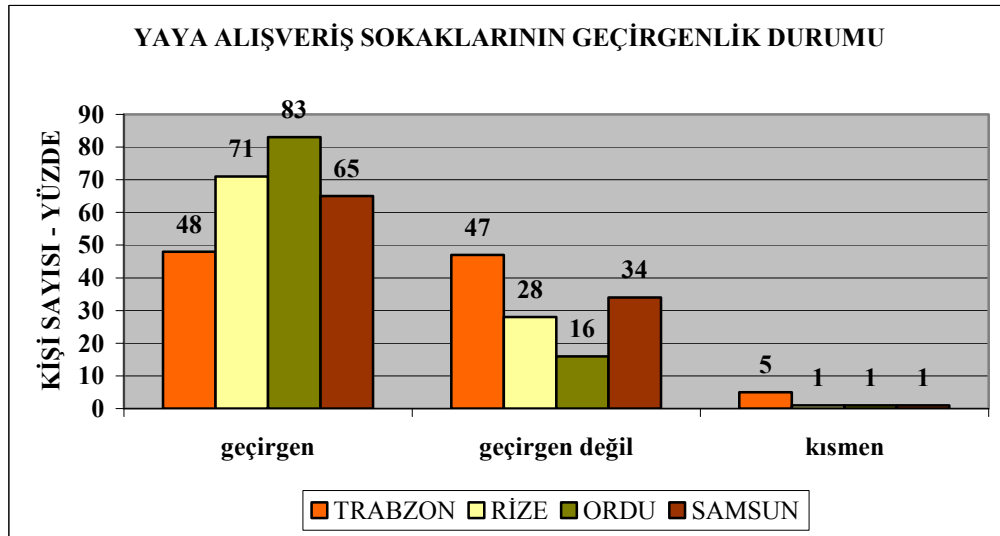
Şekil 87. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki kapalılık tercihleri

Katılımcılara buldukları şehirde herhangi bir yere ulaşmak için yaya alışveriş sokaklarını mı, yoksa diğer sokaklardan herhangi birini mi kullandıkları sorulmuştur. Bu soru katılımcılara üç ayrı soru (21, 22 ve 23. sorular) olarak yöneltilmiştir. Birden fazla sokağın, bir noktadan diğerine ulaşım olanağı verdiği yerler seçilerek yaya alışveriş sokağının tercih edilip edilmediği sorgulanmıştır. Alınan yanıtlar sonucunda Trabzon, Ordu ve Samsun illerinde yaya alışveriş sokağını kullananların çoğunlukta olduğu, yalnızca Rize ilinde diğer sokakların yaya alışveriş sokağına tercih edildiği görülmüştür (Şekil 88). Rize ilinde yaya sokak boyunun çok kısa olması sebebi ile kullanıcıların süreklilik beklentilerine cevap veremediği için tercih edilmediği düşünülmektedir. Bunun yanında şehir merkezinin fiziksel yapısı da bu seçimi desteklemektedir. Yaya alışveriş sokaklarının buldukları şehirlerde tek yaya sokağı olmadıkları bilindiği için diğer sokaklardan daha fazla tercih edilmelerinin ulaşılabilirlik bağlamında, geçirgen nitelikte oldukları söylenebilir.



Şekil 88. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının diğer sokaklara göre tercih edilme durumu

Yaya alışveriş sokaklarının geçirgenliğinin kullanıcılara sorgulandığı bir diğer soruda, dört ilde bulunan katılımcıların büyük bir çoğunluğu sokakların geçirgen olduğunu ifade etmişlerdir (Şekil 89). Kullanıcılara geçirgenliğin tanımı verilmeden soruyu kendi yorumları ile cevaplandırılmaları istenmiştir. Bu sorgulamadaki amaç, kullanıcının düşündüğü kriterlere göre geçirgen olup olmadığını belirlemektir. Kullanıcı tanımlamalarına göre ele alınan tüm örnek yaya alışveriş sokakları geçirgen özellikle görülmektedir.



Şekil 89. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik durumu

3.4. İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular

3. 4. 1. İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular 1: Davranış Gözlemlerinden Elde Edilen Bulgular

3.4.1.1. Kullanıcıların Sokaktaki Eylem Türlerine Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular

Davranış gözlemleri yapıldıktan sonra, her bir kullanıcının cadde üzerindeki davranışları sembollere dönüştürülmüştür. Aşağıdaki tabloda davranış türlerini temsil eden semboller gösterilmektedir.

Tablo 14. Davranış türlerini temsil eden semboller

Semboller	Davranış türleri
	Ulaşmak
○	Alışveriş yapmak
○	Vitrin izlemek
○	Ürün sormak, fiyat bakmak
○	Oturmak
○	Mali işlerle ilgilenmek, borç ödemek
○	Sağlık işleriyle ilgilenmek
○	Buluşmak
○	Ziyaret etmek, görüşmek
○	Sohbet etmek, arkadaşlarıyla karşılaşmak

Bu çalışma kapsamında, sokaklarda gözlenen etkinliklerin saptanmasına bağlı olarak, tüm gözlemlerin haritalar üzerinde çakıştırılmasıyla hangi etkinliklerin geçirgenliği arttırdığı, tespit edilmiştir (Şekil 90,91,92,93).

Aşağıdaki şekilde 274 kullanıcının Kunduracılar caddesi üzerindeki eylemleri grafik anlatımla gösterilmektedir. Plan üzerinde kullanıcı davranışlarının yoğunluk gösterdiği bölgeler ve en fazla kullanılan ticari işlevler görülmektedir. Planlar üzerindeki halka sayıları temsil ettiği etkinlik için gözlenen kişi sayısını göstermektedir. Bu teknikle nerelerde yoğunlaşmalar olduğu kolaylıkla anlaşılabilir (Yıldırım,2000).

Trabzon Kunduracılar caddesinde, etkinliklerin yoğunlaştığı bölgelerin(Şekil 90), kullanıcıların sokağa katılmak ve ayrılmak için tercih ettiği G1, G2, A5, A7 ve A9 bağlantılarıyla doğrudan ilişkili olan bağlantılar olduğu saptanmıştır(Şekil,80) .

Rize Kazım Karabekir caddesinde, etkinliklerin yoğunlaştığı bölgelerin(Şekil 91), kullanıcıların sokağa katılmak ve ayrılmak için tercih ettiği B1 ve B3 bağlantılarıyla doğrudan ilişkili olan bağlantılar olduğu saptanmıştır(Şekil,81) .

Ordu Sırrıpaşa caddesinde, etkinliklerin yoğunlaştığı bölgelerin(Şekil 92), kullanıcıların sokağa katılmak ve ayrılmak için tercih ettiği B20, B21, B31 ve B35 bağlantılarıyla doğrudan ilişkili olan bağlantılar olduğu saptanmıştır. Aynı zamanda, bu bölge sokağın en aktif yönüdür. (Şekil,82) . Kullanıcıların yalnızca sokaktan ayrılmak için tercih ettiği bir diğer yoğun bağlantı B10 olup, bu bağlantıya yakın olan bölgede de etkinliklerin yoğunlaştığı açıkça görülmektedir.

Samsun Mecidiye caddesinde, etkinliklerin yoğunlaştığı bölgelerin(Şekil 93), kullanıcıların sokağa katılmak ve ayrılmak için tercih ettiği B8, B13, bağlantılarıyla doğrudan ilişkili olan bağlantılar olduğu saptanmıştır(Şekil,83) . Kullanıcıların yalnızca sokaktan ayrılmak için tercih ettiği bir diğer yoğun bağlantı B10 ve B12 olup, bu bağlantıya yakın olan bölgede de etkinliklerin yoğunlaştığı açıkça görülmektedir.

Planlara bakıldığında, yaya alışveriş sokaklarının her iki ucuna yani ana girişlerine ve kullanıcıların sokağa katılmak ve ayrılmak için tercih ettiği bağlantılara yakın bölgelerde yoğunlukların olduğu görülmüştür. Bu bölgelerde kuyumcu ve konfeksiyon mağazaları ağırlıkta olup, en fazla tekrarlanan etkinlik ise alışveriş etkinliğidir. Canlı ve aktif bir sokak yaşamının oluşması için, zemin katlarda canlı kullanım alanlarına gereksinimin olduğu görüşü (Montgomery, 1995; Mehta, 2006) bu çalışma ile desteklenmiştir. Montgomery başarılı bir sokak yapısında, zemin kat kullanımında, yemek yemek, eğlenmek, oturmak, alışveriş yapmak gibi etkinlikler için gerekli ticari birimlerin olması gerektiğini belirtirken bu etkinliklere örnek olarak da kafeler, restoranlar, konfeksiyon mağazaları, barlar, restoranlar vb. birimlerin bulunmasını önermiştir (Montgomery, 1998).



Şekil 90. Trabzon Kunduracılar caddesi kullanıcı davranışları



Şekil 91. Rize Kazım Karabekir caddesi kullanıcı davranışları



Şekil 92 . Ordu Sırrıpaşa caddesi kullanıcı davranışları



Şekil 93. Samsun Mecidiye caddesi kullanıcı davranışları

3.4.1.2. Kullanıcıların Sokaktaki Kullanım Amacına Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular

Tüm illerde yapılan çalışmada, kullanıcıların sokak üzerindeki davranışların hangi amaçlarla oluştuğu gözlenmiştir. Aşağıdaki tabloda, her bir şehir için 274 kullanıcının kullanım amaçlarına göre yüzde olarak dağılımı gösterilmektedir (Tablo 15). Bu tespitlere bakıldığında kullanıcıların yaya sokaklarını öncelikle bir yerden bir yere ulaşmak için kullandıkları görülmüştür. Bunun yanında alışveriş amaçlı kullanımların da yoğunlukta olduğu saptanmıştır. Bazı kullanıcılar sadece ulaşım amaçlı kullanırken, bir grup kullanıcının sokağı ulaşım amaçlı kullanırken görsel zenginlik sunan ticari birimleri izledikleri de belirlenmiştir.

Tablo 15. İllere göre gözlenen kullanıcıların kullanım amaçları dağılımı

	İLLER			
	TRABZON (%)	RİZE(%)	ORDU(%)	SAMSUN(%)
ULAŞIM	28	36	34	40
ALIŞVERİŞ	11	12	16	14
VİTRİN İZLEME	21	23	21	18
ÜRÜN SORMA	17	22	17	15
MALİ İŞLER	6	1	1	8
SAĞLIK İŞLERİ	1	0	2	0.5
GEZİNMEK	3	0	0	0
ZİYARET	2	2	0	0.5
KARŞILAŞMA	9	3	6	2.5
SU İÇME	0	0.5	0	0
YEMEK YEME	0	0	0	0.5
BULUŞMA	1.5	0.5	3	0.5
OTURMA	0.5	0	0	0.5

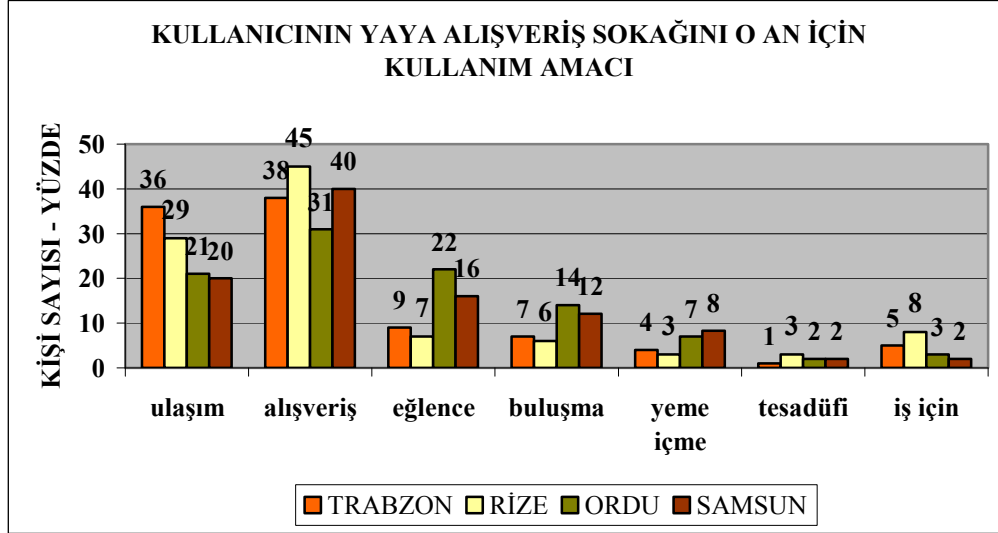
3.4.1.3. İşlevlerin Dağılımına Bağlı Olarak Elde Edilen Bulgular

Dört şehirde yapılan gözlemlerde kullanıcıların hangi ticari birimleri tercih ettikleri de saptanmıştır. Bu tespitin amacı, ticari işlevlerdeki çeşitliliğin niteliğinin de geçirgenlik üzerinde etkili olabileceğini ortaya koymaktır. Tabloda, farkın net olarak ortaya konulabilmesi için, belirlenen aralıklar renkle ifade edilmiştir. Birimleri kullanan kişi sayısı gruplandırılarak, yoğunluğu temsil eden açıktan koyuya doğru giden bir skala oluşturulmuştur. Birimleri kullanan kişi sayısının oldukça az olması nedeni ile grafikte belirlenen aralıktaki sayılar yüzde değerleri olarak kullanılmamış, kullanan kişi sayısı olarak alınmıştır. Aşağıdaki tablolarda bu dağılım görülmektedir (Tablo 16). Yaya alışveriş sokaklarında en fazla kullanılan ticari birimlerin başında konfeksiyon mağazaları (KO) ve kuyumcular (K) gelmektedir. Şekil 90, şekil 91, şekil 92 ve şekil 93’de verilen grafiklerde de en yoğun kullanım alanlarına bakıldığında yine kuyumcu ve konfeksiyon mağazalarının ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu bulgular birbirlerini desteklemektedir. Sembollerin hangi ticari birimi gösterdiği ise illere göre yapılan çalışmalar bölümünde sunulan tablolarda verilmiştir (Tablo 4, 5, 6, ve 7).

Bu sonuçlara bakıldığında, çeşitlilik kullanıcı tercihleri için belirleyici nitelikte olmasına karşın, bir diğer önemli unsur da “nitelikli çeşitlilik” olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanıcıların yoğun olarak kullandıkları ticari birimlerin saptanarak, bunların sayısının anlamlı ve gerekli oranda arttırılmasının geçirgenlik sağlamada olumlu etki göstereceği düşünülmektedir. Tercih edilme oranının çok az olduğu ticari birimlerin de bu yaklaşımla geçirgenlik sağlamada etkin olmadığı söylenebilir. Montgomery ‘de başarılı bir sokak yapısında, zemin kat kullanımında, yemek yemek, eğlenmek, oturmak, alışveriş yapmak gibi etkinlikler için gerekli ticari birimlerin olması gerektiğini belirtmiştir. Bu etkinliklere örnek olarak kafeler, restoranlar, konfeksiyon mağazaları, barlar, restoranlar, eczane, bahis oyunları gibi birimlerin bulunmasını önermiştir (Montgomery, 1998). Whyte’de, toplumsal kullanıma açık sokaklar üzerinde vitrini olmayan işyerleri, bankalar, ofisler, garajlar veya depolar gibi kullanımların yerleştirilmemesi gerektiğini ifade etmektedir (Çağlar, 1992).

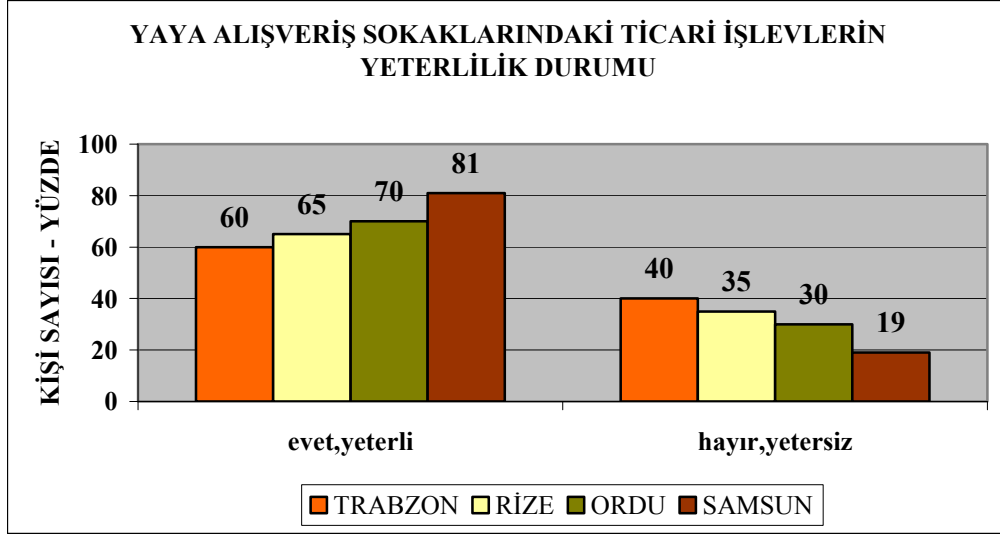
3.4.2. İşlevsel Özelliklere Bağlı Bulgular 2: I. Anketten Elde Edilen Bulgular

Yaya alışveriş sokaklarında bulunan kullanıcılara sokakta bulunma amaçları sorulmuştur. Her dört şehirde yapılan araştırmada, kullanıcıların öncelikle alışveriş amaçlı olarak buldukları belirlenmiştir. Önemli bir çoğunluk ulaşım amaçlı olarak sokağı kullanırken, eğlence ve buluşma amaçlı olarak bulunan kullanıcılar da yoğunluk göstermektedir (Şekil 94). Montgomery’nin de belirttiği gibi tüm başarılı kentsel alanlarda anahtar ticarettir, (Montgomery,1995) .



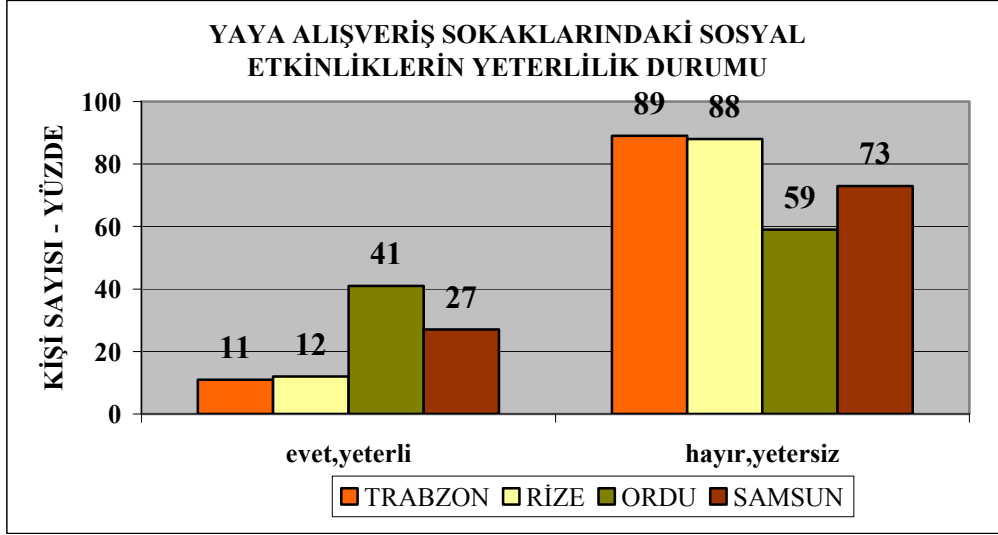
Şekil 94. İllere göre kullanıcının yaya alışveriş sokaklarını o an için kullanım amacı

Kullanıcılardan buldukları yaya alışveriş sokaklarındaki ticari işlevlerin yeterlilik durumları sorgulanmıştır. Dört şehirdeki katılımcıların büyük bir çoğunluğu, sokakta yer alan ticari birimleri yeterli görmüştür (Şekil 95). Yaya alışveriş sokaklarının ticari çeşitlilik dağılımlarına bakıldığında, dört örnek sokakta 11 ile 19 arasında değişen sayıda ticari birimin olduğu saptanmıştır. Yaya sokaklarında, kullanımı artıracak ticaret potansiyelinin olması, ticari farklılığa ve birincil kullanım alanlarının çeşitliliğine gereksinimin olduğunu belirten Montgomery'nin de görüşü bu yöndedir, (Montgomery,1995).



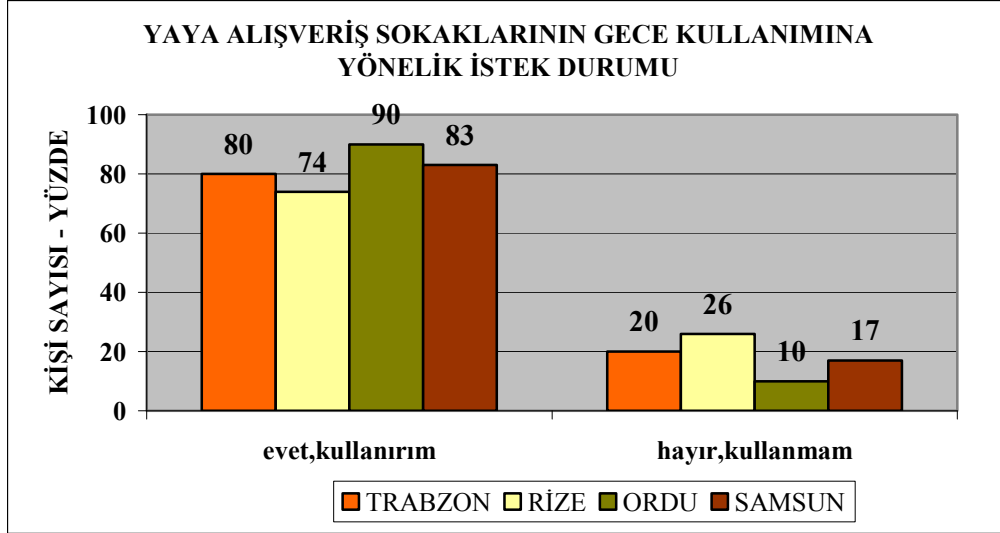
Şekil 95. İllerle göre yaya alışveriş sokaklarındaki ticari birimlerin yeterlilik durumları

Katılımcılara yaya alışveriş sokaklarındaki sosyal etkinliklerinin yeterli olup olmadığı sorulmuştur. Dört şehirde alınan cevaplar aynı yönde olup, katılımcıların büyük bir çoğunluğu sokakları sosyal etkinlik açısından yetersiz görmüştür (Şekil 96). Whyte (1980), başarılı kentsel mekanların kullanıcılarının çok ve çeşitli olduğunu ve beraberinde o alandaki etkinliklerin de çok ve çeşitli olduğunu saptamıştır. Bentley, değişik amaçlarla kullanılan mekanların farklı anlamlar ifade ettiğini savunmaktadır (Bentley, 1985). Jacobs karma kullanımlarla köşe yapılarının sokaklarda sosyal etkileşimi, yaşanabilirliği ve geçirgenliği desteklediğini belirtmiştir (Jacobs, 1961-a). Çok fonksiyonlu yerler tek fonksiyonlu yerlerden çok daha fazla ilgi çekicidir. Aktivite farklılığını sağlamak için, farklı bina tiplerine, karma kullanımlara, bloklara, bina boyutlarının yaş ve durumlarının dikkate alınmasına, türlerine ve uyumlarına gereksinim bulunmaktadır, (Montgomery,1995). Bu bağlamda “daha nitelikli bir yaya alışveriş sokağı için farklı sosyal etkinliklere ve farklı kullanım imkanı sunan mekanlara ihtiyaç olduğu” görüşü desteklenmekte ve bu nitelikteki yaya sokaklarının da geçirgen nitelik taşıdığı düşünülmektedir.



Şekil 96. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki sosyal etkinliklerin yeterlilik durumları

Yaya alışveriş sokaklarındaki kullanıcılara, buldukları sokağı akşamları canlı tutacak etkinliklerle desteklemek sureti ile daha fazla kullanıp kullanmayacakları sorulmuştur. Yine her dört şehirde alınan cevaplar aynı yönde olup, katılımcıların büyük bir çoğunluğu gece kullanımını tercih edeceklerini belirtmiştir (Şekil 97). Gece kullanımının artması, kullanıcı üzerinde sokağın güvenli olma duygusu oluşturarak geçirgenlik sağlamasına da yardımcı olacaktır. Oktay'a göre işlevsel çeşitlilik desteklenerek mekanların haftanın tüm günlerinde ve sadece gündüz değil gece de canlı kalması sağlanmalıdır. Bu kapsamda, tüm yaş grupları ve farklılaşan ilgi gruplarına yönelik kullanım olanakları sağlanmalıdır (Oktay, 2007) görüşü desteklenmiştir.



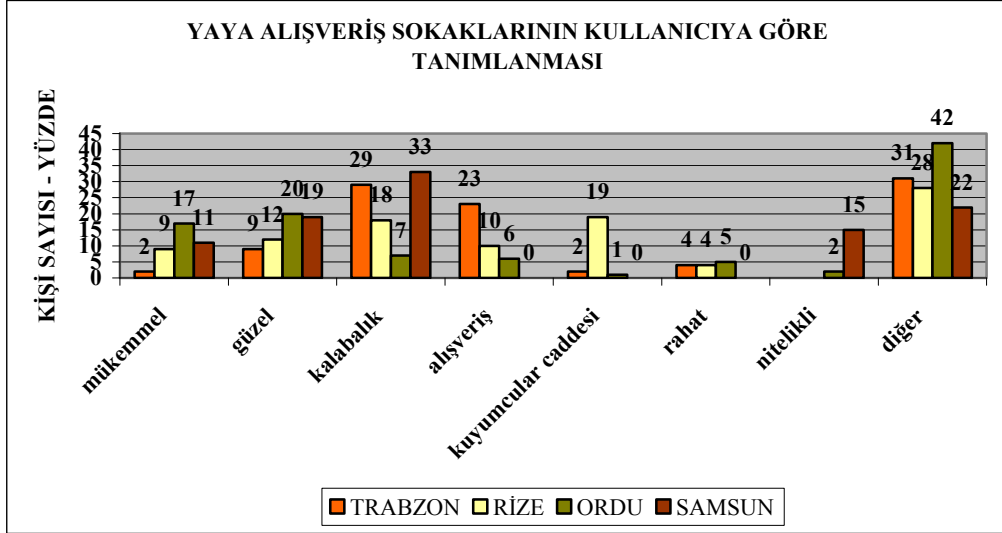
Şekil 97. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının gece kullanımına yönelik istek durumu

3.5. Algısal Özelliklere Bağlı Bulgular

3.5.1. I. Anketten Elde Edilen Algısal Bulgular

Katılımcılara, yaya alışveriş sokaklarını bir yabancıya ifade edecek olsalar “tek kelime ile nasıl tanımlardınız” sorusuna verilen yanıtlar, aşağıdaki grafikte illere göre verilmiştir (Şekil 98). Grafikte düşük değere sahip ancak çarpıcı olan yanıtlar diğer tercihler altında toplanmıştır. Bu yanıtlar arasında; eğlenceli , ulaşılabilir , çok çeşitlilik, merkezi, tarihi, buluşma noktası, modern, canlı, işlek, kısa, sıradan, kaos, trafikten uzak, doktorlar sokağı, romantik, pahalı, dar, sıkıcı, düzenli, uzun, güvenli ve ucuz ifadeleri yer almıştır.

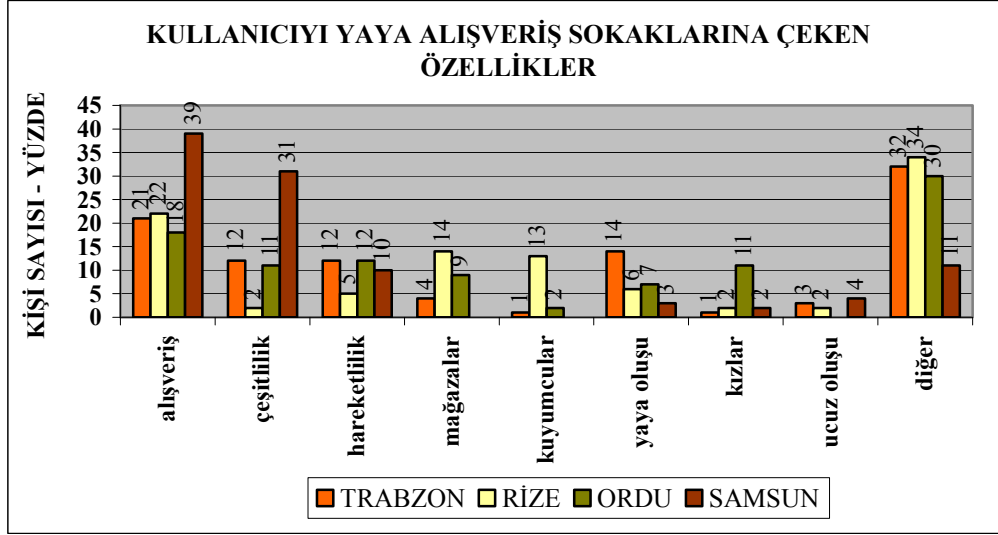
Trabzon’da ve Samsun’da “kalabalık”, Rize’de “Kuyumcular caddesi”, Ordu’da ise “güzel”, en fazla tekrarlanan kavramlar olmuştur. Ayrıca Trabzon Kunduracılar caddesinde yapılan ikinci anket çalışmasında da kullanıcıların % 87’si sokağı ‘**kalabalık**’ olarak nitelendirmiştir. Bu iki bulgu birbirini desteklemektedir.



Şekil 98 . İllere göre yaya alışveriş sokaklarının kullanıcıya göre tanımlanması

Yaya alışveriş sokaklarında bulunan kullanıcılardan, sokağın en çekici özelliklerini tanımlamaları istenmiştir. Grafikte düşük değere sahip ancak çarpıcı olan yanıtlar diğer tercihler altında toplanmıştır. Bu yanıtlar arasında, sinema, merkezi oluşu, arkadaşlar, rahatlık, gezmek, tanıdık oluşu, mecburiyet, dersane, ulaşılabilir olması, iş, canlılık, cafeler, ışıklar, doktorlar, banka, vitrinler, sosyalleşmek, temiz oluşu, yemek, güvenli oluşu şeklinde tanımlamalar yer almıştır.

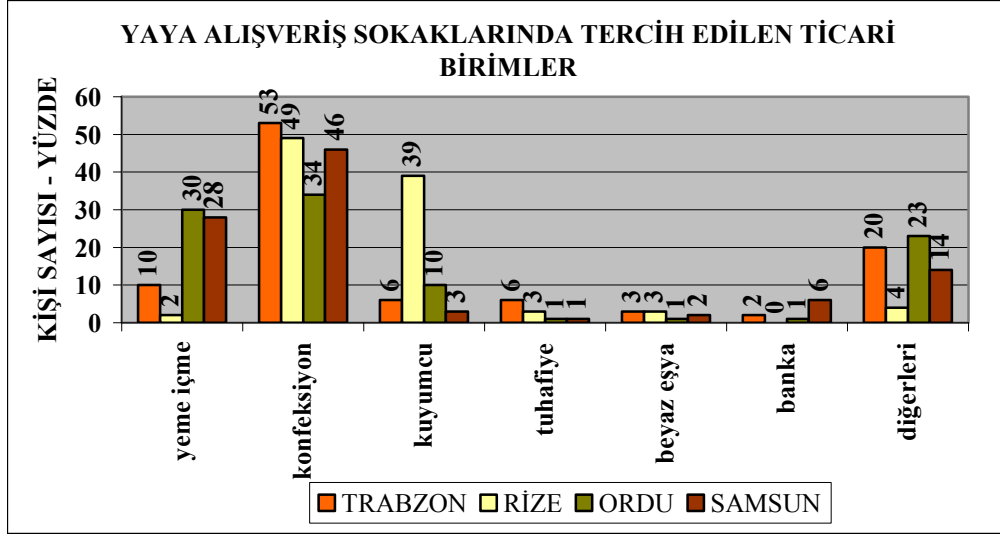
Trabzon, Rize ve Ordu'da alışveriş imkanları, Samsun'da ise çeşitlilik en çekici özellik olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 99).



Şekil 99. İllere göre yaya alışveriş sokaklarına kullanıcıyı çeken özellikler

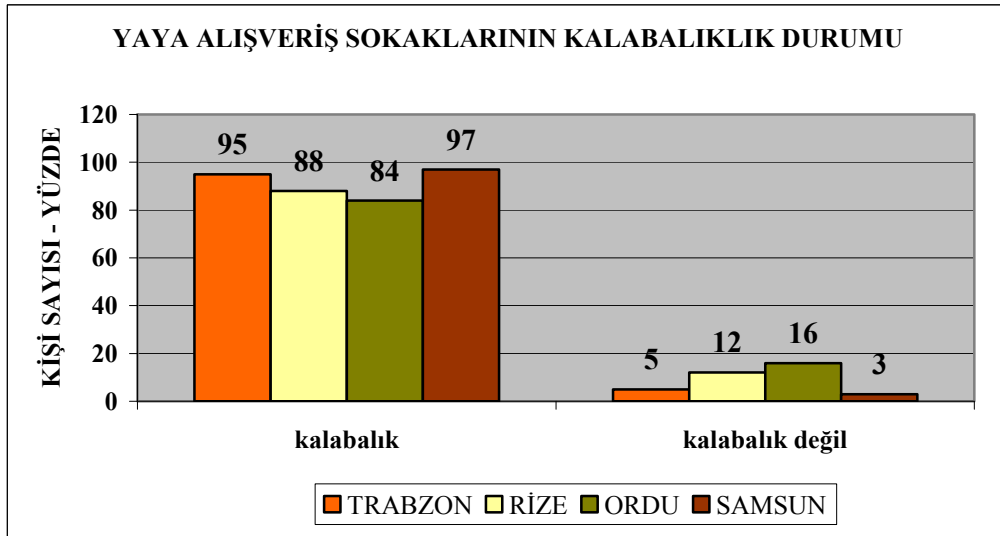
Yaya alışveriş sokaklarında, en çok tercih edilen ticari fonksiyonlar aşağıdaki şekilde gösterilmiştir (Şekil 100). Grafikte düşük değere sahip olan yanıtlar diğer tercihler altında toplanmıştır. Bu grupta, sinema, optik, bijuteri, internet, pazar park, telefon, sanat sokağı, eğitim, kozmetik, eczane, mali işler, matbaa , züccaciye, kırtasiye, saatçi ve döviz bürosu ifadeleri yer almıştır.

Her dört yaya alışveriş sokağında, en fazla tercih edilen fonksiyonlar sırası ile, konfeksiyon , yeme içme ve kuyumcular olarak saptanmıştır. Tercih edilen ticari birimler yemek yemek ve alışveriş yapmak etkinlikleri ile örtüşmektedir. Montgomery’ de başarılı bir sokak yapısının zemin kat kullanımında, yemek yemek, eğlenmek, oturmak, alışveriş yapmak gibi etkinlikler için gerekli ticari birimlerin olması gerektiğini savunması ve bu etkinliklere örnek olarak da kafeler, restoranlar, konfeksiyon mağazaları, barlar, restoranlar vb. birimlerin bulunmasını savunmuştur (Montgomery, 1998). Çalışmada elde edilen bu bulgu Montgomery’nin görüşünü desteklemektedir.



Şekil 100. İllere göre yaya alışveriş sokaklarında tercih edilen ticari birimler

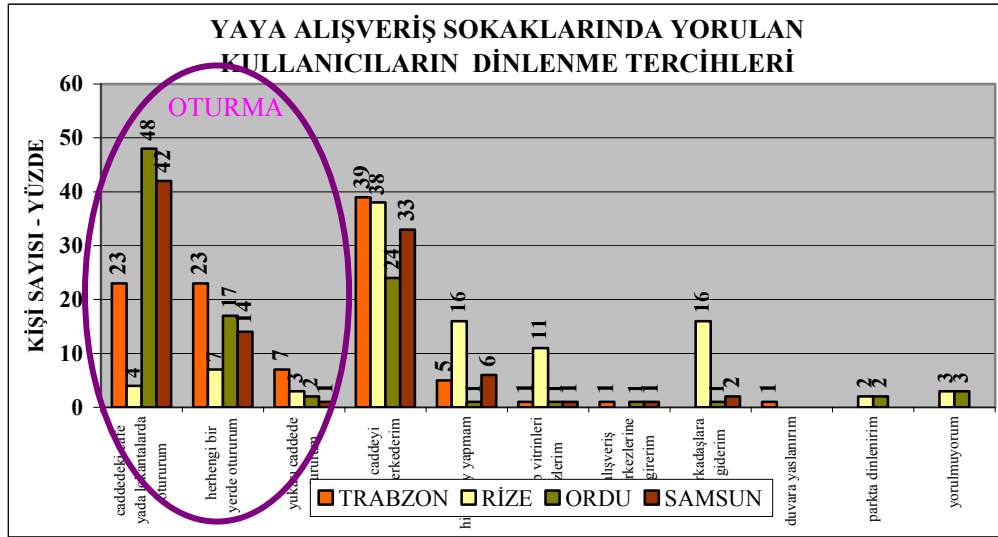
Kullanıcılardan yaya alışveriş sokaklarını kalabalık bulup bulmadıkları sorusuna, dört ilde verilen cevapların aynı yönde olduğu görülmüştür. Katılımcıların sokağı kalabalık bulma oranları aşağıdaki şekilde verilmiştir (Şekil 101). Dört yaya alışveriş sokağı kullanıcılarının büyük bir çoğunluğu sokakları kalabalık olarak nitelendirmiştir. Trabzon Kunduracılar caddesinde yapılan II. Anket çalışmasında da aynı sonuç bulunmuş, kullanıcıların %87'si sokağı kalabalık olarak tanımlamıştır (Tablo 17). Bu iki bulgu birbirini desteklemektedir.



Şekil 101. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının kalabalıklık durumu

Yaya alışveriş sokaklarında bulunan kullanıcılara yorulduklarını hissettikleri anlarda neler yaptıkları sorulmuştur. Alınan yanıtlar aşağıdaki şekilde verilmiştir (Şekil 102).

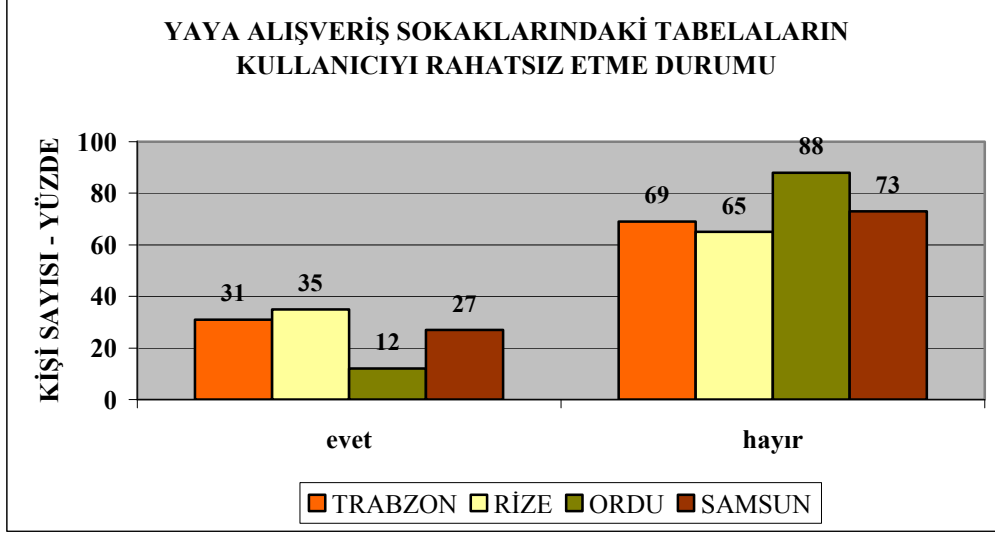
Grafiğe bakıldığında, kullanıcıların büyük çoğunluğu oturarak dinlenmeyi ya da sokaktan ayrılmayı tercih ettikleri görülmüştür. Yaya sokaklarında konfor kriterinin de özellikle istendiği ve yokluğu ya da yetersizliği durumunda kullanım süresinin azaldığı saptanmıştır. Konfor kriterlerinin sağlandığı yaya alışveriş sokaklarında kullanıcı yoğunluğunun da artacağı düşünülmektedir. Bu bulgu ile, eksik olan donatıların sorgulandığı soru (Şekil 86) ile alınan yanıtlara bakıldığında elde edilen bulgu arasında tutarlılık görülmektedir. Gehl'in, Kopenhag meydanlarındaki oturmaları incelediği araştırmasında, yaya akışının yoğun olduğu alanlara bakan oturma elemanlarının diğer alanlarda bulunan oturma elemanlarına oranla daha fazla tercih edildiğini saptamasına bağlı olarak (Burns,1977) bu bulgu ile, sokak üzerinde yer alan oturma bankalarının kullanıcı üzerinde tercih edilebilirliği etkileyeceği için sokağın geçirgenliğine katkısı olabileceği söylenebilir.



Şekil 102. İllere göre yaya alışveriş sokaklarında yorulan kullanıcıların dinlenme tercihleri

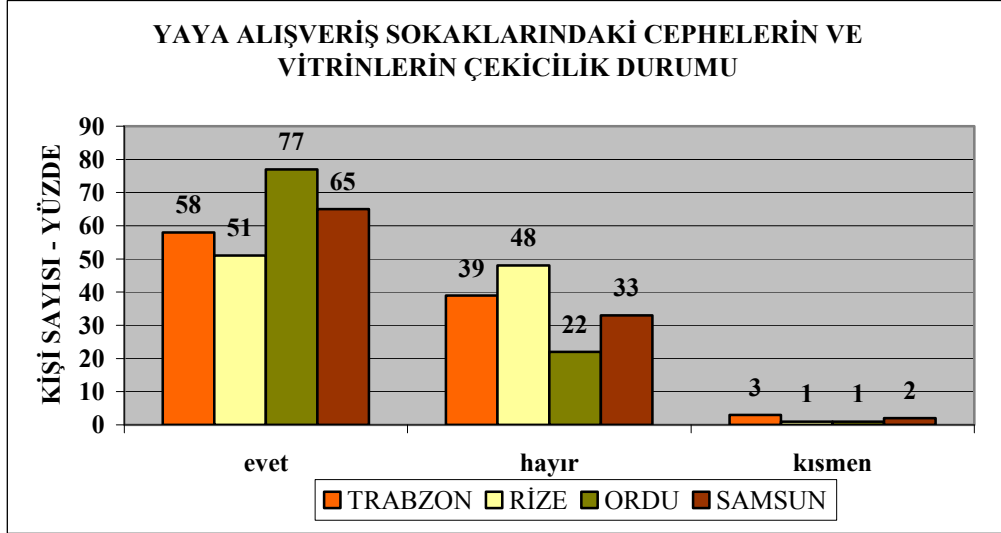
Yaya alışveriş sokaklarında sıkça rastlanan tabelalardan kullanıcıların rahatsız olup olmadıkları araştırılmıştır. Dört şehirde alınan cevaplar aynı yönde olup, kullanıcıların büyük bir çoğunluğu rahatsız olmadıklarını belirtmiştir (Şekil 103).

Uzman kişilerle yapılan görüşmelerde kişilerin tabela karmaşıklığından rahatsızlık duydukları bilinmektedir. Fakat, kullanıcı grubun büyük çoğunluğu, rahatsız olmadıklarını belirttiğinden birincil kullanım amacıyla sokağı kullandıkları düşünülmektedir.



Şekil 103. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki tabelaların kullanıcıyı rahatsız etme durumu

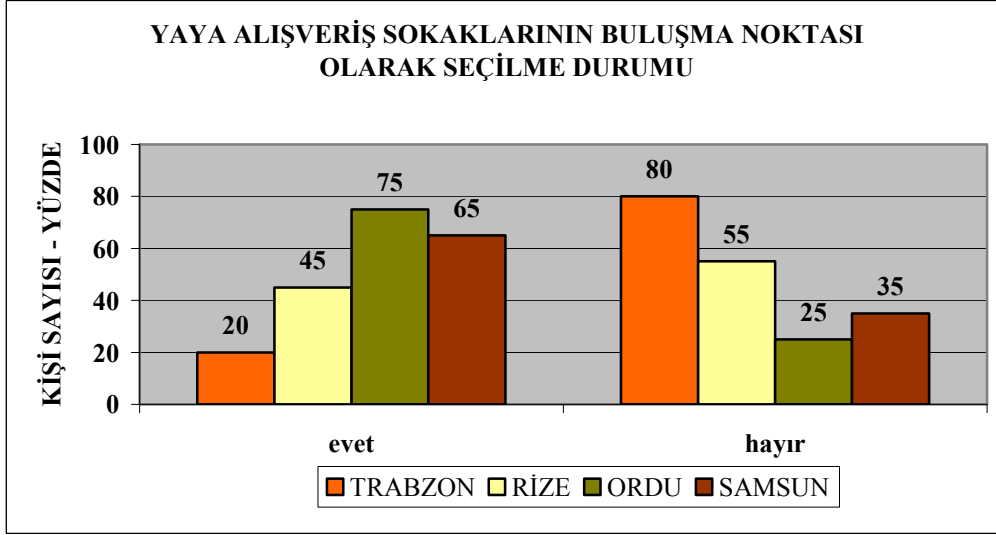
Kullanıcılardan buldukları yaya alışveriş sokaklarının cephelerin ve vitrinlerin çekicilik durumlarını değerlendirmeleri istenmiştir. Dört şehirde alınan yanıtlar aynı yönde olup, kullanıcıların büyük bir çoğunluğu cepheleri ve vitrinleri çekici bulduklarını ifade etmiştir (Şekil 104). Rapoport'un , çevrelerin isteklere cevap oluşturan birçok özelliğinin, tercih edilme veya reddedilme ile, sonuçlandığını, bazı mekanların insanlara doyum sağlarken “tercihlerini”, olumsuz çıkarımlarda “seçmediklerini” yansıtır görüşünden (Rapoport, 2004) geliştirilen yaklaşımla, kullanım düzeyinin yoğun olduğu da göz önüne alınırsa, cephelerin ve vitrinlerin algısal boyutta çekici bulunması sokakların geçirgenliğini etkilediği söylenebilir.



Şekil 104. İllere göre yaya alışveriş sokaklarındaki cephelerin ve vitrinlerin çekicilik durumları

Katılımcılara, buldukları yaya alışveriş sokaklarını, buluşma noktası olarak kullanıp kullanmadıkları sorusu yöneltilmiştir. Ordu ve Samsun illerinde bulunan yaya alışveriş sokak kullanıcılarının çoğunluğu, buluşma noktası olarak kullandıklarını ifade etmiştir. Trabzon ve Rize illerindeki kullanıcıların buluşma noktası tercihlerinin farklı olduğu görülmüştür (Şekil 105).

Ordu ve Samsun illerindeki kullanıcıların, yaya sokaklarıyla ilgili algısal boyutta kalıcı bir imaj edindikleri, ve bunun herkes tarafından bilinen veya kullanılan yerler sayesinde olduğu düşünülmektedir. Çevreyi kavranabilir yapan bir özellik olan okunabilirlik, Bentley'in de belirttiği gibi çevreyi seçenekler için okuma ve anlama yeteneğidir. İnsanlar çevreyi ve orada ne olup bittiğini anlarsa, o çevrenin özelliklerinin sunduğu tercihler ve avantajlarından yararlanır görüşünü desteklemektedir (Bentley, 1985).



Şekil 105. İllere göre yaya alışveriş sokaklarının buluşma noktası olarak seçilme durumu

3.6. Geçirgenliği Tanımlayan Sıfatlara İlişkin Bulgular: II. Anket Çalışmasına Bağlı Olarak

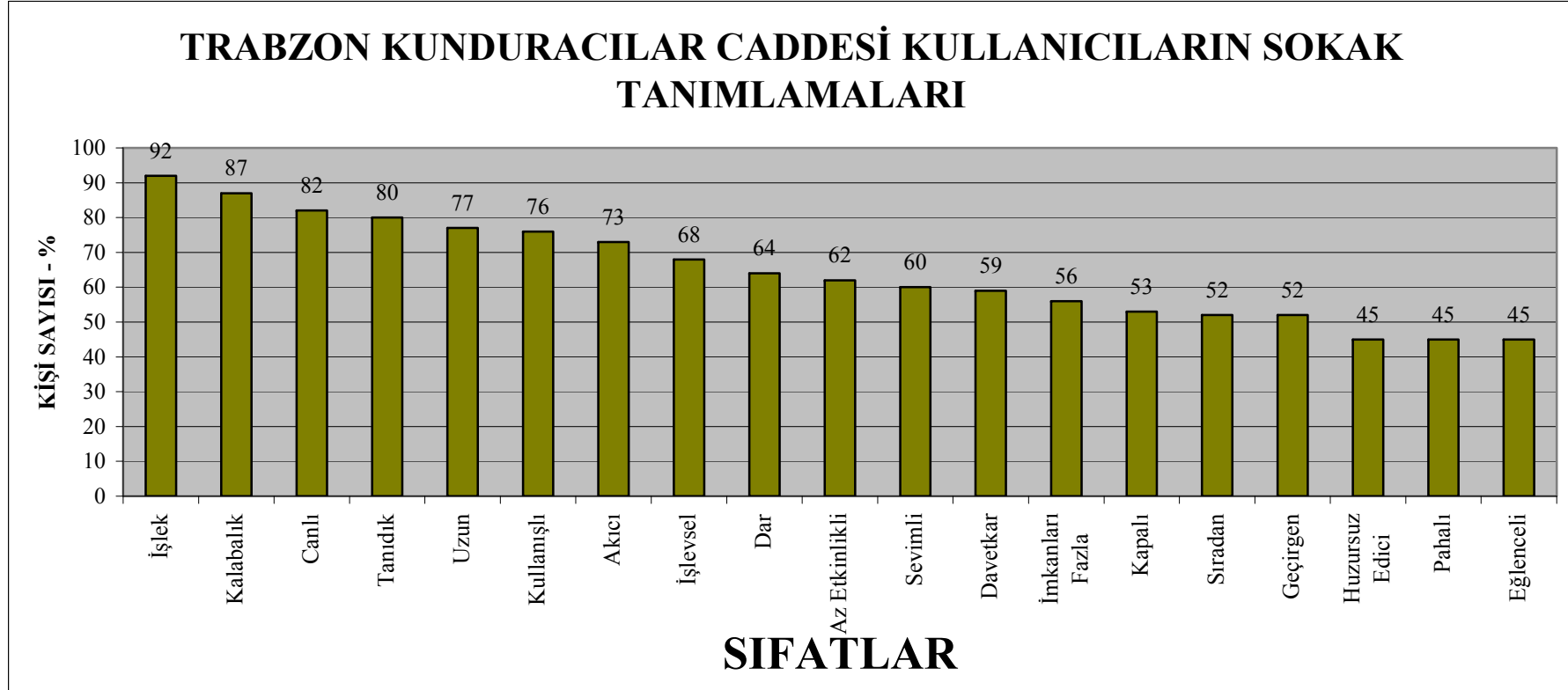
Trabzon Kunduracılar caddesi'nde yapılan bu çalışmada, kullanıcıların buldukları sokak için belirttikleri sıfatlar aşağıdaki tabloda yüzde değerleriyle birlikte verilmiştir (Tablo 17). Kullanıcıların % 92'si sokağı işlek, %87'si kalabalık, % 82'si canlı, % 80'i tanıdık, %77'si uzun, %76'sı kullanışlı, %64'ü dar olarak nitelendirmişlerdir. Bu bulgular geçirgenliği tanımlamak amacıyla kullanılacağı için önemli görülmektedir.

Bu anket çalışmasında elde edilen bir diğer bulgu ise, kullanıcıların %75'i sokağı seviyor ve kullanıyorum ifadesini yinelemesidir. Bu bulgu 3. varsayımımız, "Geçirgenliği optimum düzeyde olan sokaklar kullanıcıları için memnuniyet vericidir" varsayımının, sınanmasında önemli görülmektedir.

Tablo 17. Kunduracılar caddesi kullanıcılarının sokağa ilişkin tanımlamaları

<u>Kalabalık</u>	<u>87%</u>	Sakin	9%
<u>Dar</u>	<u>64%</u>	Geniş	26%
Sıkıcı	43%	<u>Eğlenceli</u>	<u>45%</u>
İşlek Değil	6%	<u>İşlek</u>	<u>92%</u>
Kısa	11%	<u>Uzun</u>	<u>77%</u>
İmkanları Az	37%	<u>İmkanları Fazla</u>	<u>56%</u>
Cansız	10%	<u>Canlı</u>	<u>82%</u>
<u>Pahalı</u>	<u>45%</u>	Ucuz	33%
<u>Sıradan</u>	<u>52%</u>	Çekici	35%
<u>Huzursuz Edici</u>	<u>45%</u>	Huzur Verici	34%
<u>Kapalı</u>	<u>53%</u>	Açık	33%
Akıcı Değil	19%	<u>Akıcı</u>	<u>73%</u>
İtici	23%	<u>Davetkar</u>	<u>59%</u>
<u>Az Etkinlikli</u>	<u>62%</u>	Çok Etkinlikli	31%
Yabancı	13%	<u>Tanıdık</u>	<u>80%</u>
Sevimsiz	21%	<u>Sevimli</u>	<u>60%</u>
Kullanışsız	16%	<u>Kullanışlı</u>	<u>76%</u>
İşlevsiz	16%	<u>İşlevsel</u>	<u>68%</u>
Geçirgen Değil	24%	<u>Geçirgen</u>	<u>52%</u>
Sokağı severek kullanıyorum			<u>%75</u>

Bu tabloya bakıldığında Kunduracılar caddesi için en fazla tanımlanan sıfatlar sırası ile aşağıdaki grafikte verilmiştir (Şekil 106).



Şekil 106. Trabzon Kunduracılar caddesi kullanıcılarına göre sokak tanımlamaları

Kullanıcıların sokakla ilgili tanımlarından, geçirgenlik ile saptanan sıfatlar arasında ne türde bir ilişkinin olduğu değerlendirilmek istenmiştir. Bu nedenle korelasyon testinin kullanılması uygun görülmüştür. Testin uygulama esasına göre ilişki aranacak eleman, bağımlı değişken, ilişkili olabilecek elemanlar ise bağımsız değişkenler olarak adlandırılıp korelasyon testi uygulanmıştır. Bu yaklaşımla, “Geçirgenlik” bağımlı değişkeni ile, sıfatlardan oluşan bağımsız değişkenler arasındaki ilişkiler korelasyon testi ile sınanmıştır. Birbirleri ile ilişkili olan sıfatlar, 0.01 düzeyinde önemli olan korelasyonlar, ** ile gösterilmiştir (Tablo 19). Bu tabloya dayanarak geçirgenliğin korelasyon gösterdiği sıfat çiftleri daha sonra regresyon testi ile sınanmış ve geçirgenliği tanımlayan sıfat çiftleri bulunmuştur. Korelasyon değerlerine göre, geçirgenlik ile değişkenler (sıfat çiftleri) arasındaki ilişki 0.01 düzeyinde anlamlı olduğu görülmüştür. Yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenliğin, sırası ile tanıdık, işlevsel, davetkar, akıcı, sevimli, kullanışlı, açık, eğlenceli ve huzur verici sıfatları ile pozitif ilişki içinde olduğu görülmüştür (Tablo 18). Sıfatlar satırlara öncelik sırasıyla yerleştirilmiş ve koyudan açığa doğru renklendirilmiştir.

Tablo 18. Geçirgenliğin öncelik sırasına göre ilişkili olduğu sıfatlar

FİZİKSEL ÖZELLİKLER (ULAŞILABİLİRLİK)	İŞLEVSEL ÖZELLİKLER (ÇEŞİTLİLİK)	ALGISAL ÖZELLİKLER (OKUNABİLİRLİK)
		Tanıdık
	İşlevsel	
		Davetkar
Akıcı		
		Sevimli
	Kullanışlı	
Açık		
	Eğlenceli	
		Huzur Verici

Bu bulgular bir mekanda, geçirgenliğin en çok bu sıfatlarla ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu sıfatların varlığı ne kadar fazla ise geçirgenlik değerinin de o kadar artabileceğini göstermektedir.

Tablo 19. Trabzon Kunduracılar caddesi korelasyon değerleri

	Kalabalık	Geniş	<u>Eğlenceli</u>	İşlek	Uzun	İmkanları Fazla	Canlı	Ucuz	Çekici	<u>Huzur Verici</u>	<u>Açık</u>	<u>Akıcı</u>	<u>Davetkar</u>	Bol Etkinlikli	<u>Tanıdık</u>	<u>Sevimli</u>	<u>Kullanışlı</u>	<u>İslevsel</u>	Geçirgenlik	
Kalabalık	1.000																			
Geniş	0.242**	1.000																		
Eğlenceli	0.050	0.244**	1.000																	
İşlek	-0.155	0.037	0.177	1.000																
Uzun	-0.006	0.080	0.046	0.053	1.000															
İmkanları Fazla	-0.053	0.174	0.234**	0.273**	0.289**	1.000														
Canlı	0.221**	-0.050	0.218**	0.356**	0.061	0.327**	1.000													
Ucuz	0.180**	0.154	0.280**	0.066	0.127	0.051	0.016	1.000												
Çekici	0.102	0.185**	0.334**	0.136	0.075	0.203**	0.204**	0.172	1.000											
Huzur Verici	0.237**	0.256**	0.295**	-0.061	0.014	-0.004	0.084	0.132	0.340**	1.000										
Akıcı	0.045	0.091	0.221**	0.132	0.033	0.186**	0.195**	0.055	0.095	0.178	0.309**	1.000								
Davetkar	0.061	0.173	0.403**	0.131	0.109	0.216**	0.200**	0.148	0.330**	0.305**	0.421**	0.267**	1.000							
Bol Etkinlikli	0.102	0.251**	0.101	0.098	0.201**	0.300**	0.136	0.113	0.336**	0.215**	0.281**	0.176	0.152	1.000						
Tanıdık	-0.013	0.111	0.177	0.123	-0.017	0.100	0.197**	0.116	0.024	0.133	0.139	0.230**	0.284**	-0.015	1.000					
Sevimli	0.168	0.247**	0.279**	0.094	0.165	0.187**	0.288**	0.086	0.254**	0.441**	0.358**	0.335**	0.363**	0.218**	0.273**	1.000				
Kullanışlı	0.025	0.254**	0.255**	0.053	0.204**	0.215**	0.050	0.006	0.106	0.281**	0.305**	0.284**	0.249**	0.165	0.196**	0.434**	1.000			
İslevsel	-0.053	0.132	0.232**	0.271**	0.188**	0.374**	0.192**	0.109	0.188**	0.153	0.317**	0.332**	0.371**	0.273**	0.183**	0.293**	0.423**	1.000		
Geçirgenlik	0.058	0.134	0.222**	0.148	0.119	0.133	0.104	0.101	0.077	0.211**	0.252**	0.338**	0.340**	0.113	0.469**	0.279**	0.271**	0.365**	1.000	

** 0.01 düzeyinde önemli olan korelasyonlar

Geçirgenliği en iyi tanımlayan değişkenler, regresyon analizi yapılarak belirlenmiştir (Tablo 19). Bu analize göre 0.00 önem düzeyinde, geçirgenliği tanımlayan üç model aşağıda verilmiştir. Tablo 20'ye göre, sıfatların geçirgenliği tek başına tanımlama gücü değerlendirilecek olursa, tanıdık sıfatı geçirgenliği, işlevsel ve akıcı sıfatlarından daha iyi tanımlamakta, işlevsel sıfatı geçirgenliği, akıcı sıfatından daha iyi tanımlamaktadır (Model 1). Geçirgenliği, tanıdık ve işlevsel sıfatlarının birlikte tanımlaması, tanıdık, işlevsel ve akıcı sıfatlarının birlikte olduğu tanımlama modelinden daha az etkilidir (Model 2). Geçirgenliği en iyi tanımlayan model ise 'tanıdık, işlevsel ve akıcı' sıfatlarının birlikte olduğu tanımlama modeli olarak belirlenmiştir (Model 3). Bu tanımlayıcıların istatistikî düzeyde anlamlı oldukları saptanmıştır.

Tablo 20. Geçirgenlik modelleri

Model		R	R ²	F	Toplam Önem düzeyi
1	(Konstant) Tanıdık	.469	.220	1.673	.000
2	(Konstant) Tanıdık İşlevsel	.548	.301	1.588	.000
3	(Konstant) Tanıdık İşlevsel Akıcı	.571	.326	1.563	.000

Bu tanımlayıcılara bakıldığında, “tanıdık olma”nın algısal özelliklerle, “işlevsel olma”nın işlevsel özelliklerle ve “akıcı olma”nın ise fiziksel özelliklerle bağlantılı olduğu söylenebilir. Çalışmanın varsayımları arasında, geçirgenliğin ulaşılabilirlik, okunabilirlik ve çeşitlilik bileşenleriyle tanımlanabileceği vurgulanmıştı. Bu sonuçlarla, geçirgenliği tanımlayan üç bileşenin, ilişkili olduğu özelliklerle de, varsayımın bir kat daha güçlendiği görülmektedir.

4. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

Yaya alışveriş sokakları, insanların temel ihtiyaçlarını karşılarken, bir arada buldukları, sosyal ilişkiler kurdukları ve karşılıklı etkileşime girdikleri açık kamusal mekânlardır. Sokaklar ve yaya alışveriş sokakları üzerine birçok araştırmacı sayısız çalışmalar yapmıştır. Sürdürülebilir kentsel mekânlar ve kaliteli çevreler tasarlamak üzere hedeflenen ölçütlerin arasında belirtilen geçirgenlik kavramı ise, yaya alışveriş sokaklarında yeterince araştırma konusu olmamıştır. Araştırma bu bağlamda önemli yer tutmakta ve özgün sonuçlar ortaya koymaktadır.

Varsayımlara ilişkin sonuçlar;

Peyzaj Mimarlığı, kentsel tasarım ve kent planlama sürecinde yönlendirici nitelik taşıması, kavram geliştirmede bir model önerisi sunması ve modelin örnek alanlar üzerinde sınanması nedeni ile özgün nitelikte olan bu çalışmanın sonucunda; çalışmaya başlarken kurgulanan ve geçirgenliğin, fiziksel özellikler-işlevsel özellikler-algısal özellikler üçlüsüne bağlı olarak, ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarıyla güçlendirilebileceği belirlenmiştir.

Temel Varsayım; Kunduracılar caddesinde yapılan uygulama çalışmasının II. aşamasında kullanılan teknikler yardımıyla geçirgenliği tanımlayan sıfatlar anket sorularına bağlı olarak araştırılmış ve bunun sonucunda, geçirgenliği ilk olarak tanımlayan sıfat (Tablo 19), ‘tanıdık’, ikinci olarak tanımlayan sıfat ‘işlevsel’ ve üçüncü olarak tanımlayan sıfat ise ‘akıcı’ olarak bulunmuştur. Bu alt kavramlara dayanarak, “geçirgenliğin ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarının bileşkesidir” kabulü Tablo 20’de verilen model önerilerinin etki gücüne bağlı olarak doğrulanmıştır. Bu varsayıma göre; “Ulaşılabilirlik, Çeşitlilik ve Okunabilirlik kavramlarını bünyesinde barındıran yaya sokakları geçirgen nitelik taşımaktadır”. Bu üç kavramın yer verildiği tasarımlar başarılı kentsel mekanlar için önemli ölçütler olarak görülmektedir.

Temel varsayım aşağıda sıralanan üç kavramın sınanmasına bağlı olarak doğrulanmaktadır.

Ulaşılabilirlik; Çalışma kapsamında uygulamanın I. aşamasında yapılan eş zamanlı sayımlarla, kullanıcıların sokağa katıldıkları ve sokaktan ayrıldıkları bağlantıların en çok kullanılan bağlantılar olduğu saptanmıştır. Bu yöndeki bulgular 3.2. fiziksel bulgular bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Ayrıca, uygulama çalışmasının II. aşamasında

gerçekleştirilen anket çalışmasının bulguları arasında ulaşılabilirliğin bir alt kavramı olan ‘akıcı’ olma da kullanıcıların en çok yineledikleri kavramlar arasındadır (Tablo 17). Her iki uygulama çalışması ile ulaşılabilirlik kapsamında ele alınan “Geçirgenlik, o mekanı kullanan kişi sayısı, kullanılma sıklığı ve kullanım süresi ile ilişkilidir” varsayımı bu çalışma kapsamında elde edilen bulgulara göre doğrulanmaktadır. Akıcı ve buna bağlı olarak ulaşılabilir mekanlar oluşturmak, geçirgenlik düzeyini artıran bir faktör olmaktadır.

Çeşitlilik; Tüm yaya alışveriş sokaklarında kullanıcıların giriş ve çıkış dağılımlarına bakıldığında, işlevsel çeşitliliği diğerlerinden daha fazla olan bağlantıların tercih edildiği, uygulama çalışmasının I. aşamasında uygulanan davranış gözlemi ve bu gözlemlerin grafik anlatımlara dönüştürülmesi yoluyla saptanmıştır. Ayrıca, uygulama çalışmasının II. aşamasında uygulanan I. anket çalışmasında da yaya alışveriş sokaklarının en çok beğenilen yönü ‘çeşitlilik’ olarak saptanmış ve bu iki bulgu birbirini desteklemiştir.

Bu sonuçtan hareketle, “Geçirgenlik, o mekandaki işlevsel çeşitlilik ile ilişkilidir, çeşitlilik düzeyi arttıkça o mekanın geçirgenliği de artacaktır” varsayımın doğruluğu tespit edilmiştir. Tasarımlarda işlevsel zenginliği artırmak yoluyla elde edilen çeşitlilik, geçirgenlik düzeyi yüksek, başarılı kentsel mekanlar yaratmak için gerekli ilkelerden biri olacaktır.

Okunabilirlik; Kunduracılar caddesinde yapılan Uygulama çalışmasının II. aşamasında uygulanan I. anket çalışmasında da yaya alışveriş sokaklarının en çok beğenilen yönleri arasında ‘tanıdık olma’ özelliği saptanmıştır. Ayrıca uygulama çalışmasının II. aşamasında uygulanan II. anket yardımıyla geçirgenliği tanımlayan sıfatlar anket sorularına bağlı olarak araştırılmış ve bunun sonucunda, geçirgenliği ilk olarak tanımlayan sıfat (Tablo 19), ‘tanıdık’, olarak belirlenmiş ve bu iki bulgu birbirini desteklemiştir. İnsanların mekanlarda bulunma nedenleri veya bir mekanı buluşma ya da vb. nedenlerle tercih etmeleri, seçmeleri doğrudan algı ile ilgili olup, o mekanın kolay algılanabilir, kavranabilir ve kolay tanımlanabilir olduğunu göstermektedir. Bu çalışma kapsamında algı ile geçirgenlik arasındaki ilişki, değerlendirmelerin tercih ile sonuçlandırılması şeklinde yorumlanmış ve buna bağlı olarak, kullanıcıların sokağı kullanım amaçlarına bakıldığında buluşma amaçlı kullananların sokağın ‘tanıdık olma’ alt kavramıyla ve okunabilirlikle ilişkisini göstermiştir. Bu yaklaşımla, “Geçirgenlik, kullanıcı zihninde kalıcı imajlar oluşturan mekanlarla, ya da odaklarla ilişkilidir” varsayımın doğruluğu bu çalışma kapsamında görülmüştür.

İkinci Varsayım; Geçirgenliği tanımlayan sıfatlar korelasyon testi ile tespit edilmiştir. Bu tabloya bakıldığında ilişkisi sorgulanan tüm sıfatların geçirgenlik korelasyon değeri 0'ın üstünde olup pozitifdir. Bu bağlamda sorgulanan sıfatların temsil ettiği kavramların da geçirgenlikle ilişkisi pozitif yönlüdür sonucuna varılmaktadır. Bu yaklaşımla çalışma kapsamında “Geçirgenlik bu alt kavramlarla pozitif ilişki içindedir” varsayımı da doğrulanmıştır.

Üçüncü Varsayım; Bu çalışmada sokaklar, kullanıcılar tarafından en yüksek oranlarda “tanıdık, işlevsel ve akıcı olma” özellikleriyle tanımlanmışlardır (Tablo 19). Bu özelliklerin ise çalışmanın “okunabilirlik-çeşitlilik-ulaşılabilirlik” kavramlarıyla örtüşebilir kavramlar olduğu görülmüş ve bu nedenle araştırmaya konu olan sokakların geçirgen nitelik taşıdığı düşünülmüştür. % 75 gibi yüksek bir oranla kullanıcıların sokakları beğenerek kullandıkları da uygulama çalışmasının II. aşamasında kullanılan anket tekniği ile saptanmıştır (Tablo 17). Bu yorumlara bağlı olarak çalışma sonucunda, kullanıcı tercihlerine, istek ve eleştirilerine paralel olarak değerlendirilen yaya alışveriş sokaklarında optimum düzeyde geçirgenliğin kullanıcı memnuniyetini artırdığı söylenebilir. Bu durumda “Geçirgenliği optimum düzeyde olan sokaklar kullanıcıları için memnuniyet vericidir” varsayımının da bu bağlamda doğrulandığı görülmüştür.

Çalışmanın amacına bağlı olarak geçirgenlik kavramı, yaya alışveriş sokakları bağlamında kavramsal bir temele oturulmaya çalışılmıştır. Geçirgenliğin fiziksel özellikler bağlamında Ulaşılabilirlik kavramı ve “akıcı olma” sıfatı ile, işlevsel özellikler bağlamında Çeşitlilik ve “işlevsel olma” sıfatı ile algısal özellikler bağlamında ise Okunabilirlik ve “tanıdık olma” sıfatı ile, açıklanabildiği ortaya konulmuştur. Kabul edilen varsayımlara ve çalışma amacına da bağlı olarak oluşturulan geçirgenlik modeli Şekil 107’de verilmiştir.



Şekil 107. Geçirgenlik modeli

Çalışma kapsamında elde edilen diğer sonuçlar aşağıda sıralanmıştır.

Genel sonuçlar;

- Yaya alışveriş sokaklarında geçirgenliği tanıdık (algısal), işlevsel (işlevsel) ve akıcı (fiziksel) sıfatları birlikte tanımlanmaktadır.
- Yaya alışveriş sokaklarının en çok beğenilen yönü, sokağın işlevsel özelliği ile ilgilidir. Anahtar kelime “çeşitlilik” tir.
- Yaya alışveriş sokaklarının ikinci olarak beğenilen yönü sokağın fiziksel özelliği ile ilgilidir. Anahtar kelime “ulaşılabilirlik” tir.
- Yaya alışveriş sokaklarının üçüncü olarak beğenilen yönü sokağın algısal özelliği ile ilgilidir. Anahtar kelime “okunabilirlik” tir.
- Yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenliğin, “eğlenceli, huzur verici, açık, akıcı, davetkar, tanıdık, sevimli, kullanışlı ve işlevsel olma” kavramları ile pozitif ilişki içinde olduğu görülmüştür.
- Yaya alışveriş sokakları en çok “ulaşım ve alışveriş” amaçlı kullanılmaktadır.
- Kullanıcıların yaya alışveriş sokaklarında arzuladıkları değişiklikler, sokağı genişletmek, oturma ve dinlenme alanları oluşturmak, eğlence mekanları yapmak,

yeşil alanları artırmak ve cepheleri düzenlemektir. İstenilen bu değişiklikler, sokağın “fiziksel, işlevsel ve algısal” özellikleri ile ilgili olup bu özelliklerin yaya alışveriş sokaklarında sağlanması durumunda geçirgenlik artacaktır.

- Yaya alışveriş sokaklarının en çok eleştirilen yönleri “darlık ve kalabalıklık” sokağın “fiziksel ve algısal” özellikleri ile ilgili olup bu özellikler kullanıcı tercihlerini olumsuz olarak etkilediği için geçirgenlik düzeyini de zayıflatacaktır.
- Bu çalışma, kentsel tasarım ve kent planlama sürecinde yönlendirici nitelik taşımakta ve kavram geliştirmede bir model önerisi sunmaktadır.
- Tercihler ve deneyimler geçirgenliği etkilemektedir.
- Geçirgenlik bileşenlerinden olduğu düşünülen, “çeşitlilik” kavramı Samsun Mecidiye Caddesi’nde, “okunabilirlik” kavramı Ordu Sırrıpaşa Caddesi’nde, “ulaşılabilirlik” kavramı ise Samsun Mecidiye Caddesi’nde ağırlıklı olarak ön plana çıkmıştır. Bu kavramların dört yaya alışveriş sokağında öncelik sıralamasına göre dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir(Tablo 21).

Tablo 21. Ulaşılabilirlik, çeşitlilik ve okunabilirlik kavramlarının örnek alanlardaki öncelik sırasına göre dağılımı

	1			2			3		
	Ulaşılabilirlik	Çeşitlilik	Okunabilirlik	Ulaşılabilirlik	Çeşitlilik	Okunabilirlik	Ulaşılabilirlik	Çeşitlilik	Okunabilirlik
Trabzon Kunduracılar Caddesi		X		X					X
Rize Kazım Karabekir Caddesi		X				X	X		
Ordu Sırrıpaşa Caddesi			X		X		X		
Samsun Mecidiye Caddesi		X		X					X

Fiziksel özelliklerle ilgili sonuçlar;

- Devamlılık gösteren yaya alışveriş sokakları (Şekil 10) ulaşılabilirliği kolaylaştırdığı için geçirgen nitelik taşımaktadır, sonucuna varılabilir.
- Yaya alışveriş sokağının boyu arttıkça, sokak üzerinde oluşturulan ara odaklarla sokağın geçirgenlik düzeyi de artacaktır.
- Sokak boyu arttıkça, sokağın geçirgenliği azalırken yan bağlantılarındaki geçirgenlik düzeyi artmaktadır. Sokak boyu ile sokağın geçirgenliği ters orantılıdır.
- Kullanıcıların yaya alışveriş sokaklarının bağlantılarından ayrılma yönlerine bakıldığında, tercih edilmeyen bağlantılar, çıkmaz sokaklar, kapalı pasajlar, dar ve niteliksiz geçişler, ticari çeşitliliği olmayan, düşey düzlemlerin kapalılık oranı yüksek olan bağlantılardır. Bu tespitlerle, yürümenin en önemli unsurlarından biri olan varılacak yerin niteliği, kalitesi, konforu, bağlantılı olma durumu, rahat, çekici, anlamlı ve ulaşılabilir yerler olması geçirgenlik düzeyini arttırmaktadır.
- Yaya alışveriş sokakları yürünebilir sınırlar içinde süreklilik gösterirse kullanımı da artacaktır.

İşlevsel özelliklerle ilgili sonuçlar;

- İşlevsel değeri yüksek ve geniş olan bağlantılar (Şekil 13) daha geçirgen nitelik taşımaktadır.
- Yaya alışveriş sokaklarında en fazla konfeksiyon mağazaları ve kuyumcular kullanılmaktadır.
- Yaya alışveriş sokaklarında gece kullanımını destekleyen etkinlikler istenmektedir.
- Yaya alışveriş sokakları sosyal etkinlik açısından yetersizdir.

Algısal özelliklerle ilgili sonuçlar;

- Algısal değeri yüksek bağlantılar (Şekil 15) daha geçirgen nitelik taşımaktadır.
- Yaya sokaklarıyla ilgili algısal boyutta kalıcı bir imaj oluşturan tasarımlar, herkes tarafından bilinen veya kullanılan yerler olur. İnsanlar çevreyi ve orada ne olup bittiğini anlarsa, o çevrenin özelliklerinin sunduğu tercihler ve avantajlarından yararlanırlar.

Bu sonuçlardan hareketle; yaya alışveriş sokaklarının tasarımında, dikkate alınan diğer ölçütlerin yanında geçirgen olma ölçütünün de gözetilmesi sokak kullanımına olumlu yönde etki edecektir. Bu tasarım yaklaşımı ile yaya alışveriş sokak tasarımında geçirgenliğin sağlanabilmesi için en önemli ölçütler; fiziksel boyutta “akıcı olma”, işlevsel boyutta “işlevsel çeşitlilik” ve algısal boyutta “tanındık olma” kazanımını sağlayacak

elemanlar ve bu elemanların bir araya gelmesini sağlayacak olan ilkeler son derece önemli olmaktadır. Bu yaklaşım ile daha geçirgen ve dolayısıyla daha çok kullanılan yaya alışveriş sokak tasarımları oluşabilecektir. Geçirgenliğin artırılmasında tasarım aşamasında ve hatta daha öncesinde hangi sokağın yaya alışveriş sokağına dönüştürüleceği sorusu titizlikle yanıtlandırılmalıdır. Her sokak yaya sokağına dönüştürülmeye uygun olmayabilir. Bu çalışma ile sokak uzunluğunun yaya için çok önemli olduğunu görülmüştür. Sokak boyu kullanıcılar tarafından yürünebilir sınırlar içersinde tutulmalıdır. Sokağın eni ve boyu arasındaki ilişkiye dikkat edilmelidir. Uzun olan yaya alışveriş sokaklarında uygun uzaklıklarda odaklar oluşturulmalı ve kullanıcı ilgisi dağılmadan sokağın tamamı cazip hale dönüştürülmelidir. Sokak kullanıcıda kalabalık ve boğucu etkiler uyandırmamalıdır. Sokağın akıcı olabilmesi için tasarım aşamasında gerekirse algıyı olumsuz yönde etkileyen fiziksel durumlar algı oyunları ile ortadan kaldırılmalıdır. Örneğin; fiziksel anlamda yetersiz olan yaya alışveriş sokaklarında, algı kuramları desteği ile mekan daha ferah ve akıcı gösterilebilir.

Bu çalışma karşılaştırma yapılmaksızın dört ilde yürütülmüştür. Çalışma sonucunda illere göre zaman zaman farklılıklar çıkmış olsa da geçirgenlik ölçütlerinin benzerlik gösterdiği görülmüştür. Çalışılan kuramsal varsayımların daha da güçlendirilmesi için ek çalışmalar yapılabilir. Çalışma alanı farklı illerde devam ettirilip, yaya alışveriş sokaklarında geçirgenliği etkileyen yeni ölçütlerin varlığı araştırılabilir. Kullanıcı grubu değiştikçe ölçütlerin değişip değişmediği sorgulanabilir. Geçirgenliği tanımlayan sıfatlar bu çalışma kapsamında belirlenmiş fakat geçirgenliğin sayısal anlamda değerlendirmesi yapılmamıştır. Çalışma bu yönde devam ettirilebilir. Sokaklar bu üç ilkeye göre yeniden tasarlanıp deneklerin beğenisine sunulabilir. En çok beğenilen sokak tasarımı ilgili yerel yönetimlerin desteği ile hayata geçirilebilir.

Geçirgenlik düzeyi artırılabilen sokakların kullanıcı beğenisi ve memnuniyeti de artacaktır. Bu çalışma temel alınıp başka araştırmalarla geçirgenliğin diğer kentsel açık alanlarda artırılmasına yönelik çalışmalar kurgulanabilir. Bir mekanda bitkisel tasarımlarla geçirgenlik, doğal peyzaj elemanları veya yapay peyzaj elemanları ile geçirgenlik ilişkisi, ya da bir mekanın geçirgenlik sınırları, araştırma konusu olarak devam ettirilebilir.

Yaya alışveriş sokaklarının kullanıcı beğenisini geliştirici çalışmalar yapılmalıdır. Kullanıcılar farklı illerdeki gezilerinde mutlaka bir yaya alışveriş sokağına rastlarlar ve mutlaka kendi yaşadıkları yerdeki sokaklar ile karşılaştırma yaparlar. Bu nedenle zaman zaman yaya alışveriş sokaklarında geniş katımlı anketler yapıp kullanıcıların yeni

istekleri, Őikayetleri belirlenip kavramlar bu sokaklar üzerinde çalışılarak tasarımlar zenginleŐtirilebilir. Bir sokak yaya sokağına dönüŐtürüldükten sonra da çalışmalara devam edilmelidir. Yerel yönetim desteği ile proje devamlılığında kullanıcı memnuniyetleri araŐtırılmalıdır. Mekanlar, zamana ve kullanıcı gereksinimlerine ayak uydurmalıdır. Yaya alışveriş sokakları kullanıcılar için zorunluluk nedeniyle kullanılan mekanlar değil, pozitif enerji verecek mekanlar haline getirilmelidir. Bugünün teknolojiyle oluşturulan ve genellikle kent merkezleri dışında konumlanan mega alışveriş komplekslerine gitmek için zaman arayan insanlar çok uzaklara gitmeden bu gereksinimlerini kent içindeki geleneksel mekanlarımızdan olan yaya alışveriş sokaklarında da karŐılayabilmelidirler.

5. KAYNAKLAR

- Allan, A., 2001. Walking as a Local Transport Model in Adelaide; Australia, Walking the 21st Century, 122-134.
- Altman, I. ve Zube, 1989. E. H., Public Places and Spaces, Plenum Press, New York, 164-165.
- Amir, A., 1998. The Spatial Logic of Pedestrian Movement and Exploration in The Central Area of Jeddah: The Effect of Spatial Configuration on Shopping Behavior, Doctor of Philosophy, Georgia Institute of Technology.
- Appleyard, D. ve Lintell M., 1972. The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint, Aip Journal, 38, 1, 84-101.
- Appleton, J., 1975. The Experience of Landscape, Survey, John Wiley & Sons Inc., London.
- Asasoğlu, A., Kuloğlu, N. ve Gençosmanoğlu, A.B., 2008. "Training Tools for Developing Design Education-Designtrain" AB Leonardo Projesi kapsamında oluşturulan fotoğraf arşivi.
- Aydemir, Ş., Aydemir S., Ökten, N., Öksüz, A.M., Sancar, C. ve Özyaba, M., 1999. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, KTÜ, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Ders Notları, 54, Trabzon.
- Barker, R., 1968. Ecological Psychology: Concepts and Methods for Studying The Environment of Human Behavior, University Press , Stanford.
- Başkaya, A., 2001. Yalın bir "işaret dizgesi", Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 16, 2, 63-75.
- Bechtel, R. and Zeisel, J., 1987. Observation: The World Under a Glass, In: Methods in Environmental and Behavioral Research. R. Bechtel, R. Marans and W. Michelson New York: Van Nostrand Reinhold Co.
- Bechtel, R., 1987. Ecological Psychology, Methods in Environmental and Behavioral Research Van Nostrand Reinhold Inc., New York.
- Bentley, I., 1985. Responsive Environments: A Manual for Designers, The Architectural Press, London.
- Bentley, I., Alcock A., Murrain, P., McGlynn, S. ve Smith, G., 1993. Responsive Environments: A Manual for Designers, Butterworth Architecture, London.
- Bentley, I. ve Watson, G.B., 2007. Identity by Design, Architectural Press, London.
- Burns, A., 1977. Design Recommendations for an Outdoor Public Space in Downtown Edmonton, Master Thesis, University of Alberta.

- Campbell K. ve Cowan, R., 1999. Finding The Tools For Better Design, Planning,1305, 16-17.
- Carmona, M., Heath T., Oc, T. ve Tiesdell, S., 2003. Public Places Urban Spaces, The Dimenstions of Urban Design, Architectural Press, Oxford.
- Carmona, M. ve Tiesdell, S., 2007. Urban Design Reader, Architectural Press, Oxford.
- Castrillo, M. R., 2000. Evaluating the Effects of Context in The Use of Two Downtown Tuscon Urban Plazas Using Qualitive and Quantitive Approaches, Master Thesis, The University of Arizona.
- Chang, H., 2002. Human Behavior,Patternsin Office Building Placa;Three Case Studies in Downtown Dallas, Master Thesis, The University of Texas, Arlington.
- Cullen, G., 1961. Townscape, Architectural Press, London.
- Cullen, G., 1961. Townscape;İntroduction, in: Urban Design Reader, 2007, Carmona, M., Tiesdell, S., Architectural Press, Oxford, 181-184.
- Çağlar, N., 1992. Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaştırılmaları Üzerinde Bir Araştırma, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çevik, S., 1984. Sokaklarda Mekan Oluşumuna Trabzon Ölçeğinde Tipolojik Bir Yaklaşma Örneği, Yüksek Lisans Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Çevik, S., 1991. Mekan-Kimlik-Kimliklendirme, Trabzon Sokağı Örneği, Doktora Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Çevik, S., 1995. Geçişler-Girişler-Kapılar ve Mekansal Etkileri, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İTÜ, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Bildiriler Kitabı, 94-103.
- Çevik, S. ve Özen, H., 1995. Özel-Kamusal Mekan Olgusunun Geleneksel ve Günümüz Yaşama Çevrelerinde İncelenmesi: Kültür ve Mekan, Uluslararası VII. Yapı ve Yaşam Kongresi, Bursa, Bildiriler Kitabı, 83-96.
- Çevik, S., 1999. Ustasüleyman, T., Yıldırım, A., Yaprak, Ö. B. ve Özgü, Ö., Doğu Karadeniz Bölgesi Sahil Yerleşmeleri ve Kentsel Bölgesel/Dizimsel Kimlik Değerleri, I. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi, M.S.Ü., İstanbul, Bildiriler Kitabı, 341-365.
- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F. ve Aşık, Ö., 2003. Renovation/Revitalization Works in the City centers an example to pedestrian schoping areas: Trabzon Kunduracılar Street”, Livable Environments& Architecture, Internatinales Kongress, Livenarch 2003, KTÜ, Trabzon, 222-246.

- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F., Aşık, Ö., 2008, An Example To Renovation Works İn Historical City Centers: Kunduracılar Street/Trabzon-Turkey, Building and Environment, 43, 950-962.
- Elsheshtawy, Y.H., 1996. Tradition, Change and Street Encounters: The Case of Two Pedestrian Streets in Cairo, Egypt, The University Of Wisconsin, Milwaukee.
- Erinç, S.,1996. Klimatoloji ve Metotları, Alfa Basım Yayım Dağıtım, 276, İstanbul.
- Fruin, J., 1971. Pedestrian Planning and Design, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, Inc: New York.
- Gehl, J., 1971. Three Types of Outdoor Activities:Outdoor Activities and Quality of Outdoor Space, in: Urban Design Reader, 2007,Carmona, M., Tiesdell, S., Architectural Press, Oxford, 143-146.
- Gehl, J., 1987. Life Between Buildings-Using Public Space,Van Nostrand Reinhold, New York.
- Göçer, O., 1978. Şehir Alt Birimleri ile Arazi Kullanışı Arasındaki İlişkiler, İTÜ Mimarlık Fakültesi, şehirselsel Bölgeler ve Ulaşım Kürsüsü Yayını, İstanbul.
- Gökarıksel, P.B., 2001. Ne Kamusal Ne Özel Alan: Alışveriş Merkezleri, XXI:Mimarlık Kültürü Dergisi, 10, 16 s.
- Gündoğdu, M. ve Çıracı, H., 2006. Galata-Pera Mekansal Biçimlenme Özellikleri ile Arazi Kullanımı, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, , İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama,Tasarım, İstanbul, 5, 2, 2, 156-164.
- Gür, Ş. Ö., 1996. Mekan Örgütlenmesi, Gür Yayıncılık, Trabzon.
- Hajdu, J. G., 1988. Pedestrian Malls in West Germany, Peceptions of Their Role and Stages in Their Development, JAPA, 54 ,3 ,325-355.
- Hanson J., 1989. Order and Structure in Urban Space; A Morfological History of The City of London, Doctor of Philosophy, Bartlett School Of Architecture and Planning, University College Of London, London.
- Hansen, W., 1959. How Accessibility Shapes Land Use, Journal of the American Institute of Planners, 25, 2, 73-76.
- Hillier B., Penn A., Hanson J. ve Grojeski I., 1993. J., Natural Movement or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement, Environment & Planning B: Planning & Design,20, 29-66.
- Jacobs, J., 1961-a. The Death And Life Of Great American Cities, Vintage Boks, New York.

- Jacobs, J., 1961-b. The Uses Of Sidewalks:Safety, in: Urban Design Reader, 2007, Carmona, M., Tiesdell, S., Architectural Press, Oxford,147-152.
- Jacobs, J. 1993. Great Streets, MA:Mit Pres, Cambridge.
- Karabay, H., 1995. Kent İçinde Yaşayabilir-Yaşanabilir Kentsel Mekanların Planlanmasında Bir Politika;Yayalaştırma ve Kentleşmeye Katkısı, İTÜ., Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İstanbul, Bildiriler Kitabı, 85-93.
- Karaman, A., Özaydın, G. ve Firidin, E., 2001. Permeability in Urban Design: A Review and Observations in The City of Mardin, Livable Environments&Architecture International Congress, Trabzon, Türkiye.
- Kaplan, S., 1987. Aesthetics,Affect and Cognition:Environmental Preferences From an Evolutionary Perspective, Environment And Behavior,19, 3-32.
- Kaplan, S. ve Kaplan, R, 1982. Cognition and Environment: Functioning in an Uncertain World, Ann Harbor, New York.
- Kılınçaslan, T., 1995. Kentsel Ulaşım Mekanları ve Kalitesini Etkileyen Fiziksel Öğeler, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Cenkler Matbaası, İstanbul.
- Kolody, A.D., 2002. Planning for Physical Activity :The Need for Comfortable and Convenient Pedestrian Movement in The Urban Form, The University of Calgary, Calgary, Alberta.
- Korça, P. ve Türkoğlu, H.,1992. Şehir Merkezinde Yayalaştırma: Kuzey Amerika Örneği, T.M.M.O.B. Kongreleri, Yapı Fuarı, Bursa, Bildiriler Kitabı, 342-351.
- Kuloğlu, N., 2007. Fotograf Arşivi.
- Kuntay, O., 1982. Yaya Mekanı, KTÜ Mimarlık Fakültesi, Trabzon.
- Kuşçu V. ve Yiğit, A., 2002. İskenderun Körfezi ile Şanlıurfa Platosu Arasında İklimde Görülen Değişmeler, Su Havzalarında Toprak ve Su Kaynaklarının Korunması, Geliştirilmesi ve Yönetimi Sempozyumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi, Hatay, Bildiriler Kitabı, 302-309.
- Lam ,W.H.K., Lee, J.Y.S. ve Cheung, C.Y., 2002. Study of The Bi-Directional Pedestrian Flow Characteristics at Hong Kong Signalized Crosswalk Facilities, Transportation ,The Hong Kong Polytechnic University, Kowloon, Hong Kong, 29, 169–192.
- Lang, J., 1974. Designing for Human Behavior, Architecture and The Behavioral Sciences, Dowden Hutchinson & Ross In., Pennsylvania.
- Lang, J. 1987. Creating Architectural Theory: The Role of the Behavioural Sciences in: Environmental Design, Van Nostard Reinhold Company, NewYork.

- Lennard S. H.C., ve Lennard, L. H., 1987. *Livable Cities: People and Places: Social and Design Principles for the Future of the City*, Gondolier Press, Southampton, New York.
- Lynch, K., 1960. *The Image of The City*, Mit Press, Cambridge.
- Lynch, K., 1985. *Good City Form*, MIT Press, Cambridge.
- Maitland, B., 1985. *Shopping Malls: Planning and Design*, Construction Press, England.
- Marshall, S., 2005. *Streets and Patterns*, Spon Press, London.
- Mehta, V., 2006. *Lively Streets: Exploring The Relationship Between Built Environment And Social Behavior*, Doctor of Philosophy, University of Maryland.
- Moor, M., 2006. Rowland, J., *Urban Design Futures*, Routledge, London.
- Mildan, B.,S., 1993. Ticaret Alanları Tasarım İlkelerinin Yaya Kullanımı Ve Taşıt İlişkileri Yönünden İncelenmesi: İstanbul Örneğinde, İTÜ, İstanbul.
- Montgomery, J., 1995. The Story of Temple Bar: Creating Dublin's Cultural Quarter, Planning Practice and Research, 10, 2,135-163.
- Montgomery, J., 1998. Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design, Journal of Urban Design, 3, 1,93-116.
- Moudon, A.,V., 1991. *Public Streets for Public Use*, Columbia University Press, New York.
- Moughtin, C., Cuesta, R., Sarris, C. ve Signoretta, P., 1999. *Urban Design: Method and Techniques*, Architectural Press, Oxford.
- Newman, O., 1972. *Defensible Space, Crime Prevention Through Urban Design*, The Macmillan Company, New York.
- Ng Fan, C. , 2003. Satisfying Shoppers' Psychological Needs: From Public Market To Cyber-Mall, Journal of Environmental Psychology, 23, 4, 439-455.
- Oktaç, D., 2007. Kentler ve Meydanları;Kentsel Kimlik ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: Kuzey Kıbrıs'ta Bir Meydana Bakış, Mimarlık, 334, 29-34.
- Oluseyi, F., 2006. Analysis of İnter-Connectivity Levels of Urban Street Networks and Social Interactions in Enclosed Neighbourhood in Johannesburg RSA, Humanity&Social Sciences Journal, 1, 79-95.
- Osgood, C.E., Suci, G.J. and Tannenbaum, P.H. 1957. *The Measurement of Meaning*, The University of Illinois Press, New York.

- Özbek, M., 2001. Kamusal Mekanlar ve Kent Haritaları, XXI: Mimarlık Kültürü Dergisi, 10, 12-13.
- Özbilen, A., 1983. Meryemana(Sümela) Kırsal Yöresinde (Çevre Tasarımı İçin Kullanıcıya Referans Olan) Yapay-Doğal İmgelem Öğelerinin Araştırılması, Doktora Tezi, K.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Öztürk, K., 1978. Mimarlıkta-Tasarım Sürecinde-Cephelerin Estetik Ağırlıklı Sayısal/ Nesnel Değerlendirilmesi için Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Özkazanç, M. E., 1998. Kent Merkezinde Yaya Alışveriş Mekanları, Trabzon Kunduracılar Caddesi Örneğinde Yenileme –Canlandırma Çalışması, Yüksek Lisans Tezi, K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Rapoport, A., 1977. Human Aspects of Urban Form, Pergamon Press Ltd., Oxford.
- Rapoport, A., 1987. “Pedestrian Street Use, Culture and Perception” in Public Streets for Public Use, Edited by Moudon, A.V., Reinhold, New York.
- Rapoport, A., 1990. History and Precedent in Environmental Design, Plenum Pres, New York.
- Rapoport, A., 2004. Kültür Mimarlık Tasarım, Selçuk Batur, Yapı Yayın, İstanbul.
- Rubenstein, H.M., 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley&Sons Inc., New York, USA.
- Sayar, Y. ve Süer, D., 2002. Alışveriş Merkezleri Türkiye Örnekleri, Egemimarlık, 40,41, 14.
- Schelhorn, T., O’sullivan, D., Haklay, M. ve Goodwin, M., 1999. Streets: an Agent-Based Pedestrian Model, Centre for Advanced Spatial Analysis, Working Paper Series, Paper No:9, University College London.
- Schultz, C.N., 1971. Existence, Space and Architecture, London:Studio Vista.
- Schultz, C.N., 1966. Intentions in Architecture, Allen and Unwin Ltd. London.
- Sönmez, İ. Ö., 2002. Yapısal Dönüşümler Sürecinde Yerel ve Yerel Üstü İlişkilerin Mekansal Yansımaları-Tüketim Mekanları, Egemimarlık, 40, 41, 32.
- Spreigen, P., 1965. Urban Design: The Architecture of Towns and Cities, Mc Graw Hill, New York.
- Stamps, A. E. III, 2003. Permeability and Environmental Enclosure, Perceptual and Motor Skills, 96,1305-1310,

- Stamps, A.E.III., 2005. Visual Permeability, Locomotive Permeability, Safety and Enclosure, Environment and Behavior, 37, 5, 587-619.
- Stea, D., 1988. Participatory Planning and Design in Intercultural and International Practise, 3, 50-67.
- Sternberg, E., 2000. An Integrative Theory of Urban Design, in: Urban Design Reader, Carmona, M., Tiesdell, S., 2007, Architectural Press, Oxford.
- Süer, D. ve Sayar, Y., 2002. Değişen Tüketim Alışkanlıkları Ve Mekanları: Alışveriş Merkezleri, Egemimarlık, 40, 41, 7.
- Şenlier, N., 1995. Yaya Mekanında Sanat Objelerinin Çevre/Yaşam Kalitesine Etkisi-Paris'ten Bir Mia Örneği, İTÜ., Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İstanbul, 133-137.
- Şengül, H.T., 2002. Tüketim Toplumu, Tüketim Kültürü ve Tüketim Merkezleri, Egemimarlık, 40, 41, 8.
- Tezer, A., 1995, Tarlabası Yol Genişletilmesinin ve İstiklal Caddesi Yayalaştırmasının Kentsel Çevre Kalitesine Etkisi, İTÜ Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, Haziran, İstanbul, Bildiriler Kitabı, 78-83.
- Thompson, J., 2001. Designs for a Town Extension in York: Design Guide 1, UK.
- Tokyay,V., 2005.Yeni Tasarım Kültürü Işığında Alışveriş Mimarlığı Ve Gösteri Kültürü.
- Turan, B., 2002. Kent ve Çevre: Kamusal Mekan Olarak Sokaklar. Kent.fisek.com.tr/bilimsel/01.htm,1 haziran,2002.
- URL-1,www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm_planning/documents/page/odpm_plan_605982.pdf, 5 Mayıs,2007.
- URL-2, www.cabeeducation.org.uk/makingbetterplaces/pdfs/urban_design_qualities.pdf, 16 Haziran,2007.
- URL-3, sccplugins.sheffield.gov.uk/urban_design/quarters_georges_character.htm, 27 Nisan 2008.
- URL-4,www.planning.nsw.gov.au/newcastle/vision---principles/vision-statements/strengthening-the-transport-nodes/,27 Nisan 2008.
- URL-5, www.ltsa.govt.nz/consultation/ped-network-plan/chapter4.html, 27 Nisan 2008.
- URL-6, www.innovateeducate.com/cabe/pdfs/urban_design_qualities.pdf, 1 temmuz 2008.
- URL-7,www.gosnells.wa.gov.au/upload/gosnells/F25D3AA1511A4F55B184CC12C5D4D585.pdf, 4 temmuz 2008.

- URL-8, http://www.yapi.com.tr/Etkinlikler/space-syntax-sempozyumlarinin-altincisi-istanbulda_45454.html, 16 Haziran 2008.
- URL-9, www.arkitera.com/v1/haberler/2004/05/21/yayayolu.htm , 21 mayıs, 2004.
- URL-10, http://www.bestofbursa.com/galeri2/d/608-12/Tarihi_Carsili_Irgandi_Koprusu.JPG, 12 Eylül, 2008.
- URL-11, <http://site.mynet.com/fasa966/fasa/id2.htm>, 12 Eylül, 2008.
- URL-12, <http://www.cooltownstudios.com/2004/10/> , 12 Eylül, 2008.
- URL-13, <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=15866>, 26 Nisan 2007.
- Uzzel, D.L., 1995. The Myth of The Indoor City, Journal of Environmental Psychology, 15, 299-310.
- Vaughan, L., 2007. The Spatial Syntax of Urban Segregation, Progress in Planning, Elsevier, 67, 3, 205-294.
- Wessel, G., Sauda, E. and Chang, R., 2008. Urban visualization: Urban design and computer Visualization, In CAADRIA 2008 Proceedings of the 13th International Conference on Computer Aided Architectural Design Research in Asia, April 9-12, Chiang Mai, Thailand, 409–416.
- Whyte, W. H., 1980. The Social Life of Small Urban Spaces, Newyork:Project for Public Places .
- White, R., 1994. Urban Environmental Management: Environmental Change and Urban Design, Wiley Publishers, England.
- Wycherley, R.E., 1986. Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?, Nur Nirven, Nezih Başgelen, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Yıldırım, A. 2003. Fotoğraf arşivi.
- Yıldırım, A., 2000. Kamusal Alanlarda Vandalizm, Yüksek Lisans Tezi, KT.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Zhang, J., 2002. Gateways to Downtown: An Urban Design Study of Calgary's Inner City Railway Corridor , Master Thesis, University of Calgary, Canada.
- Zengel, R., 2002. Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekanları, Egemimarlık, 40, 41, 10.
- Zimring, C.M., 1987. Evaluation of Designed Environments Methods for Post Occupancy Evaluation, In: Methods in Environmental and Behavioral Research, R. Bechtel, R. Marans ve W. Michelson , New York:Van Nostrand Reinhold.

6. EKLER

Ek 1. Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen Fiziksel Özellikler-Sıfat Çiftleri İlişkisi

Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen Fiziksel Özellikler	Belirlenen Fiziksel Özellikleri Ulaşılabilirlik Bağlamında Sınamak İçin Kullanılan Sıfat Çiftleri			
	Dar-Geniş	Kısa-Uzun	Kapalı-Açık	Aktıcı Değil-Aktıcı
• Sokak tipolojisi	X	X		
• Yapı-Sokak İlişkisi	X		X	
• Sokak Boyutları	X	X	X	
• Sokağın Kapalılık Durumu			X	X
• Sınır özellikleri			X	
• Zemin kat kullanımları				X
• Kullanılan malzeme Çeşitliliği ve Niteliği				X

Tablo 2: Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen İşlevsel Özellikler- Sıfat Çiftleri İlişkisi

Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen İşlevsel Özellikler	Belirlenen İşlevsel Özellikleri Çeşitlilik Bağlamında Sınamak İçin Kullanılan Sıfat Çiftleri						
	İmkanları Az-İmkanları Fazla	İşlevsiz-İşlevsel	Kullanımsız-Kullanışlı	Az Etkinlikli-Çok Etkinlikli	Pahalı-Ucuz	İstek Değil-İstek	Sıkıcı-Eğlenceli
• Çeşitlilik	X			X			
• Canlılık		X	X				X
• Sosyal ve kültürel etkinlikler	X	X		X			X
• Sokağın zemin düzleminin işlevsel niteliği ve sürekliliği			X	X			
• Ekonomik Yapı					X		

Tablo 3:Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen Algısal Özellikler- Sıfat Çiftleri İlişkisi

Yaya Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Düzeyini Etkileyen Algısal Özellikler	Belirlenen Algısal Özellikleri Okunabilirlik Bağlamında Sınamak İçin Kullanılan Sıfat Çiftleri						
	Yabancı-Tanıdık	İtici-Davetkar	Sıradan-Çekici	Huzursuz Edici-Huzur Verici	Cansız-Canlı	Sevimsiz-Sevimli	Kalabalık-Sakin
• Görsel Kalite				X	X	X	X
• Algılamak – Tanımak - Kavramak	X						
• Özgünlük			X				
• Rahatlık				X			X
• Güvenlik		X					X
• Deneyimler	X						
• Vurgu noktaları			X				

Ek 2. Trabzon kunduracılar Caddesi davranış gözlemi uygulama programı

Başlangıç noktası G1 (Σ125 kişi)				Bitiş noktası G2 (Σ149 kişi)					
Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları	Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları		
Pazartesi (Σ42 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ21 kişi)	11 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	Pazartesi (Σ58 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ29 kişi)	15 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		10erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			13erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
	13.00-18.00 arası (Σ21 kişi)	10 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		13.00-18.00 arası (Σ29 kişi)	16 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		11 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			14 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
	Çarşamba (Σ49 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ24 kişi)	12 bayan		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	Çarşamba (Σ46 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ23 kişi)	13 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
			13 erkek		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			10 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
13.00-18.00 arası (Σ25 kişi)		12 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	13.00-18.00 arası (Σ23 kişi)	12 bayan		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		12 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		11 erkek		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
Cumartesi (Σ34 kişi)		9.00-12.30 arası (Σ17 kişi)	12 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	Cumartesi (Σ45 kişi)		9.00-12.30 arası (Σ23 kişi)	11 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
			7 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı				12 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ17 kişi)	12 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	13.00-18.00 arası (Σ22 kişi)		11 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		7 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			11 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		

Ek 3. Rize Kazım Karabekir Caddesi davranış gözlemi uygulama programı

Başlangıç noktası G1 (Σ148 kişi)				Bitiş noktası G2 (Σ126 kişi)			
Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları	Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları
Pazartesi (Σ48 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/	Pazartesi (Σ36 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ18 kişi)	9 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		12erkek	Genç/			9erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ18 kişi)	9 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
12 erkek	Genç/	9 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				
Çarşamba (Σ44 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ22 kişi)	11 bayan	Genç/	Çarşamba (Σ48 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		11 erkek	Genç/			12 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ22 kişi)	11 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
11 erkek	Genç/	12 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				
Cumartesi (Σ56 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/	Cumartesi (Σ42 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ21 kişi)	11 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		14 erkek	Genç/			10 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ21 kişi)	10 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
14 erkek	Genç/	11 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				

Ek 3. Rize Kazım Karabekir Caddesi davranış gözlemi uygulama programı

Başlangıç noktası G1 (Σ148 kişi)				Bitiş noktası G2 (Σ126 kişi)			
Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları	Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları
Pazartesi (Σ48 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/	Pazartesi (Σ36 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ18 kişi)	9 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		12erkek	Genç/			9erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ18 kişi)	9 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
12 erkek	Genç/	9 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				
Çarşamba (Σ44 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ22 kişi)	11 bayan	Genç/	Çarşamba (Σ48 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		11 erkek	Genç/			12 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ22 kişi)	11 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ24 kişi)	12 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
11 erkek	Genç/	12 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				
Cumartesi (Σ56 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/	Cumartesi (Σ42 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ21 kişi)	11 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		14 erkek	Genç/			10 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ21 kişi)	10 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
14 erkek	Genç/	11 erkek	Genç/				
	Orta yaşlı/yaşlı		Orta yaşlı/yaşlı				

Ek 4. Ordu Sırrıpaşa Caddesi davranış gözlemi uygulama programı

Başlangıç noktası G1 (Σ144 kişi)				Bitiş noktası G2 (Σ130 kişi)			
Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları	Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları
Çarşamba (Σ72 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ36 kişi)	18 bayan	Genç/	Çarşamba (Σ74 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ37 kişi)	18 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		18 erkek	Genç/			18 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ36 kişi)	18 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ37 kişi)	18 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		18 erkek	Genç/			18 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
Cumartesi (Σ72 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ36 kişi)	19 bayan	Genç/	Cumartesi (Σ56 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		17 erkek	Genç/			14 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
	13.00-18.00 arası (Σ36 kişi)	18 bayan	Genç/		13.00-18.00 arası (Σ28 kişi)	13 bayan	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı
		18 erkek	Genç/			15 erkek	Genç/
			Orta yaşlı/yaşlı				Orta yaşlı/yaşlı

Ek 5. Samsun Mecidiye Caddesi davranış gözlemi uygulama programı

Başlangıç noktası G1 (Σ137 kişi)				Bitiş noktası G2 (Σ137 kişi)					
Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları	Günler	Saatler	Cinsiyet	Yaş grupları		
Çarşamba (Σ55 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ27 kişi)	14 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	Çarşamba (Σ55 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ27 kişi)	14 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		14 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			14 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
	13.00-18.00 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		13.00-18.00 arası (Σ28 kişi)	14 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		13 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			13 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
	Cumartesi (Σ82 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ41 kişi)	21 bayan		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	Cumartesi (Σ82 kişi)	9.00-12.30 arası (Σ41 kişi)	20 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
			20 erkek		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı			21 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı
13.00-18.00 arası (Σ41 kişi)		21 bayan	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı	13.00-18.00 arası (Σ41 kişi)	20 bayan		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		
		20 erkek	Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		21 erkek		Genç/ Orta yaşlı/yaşlı		

Ek 6.Kunduracılar Caddesi Anket Formu

**K.T.Ü. ORMAN FAKÜLTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ ADINA YAPILMAKTADIR.
KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜRİZ. TRABZON**

TARİH: SAAT:

CİNSİYETİNİZ? Bayan Erkek

YAŞINIZ? -15 16-20 21-25 26-30 31-35 36-40 41-45 46-50 51-

EĞİTİM DURUMUNUZ? Tahsilsiz İlkokul Ortaokul Lise Üniversite

MESLEĞİNİZ? İşsiz Öğrenci Memur İşçi Emekli Serbest Diğer.....

GELİR DURUMUNUZ? (YTL) Yok 500-1000 1000-1500 1500-2000 2000-

1. GENELDE BU CADDEYİ ,NE SIKLIKTA KULLANIRSINIZ, BELİRTİNİZ?
NADİREN HER GÜN HAFTADA BİR AYDA BİR DİĞER(.....)
-
2. HAFTA İÇİ Mİ YADA HAFTA SONU MU KULLANIRSINIZ? NEDEN?.....
HAFTA İÇİ HAFTA SONU
-
3. GÜNÜN HANGİ SAATLERİNDE KULLANIRSINIZ? NEDEN?
.....
- 07-10 ARASI 10-12 ARASI 12-13 ARASI 13-15 ARASI 15-19 ARASI 19-21 ARASI 21 DEN SONRA
-
4. HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIRSINIZ,
NEDEN?.....
- ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
-
5. GENELDE BU CADDEDE TAHMİNİ KALIŞ SÜRENİZ NE KADARDIR?
5 DAKİKA YARIM SAATTEN AZ YARIM SAAT 1 SAAT BİR KAÇ SAAT
-
6. ŞU ANDA BU CADDEYİ HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIYORSUNUZ?
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
-
7. BU CADDEDEN BAŞKA BİR YABANCIYA BAHSEDECEK OLSANIZ TEK KELİME İLE NASIL ANLATIRDINIZ?
.....
8. SİZİ BU CADDEYE EN ÇOK ÇEKEN ÖZELLİK NEDİR?.....
9. BU CADDEDE EN ÇOK TERCİH ETTİĞİNİZ YERLER NERELERDİR? NEDEN?
1.....2.....3.....
10. BU CADDEDE AÇIK ALANLAR OLUŞTURULSA NE DÜŞÜNÜRSÜNÜZ?
.....
11. BU CADDE ÜZERİNDE YER ALAN TİCARİ İŞLEVLER (KONFEKSİYON, KUYUMCU, BANKA....VB.) SİZCE YETERLİMİ?
EKSİK OLAN İŞYERLERİNİ BELİRTİRMİSİNİZ?
- EVET..... HAYIR.....
12. BU CADDEDE Kİ SOSYAL ETKİNLİKLER (OTURMA DİNLENME SOHBET YEMEK YEME)İÇİN SİZCE YETERLİMİ?NEDEN?
- EVET..... HAYIR.....
13. BU CADDEYİ AKŞAMLARI CANLI TUTACAK ETKİNLİKLER OLSA KULLANIRMISINIZ ?
 EVET HAYIR
14. BU CADDEYİ KALABALIK BULUYORMUSUNUZ? CEVABINIZ EVET İSE HANGİ GÜN VE SAATLERDE ?

- EVET (.....) HAYIR
15. BU CADDEDE YORULDUĞUNUZU HİSSETTİĞİNİZ ZAMAN NE YAPIYORSUNUZ?
.....
16. BU CADDENİN ENİ VE BOYU SİZCE YETERLİMİ,RAHAT DOLAŞABİLİYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
17. BU CADDEDEKİ YETERSİZ OLAN DONATILARI İŞARETLEYİNİZ?
 ÇÖP KUTUSU ÇEŞME OTURMA BANKI YEŞİL ANIT İLETİŞİM PANOLARI
 AYDINLATMA
18. BU CADDEDEKİ TABELALAR SİZİ RAHATSIZ EDİYORMU? EVET HAYIR
19. DÜKKAN CEPHELERİNİ YADA VİTRİNLERİNİ ÇEKİCİ BULUYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
20. SOKAĞIN ÜSTÜ ÖRTÜ İLE KAPLANSA YAĞMURAVE GÜNEŞE KARŞI KORUNAKLI OLSA TERCİH EDMİSİNİZ?
 EVET HAYIR
21. SEHİR MERKEZİNDE İŞLERİNİZ VARKEN ,BİR YERDEN BİR YERE ULAŞMAK İÇİN EN RAHAT KULLANDIĞINIZ SOKAK HANGİSİDİR?.....
22. KEMERALTINDAN BELEDİYE BİNASINA DOĞRU GİDECEK OLSANIZ BU CADDEYİ Mİ (KUNDURACILAR CADDESİ) TERCİH EDERSİNİZ? NEDEN?
 EVET HAYIR.....
23. BELEDİYEDE İŞİNİZİ BİTİRDİKTEN SONRA KEMERALTINA GEÇMENİZ GEREKİYOR. BU CADDEYİ Mİ (KUNDURACILAR CADDESİ) TERCİH EDERSİNİZ?NEDEN?.....
24. BİR ARKADAŞINIZLA YADA YAKININIZLA BULUŞACAK OLSANIZ BU SOKAĞI BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERMİSİNİZ? EVET İSE NEREYİ BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERSİNİZ NİÇİN?
 EVET..... HAYIR
25. BU SOKAĞI GEÇİRGEN BULUYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
26. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK BEĞENİLEN YÖNÜ NE?
.....
27. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK ELEŞTİRİLEN YÖNÜ NEDİR?
.....
28. SOKAĞI DEĞİŞTİREBİLME YETKİNİZ OLSA, NELER YAPARSINIZ?
.....

Ek 7. Kazım Karabekir Caddesi Anket Formu

**K.T.Ü. ORMAN FAKÜLTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ ADINA YAPILMAKTADIR.
KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.**

RİZE

TARİH:

SAAT:

CİNSİYETİNİZ? Bayan Erkek

YAŞINIZ? -15 16-20 21-25 26-30 31-35 36-40 41-45 46-50 51-

EĞİTİM DURUMUNUZ? Tahsilsiz İlkokul Ortaokul Lise Üniversite

MESLEĞİNİZ? İşsiz Öğrenci Memur İşçi Emekli Serbest Diğer.....

GELİR DURUMUNUZ? (YTL) Yok 500-1000 1000-1500 1500-2000 2000-

1. GENELDE BU CADDEYİ ,NE SIKLIKTA KULLANIRSINIZ, BELİRTİNİZ?
NADİREN HER GÜN HAFTADA BİR AYDA BİR DİĞER(.....)
2. HAFTA İÇİ Mİ YADA HAFTA SONU MU KULLANIRSINIZ? NEDEN?.....
HAFTA İÇİ HAFTA SONU
3. GÜNÜN HANGİ SAATLERİNDE KULLANIRSINIZ? NEDEN?
.....
07-10 ARASI 10-12 ARASI 12-13 ARASI 13-15 ARASI 15-19 ARASI 19-21 ARASI 21 DEN SONRA
4. HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIRSINIZ,
NEDEN?.....
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
5. GENELDE BU CADDEDE TAHMİNİ KALIŞ SÜRENİZ NE KADARDIR?
5 DAKİKA YARIM SAATTEN AZ YARIM SAAT 1 SAAT BİR KAÇ SAAT
6. ŞU ANDA BU CADDEYİ HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIYORSUNUZ?
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
7. BU CADDEDEN BAŞKA BİR YABANCIYA BAHSEDECEK OLSANIZ TEK KELİME İLE NASIL ANLATIRDINIZ?
.....
8. SİZİ BU CADDEYE EN ÇOK ÇEKEN ÖZELLİK NEDİR?.....
9. BU CADDEDE EN ÇOK TERCİH ETTİĞİNİZ YERLER NERELEDİR? NEDEN?
1.....2.....3.....
10. BU CADDEDE AÇIK ALANLAR OLUŞTURULSA NE DÜŞÜNÜRSÜNÜZ?
.....
11. BU CADDE ÜZERİNDE YER ALAN TİCARİ İŞLEVLER (KONFEKSİYON, KUYUMCU, BANKA....VB.) SİZCE YETERLİMİ?
EKSİK OLAN İŞYERLERİNİ BELİRTİRMİSİNİZ?
 EVET..... HAYIR.....
12. BU CADDEDE Kİ SOSYAL ETKİNLİKLER (OTURMA DİNLENME SOHBET YEMEK YEME)İÇİN SİZCE YETERLİMİ?NEDEN?
 EVET..... HAYIR.....
13. BU CADDEYİ AKŞAMLARI CANLI TUTACAK ETKİNLİKLER OLSA KULLANIRMISINIZ ?
 EVET HAYIR

14. BU CADDEYİ KALABALIK BULUYORMUSUNUZ? CEVABINIZ EVET İSE HANGİ GÜN VE SAATLERDE ?

EVET (.....) HAYIR

15. BU CADDEDE YORULDUĞUNUZU HİSSETTİĞİNİZ ZAMAN NE YAPIYORSUNUZ?

16. BU CADDENİN ENİ VE BOYU SİZCE YETERLİMİ,RAHAT DOLAŞABİLİYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

17. BU CADDEDEKİ YETERSİZ OLAN DONATILARI İŞARETLEYİNİZ?

ÇÖP KUTUSU ÇEŞME OTURMA BANKI YEŞİL ANIT İLETİŞİM PANOLARI
 AYDINLATMA

18. BU CADDEDEKİ TABELALAR SİZİ RAHATSIZ EDİYORMU? EVET HAYIR

19. DÜKKAN CEPHELERİNİ YADA VİTRİNLERİNİ ÇEKİCİ BULUYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

20. SOKAĞIN ÜSTÜ ÖRTÜ İLE KAPLANSA YAĞMURAVE GÜNEŞE KARŞI KORUNAKLI OLSA TERCİH EDERMİSİNİZ?

EVET HAYIR

21. SEHİR MERKEZİNDE İŞLERİNİZ VARKEN ,BİR YERDEN BİR YERE ULAŞMAK İÇİN EN RAHAT KULLANDIĞINIZ SOKAK HANGİSİDİR?.....

22. ORTA CAMİDEN VALİLİĞE DOĞRU GİDECEK OLSANIZ BU CADDEYİMİ TERCİH EDERSİNİZ? NEDEN?

EVET HAYIR.....

23. ADLİYE BİNASINDA İŞİNİZİ BİTİRDİKTEN SONRA EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜNE GEÇMENİZ GEREKİYOR. BU CADDEYİ Mİ TERCİH EDERSİNİZ?NEDEN?.....

24. .

25. BİR ARKADAŞINIZLA YADA YAKININIZLA BULUŞACAK OLSANIZ BU SOKAĞI BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERMİSİNİZ? EVET İSE NEREYİ BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERSİNİZ NİÇİN?

EVET..... HAYIR.....

26. BU SOKAĞI GEÇİRGEN BULUYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

27. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK BEĞENİLEN YÖNÜ NE?

28. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK ELEŞTİRİLEN YÖNÜ NEDİR?

29. SOKAĞI DEĞİŞTİREBİLME YETKİNİZ OLSA, NELER YAPARSINIZ?

Ek 8. Sırrıpaşa Caddesi Anket Formu

K.T.Ü. ORMAN FAKÜLTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ ADINA YAPILMAKTADIR. KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

ORDU

TARİH:

SAAT:

CİNSİYETİNİZ? Bayan Erkek

YAŞINIZ? -15 16-20 21-25 26-30 31-35 36-40 41-45 46-50 51-

EĞİTİM DURUMUNUZ? Tahsilsiz İlkokul Ortaokul Lise Üniversite

MESLEĞİNİZ? İşsiz Öğrenci Memur İşçi Emekli Serbest Diğer.....

GELİR DURUMUNUZ? (YTL) Yok 500-1000 1000-1500 1500-2000 2000-

1. GENELDE BU CADDEYİ ,NE SIKLIKTA KULLANIRSINIZ, BELİRTİNİZ?
NADİREN HER GÜN HAFTADA BİR AYDA BİR DİĞER(.....)
-
2. HAFTA İÇİ Mİ YADA HAFTA SONU MU KULLANIRSINIZ? NEDEN?.....
HAFTA İÇİ HAFTA SONU
-
3. GÜNÜN HANGİ SAATLERİNDE KULLANIRSINIZ? NEDEN?
.....
- 07-10 ARASI 10-12 ARASI 12-13 ARASI 13-15 ARASI 15-19 ARASI 19-21 ARASI 21 DEN SONRA
-
4. HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIRSINIZ, NEDEN?.....
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
-
5. GENELDE BU CADDEDE TAHMİNİ KALIŞ SÜRENİZ NE KADARDIR?
5 DAKİKA YARIM SAATTEN AZ YARIM SAAT 1 SAAT BİR KAÇ SAAT
-
6. ŞU ANDA BU CADDEYİ HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIYORSUNUZ?
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)
-
7. BU CADDEDEN BAŞKA BİR YABANCIYA BAHSEDECEK OLSANIZ TEK KELİME İLE NASIL ANLATIRDINIZ?
.....
8. SİZİ BU CADDEYE EN ÇOK ÇEKEN ÖZELLİK NEDİR?.....
9. BU CADDEDE EN ÇOK TERCİH ETTİĞİNİZ YERLER NERELERDİR? NEDEN?
1.....2.....3.....
10. BU CADDEDE AÇIK ALANLAR OLUŞTURULSA NE DÜŞÜNÜRSÜNÜZ?
.....

11. BU CADDE ÜZERİNDE YER ALAN TİCARİ İŞLEVLER (KONFEKSİYON, KUYUMCU, BANKA...VB.) SİZCE YETERLİMİ?

EKSİK OLAN İŞYERLERİNİ BELİRTİRMİSİNİZ?

EVET..... HAYIR.....

12. BU CADDEDE Kİ SOSYAL ETKİNLİKLER (OTURMA DİNLENME SOHBET YEMEK YEME)İÇİN SİZCE YETERLİMİ?NEDEN?

EVET..... HAYIR.....

13. BU CADDEYİ AKŞAMLARI CANLI TUTACAK ETKİNLİKLER OLSA KULLANIRMISINIZ ?

EVET HAYIR

14. BU CADDEYİ KALABALIK BULUYORMUSUNUZ? CEVABINIZ EVET İSE HANGİ GÜN VE SAATLERDE ?

EVET (.....) HAYIR

15. BU CADDEDE YORULDUĞUNUZU HİSSETTİĞİNİZ ZAMAN NE YAPIYORSUNUZ?

.....

16. BU CADDENİN ENİ VE BOYU SİZCE YETERLİMİ,RAHAT DOLAŞABİLİYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

17. BU CADDEDEKİ YETERSİZ OLAN DONATILARI İŞARETLEYİNİZ?

ÇÖP KUTUSU ÇEŞME OTURMA BANKI YEŞİL ANIT İLETİŞİM PANOLARI
 AYDINLATMA

18. BU CADDEDEKİ TABELALAR SİZİ RAHATSIZ EDİYORMU? EVET HAYIR

19. DÜKKAN CEPHELERİNİ YADA VİTRİNLERİNİ ÇEKİCİ BULUYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

20. SOKAĞIN ÜSTÜ GENİŞ ÖRTÜ İLE KAPLANSA YAĞMURAVE GÜNEŞE KARŞI KORUNAKLI OLSA TERCİH EDERMİSİNİZ?

EVET HAYIR

21. SEHİR MERKEZİNDE İŞLERİNİZ VARKEN ,BİR YERDEN BİR YERE ULAŞMAK İÇİN EN RAHAT KULLANDIĞINIZ SOKAK HANGİSİDİR?.....

22. BORSA BİNASINDAN 19 EYLÜL İLKÖĞRETİM OKULUNA DOĞRU GİDECEK OLSANIZ BU CADDEYİMİ KULLANIRSINIZ? NEDEN?

EVET HAYIR.....

23. MESELA 19 EYLÜL İLKÖĞRETİM OKULUNDAN BELEDİYE BİNASINA DOĞRU GEÇMENİZ GEREKİYOR. BU CADDEYİ Mİ KULLANIRISINIZ?NEDEN?.....

24. BİR ARKADAŞINIZLA YADA YAKININIZLA BULUŞACAK OLSANIZ BU SOKAĞI BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERMİSİNİZ? EVET İSE NEREYİ BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERSİNİZ NİÇİN?

EVET..... HAYIR

25. BU SOKAĞI GEÇİRGEN BULUYORMUSUNUZ?

EVET HAYIR

26. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK BEĞENİLEN YÖNÜ NE?

.....

27. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK ELEŞTİRİLEN YÖNÜ NEDİR?

.....

28. SOKAĞI DEĞİŞTİREBİLME YETKİNİZ OLSA, NELER YAPARSINIZ?

.....

Ek 9. Mecidiye Caddesi Anket Formu

K.T.Ü. ORMAN FAKÜLTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ ADINA YAPILMAKTADIR. KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

SAMSUN

TARİH:

SAAT:

CİNSİYETİNİZ? Bayan Erkek

YAŞINIZ? -15 16-20 21-25 26-30 31-35 36-40 41-45 46-50 51-

EĞİTİM DURUMUNUZ? Tahsilsiz İlkokul Ortaokul Lise Üniversite

MESLEĞİNİZ? İşsiz Öğrenci Memur İşçi Emekli Serbest Diğer.....

GELİR DURUMUNUZ? (YTL) Yok 500-1000 1000-1500 1500-2000 2000-

1. GENELDE BU CADDEYİ ,NE SIKLIKTA KULLANIRSINIZ, BELİRTİNİZ?
NADİREN HER GÜN HAFTADA BİR AYDA BİR DİĞER(.....)

2. HAFTA İÇİ Mİ YADA HAFTA SONU MU KULLANIRSINIZ? NEDEN?.....
HAFTA İÇİ HAFTA SONU

3. GÜNÜN HANGİ SAATLERİNDE KULLANIRSINIZ? NEDEN?
.....

07-10 ARASI 10-12 ARASI 12-13 ARASI 13-15 ARASI 15-19 ARASI 19-21 ARASI 21 DEN SONRA

4. HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIRSINIZ,
NEDEN?.....
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)

5. GENELDE BU CADDEDE TAHMİNİ KALIŞ SÜRENİZ NE KADARDIR?

5 DAKİKA YARIM SAATTEN AZ YARIM SAAT 1 SAAT BİR KAÇ SAAT

6. ŞU ANDA BU CADDEYİ HANGİ AMAÇ YADA AMAÇLARLA KULLANIYORSUNUZ?
ULAŞIM ALIŞVERİŞ EĞLENCE BULUŞMA YEME İÇME TESADÜFÜ DİĞER(.....)

7. BU CADDEDEN BAŞKA BİR YABANCIYA BAHSEDECEK OLSANIZ TEK KELİME İLE NASIL ANLATIRDINIZ?
.....

8. SİZİ BU CADDEYE EN ÇOK ÇEKEN ÖZELLİK
NEDİR?.....

9. BU CADDEDE EN ÇOK TERCİH ETTİĞİNİZ YERLER NERELERDİR? NEDEN?
1.....2.....3.....

10. BU CADDEDE AÇIK ALANLAR OLUŞTURULSA NE DÜŞÜNÜRSÜNÜZ?
.....

11. BU CADDE ÜZERİNDE YER ALAN TİCARİ İŞLEVLER (KONFEKSİYON, KUYUMCU, BANKA....VB.) SİZCE
YETERLİMİ?
EKSİK OLAN İŞYERLERİNİ BELİRTİRMİSİNİZ?

EVET..... HAYIR.....

12. BU CADDEDE Kİ SOSYAL ETKİNLİKLER (OTURMA DİNLENME SOHBET YEMEK YEME)İÇİN SİZCE
YETERLİMİ?NEDEN?

EVET..... HAYIR.....

13. BU CADDEYİ AKŞAMLARI CANLI TUTACAK ETKİNLİKLER OLSA KULLANIRMISINIZ ?

EVET HAYIR

14. BU CADDEYİ KALABALIK BULUYORMUSUNUZ? CEVABINIZ EVET İSE HANGİ GÜN VE SAATLERDE ?

- EVET (.....) HAYIR
15. BU CADDEDE YORULDUĞUNUZU HİSSETTİĞİNİZ ZAMAN NE YAPIYORSUNUZ?
.....
16. BU CADDENİN ENİ VE BOYU SİZCE YETERLİMİ,RAHAT DOLAŞABİLİYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
17. BU CADDEDE YETERSİZ OLAN DONATILARI İŞARETLEYİNİZ?
 ÇÖP KUTUSU ÇEŞME OTURMA BANKI YEŞİL ANIT İLETİŞİM PANOLARI
 AYDINLATMA
18. BU CADDEDEKİ TABELALAR SİZİ RAHATSIZ EDİYORMU? EVET HAYIR
19. DÜKKAN CEPHELERİNİ YA DA VİTRİNLERİNİ ÇEKİCİ BULUYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
20. SOKAĞIN ÜSTÜ ÖRTÜ İLE KAPLANSA YAĞMURAVE GÜNEŞE KARŞI KORUNAKLI OLSA TERCİH EDERMİSİNİZ?
 EVET HAYIR
21. SEHİR MERKEZİNDE İŞLERİNİZ VARKEN ,BİR YERDEN BİR YERE ULAŞMAK İÇİN EN RAHAT KULLANDIĞINIZ SOKAK HANGİSİDİR?.....
22. CUMHURİYET MEYDANINDAN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNE DOĞRU GİDECEK OLSANIZ BU CADDEYİMİ TERCİH EDERSİNİZ? NEDEN?
 EVET HAYIR.....
23. BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNDE İŞİNİZİ BİTİRDİKTEN SONRA VALİLİĞE DOĞRU GEÇMENİZ GEREKİYOR. BU CADDEYİ Mİ TERCİH EDERSİNİZ?NEDEN?.....
24. BİR ARKADAŞINIZLA YADA YAKININIZLA BULUŞACAK OLSANIZ BU SOKAĞI BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERMİSİNİZ? EVET İSE NEREYİ BULUŞMA NOKTASI OLARAK SEÇERSİNİZ NİÇİN?
 EVET..... HAYIR
25. BU SOKĞI GEÇİRGEN BULUYORMUSUNUZ?
 EVET HAYIR
26. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK BEĞENİLEN YÖNÜ NE?
.....
27. SİZCE BU CADDENİN EN ÇOK ELEŞTİRİLEN YÖNÜ NEDİR?
.....
28. SOKAĞI DEĞİŞTİREBİLME YETKİNİZ OLSA, NELER YAPARSINIZ?
.....

Ek 10. II.Aşamada kullanılan anket formu

K.T.Ü. ORMAN FAKÜLTESİ PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ ADINA YAPILMAKTADIR. KATKINIZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

TRABZON KUNDURACILAR CADDESİ

TARİH:

SAAT:

CİNSİYETİNİZ? Bayan Erkek

YAŞINIZ? -15 16-20 21-25 26-30 31-35 36-40 41-45 46-50 51-

EĞİTİM DURUMUNUZ? Tahsilsiz İlkokul Ortaokul Lise Üniversite

MESLEĞİNİZ? İşsiz Öğrenci Memur İşçi Emekli Serbest Diğer.....

1. Bu caddeyi aşağıda verilen sıfat çiftleriyle değerlendirir misiniz?

	ÇOK	ORTA	AZ	EŞDEĞER	AZ	ORTA	ÇOK	
	3	2	1	0	1	2	3	
SAKİN								KALABALIK
GENİŞ								DAR
EĞLENCİLİ								SIKICI
İŞLEK								İŞLEK DEĞİL
UZUN								KISA
İMKANLARI FAZLA								İMKANLARI AZ
CANLI								CANSIZ
UCUZ								PAHALI
ÇEKİCİ								SIRADAN
HUZUR VERİCİ								HUZURSUZ EDİCİ
AÇIK								KAPALI
AKICI								AKICI DEĞİL
DAVETKAR								İTİCİ
BOL ETKİNLİKLİ								AZ ETKİNLİKLİ
TANIDIK								YABANCI
SEVİMLİ								SEVİMSİZ
KULLANIŞLI								KULLANIŞSIZ
İŞLEVSEL								İŞLEVSİZ
GEÇİRGEN								GEÇİRGEN DEĞİL

2. Bu sokağı seviyor ve kullanıyorum.

Kesinlikle Katılıyorum Katılıyorum Fikrim Yok Katılmıyorum Kesinlikle katılmıyorum

Ek 11. Cinsiyet ile sıfat çiftleri arasındaki ilişki

	SIFAT ÇİFTLERİ							
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
CİNSİYE								T
T	Kalabalık							Sakin
K	53	37	2	2	0	6	1	101
E	58	24	4	6	4	6	1	103
T	111	61	6	8	4	12	2	204
	Dar							Geniş
K	24	32	8	11	6	19	1	101
E	23	35	10	8	3	19	5	103
T	47	67	18	19	9	38	6	204
	Sıkıcı							Eğlenceli
K	16	15	7	17	9	27	10	101
E	22	18	10	8	9	23	13	103
T	38	33	17	25	18	50	23	204
	İşlek Değil							İşlek
K	1	3	2	1	1	30	63	101
E	2	2	3	3	5	23	65	103
T	3	5	5	4	6	53	128	204
	Kısa							Uzun
K	2	10	0	13	5	39	32	101
E	1	6	4	12	12	34	34	103
T	3	16	4	25	17	73	66	204
	İmkanları Az							İmkanları Fazla
K	9	15	13	8	14	28	14	101
E	10	18	12	6	14	25	18	103
T	19	33	25	14	28	53	32	204
	Cansız							Canlı
K	2	6	1	4	10	42	36	101
E	4	5	3	13	8	28	42	103
T	6	11	4	17	18	70	78	204
	Pahalı							Ucuz
K	17	25	3	26	6	20	4	101
E	33	7	6	20	11	22	4	103
T	50	32	9	46	17	42	8	204
	Sıradan							Çekici
K	26	24	11	12	5	15	8	101
E	19	16	10	15	9	24	10	103
T	45	40	21	27	14	39	18	204

Ek 11'in devamı

SIFAT ÇİFTLERİ									
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
	Huzursuz Edici				Huzur Verici				
K	11	16	12	22	8	22	10	101	
E	20	16	16	21	9	14	7	103	
T	31	32	28	43	17	36	17	204	
	Kapalı				Açık				
K	21	17	12	12	8	23	8	101	
E	24	16	19	16	10	14	4	103	
T	45	33	31	28	18	37	12	204	
	Akıcı Değil				Akıcı				
K	7	10	2	7	6	37	32	101	
E	6	11	4	9	8	25	40	103	
T	13	21	6	16	14	62	72	204	
	İtici				Davetkar				
K	4	2	8	11	21	33	22	101	
E	12	9	13	25	12	17	15	103	
T	16	11	21	36	33	50	37	204	
	Az Etkinlikli				Bol Etkinlikli				
K	23	28	13	6	9	15	7	101	
E	27	12	22	8	6	17	11	103	
T	50	40	35	14	15	32	18	204	
	Yabancı				Tanıdık				
K	3	4	3	3	6	23	59	101	
E	6	8	3	12	11	17	46	103	
T	9	12	6	15	17	40	105	204	
	Sevimsiz				Sevimli				
K	5	6	8	18	9	36	19	101	
E	12	7	7	20	12	24	21	103	
T	17	13	15	38	21	60	40	204	
	Kullanışsız				Kullanışlı				
K	5	7	4	5	10	44	26	101	
E	5	11	1	12	14	32	28	103	
T	10	18	5	17	24	76	54	204	
	İşlevsiz				İşlevsel				
K	4	4	3	14	10	35	31	101	
E	10	4	8	18	9	29	25	103	
T	14	8	11	32	19	64	56	204	
	Geçirgen değil				Geçirgen				
K	8	10	6	19	11	20	27	101	
E	8	10	6	31	14	16	18	103	
T	16	20	12	50	25	36	45	204	

Ek 12. Yaş ile sıfat çiftleri arasındaki ilişki

		SIFAT ÇİFTLERİ							
YAŞ	Kalabalık				Sakin				T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
-15	5	1	0	1	1	0	0	8	
16-20	18	15	2	0	0	4	0	39	
21-25	39	17	0	2	0	2	1	61	
26-30	19	11	3	0	2	4	1	40	
31-35	5	7	0	1	0	1	0	14	
36-40	5	2	1	0	0	0	0	8	
41-45	4	0	0	1	0	0	0	5	
46-50	8	5	0	0	0	0	0	13	
51-	8	3	0	3	1	1	0	16	
T	111	61	6	8	4	12	2	204	
		Dar			Geniş				
-15	0	4	0	2	0	2	0	8	
16-20	11	9	3	2	2	12	0	39	
21-25	14	18	5	7	2	13	2	61	
26-30	7	15	3	3	4	6	2	40	
31-35	2	6	3	1	1	0	1	14	
36-40	2	2	0	1	0	2	1	8	
41-45	3	0	2	0	0	0	0	5	
46-50	4	5	1	1	0	2	0	13	
51-	4	8	1	2	0	1	0	16	
T	47	67	18	19	9	38	6	204	
		Sıkıcı			Eğlenceli				
-15	2	1	0	1	0	3	1	8	
16-20	6	4	5	3	5	12	4	39	
21-25	11	9	4	8	6	16	7	61	
26-30	9	9	6	8	0	5	3	40	
31-35	1	1	0	2	3	4	3	14	
36-40	0	0	1	0	1	4	2	8	
41-45	1	3	0	0	0	1	0	5	
46-50	5	4	0	0	1	3	0	13	
51-	3	2	1	3	2	2	3	16	
T	38	33	17	25	18	50	23	204	

Ek 12'nin devamı

		SIFAT ÇİFTLERİ							
YAŞ	İşlek Değil							İşlek	T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
-15	0	1	0	0	1	1	5	8	
16-20	0	1	0	0	2	12	24	39	
21-25	1	1	1	0	1	14	43	61	
26-30	2	1	1	4	0	13	19	40	
31-35	0	1	1	0	1	1	10	14	
36-40	0	0	1	0	0	2	5	8	
41-45	0	0	0	0	1	2	2	5	
46-50	0	0	0	0	0	6	7	13	
51-	0	0	1	0	0	2	13	16	
T	3	5	5	4	6	53	128	204	
		Kısa					Uzun		
-15	0	1	1	2	0	1	3	8	
16-20	0	1	1	3	1	20	13	39	
21-25	1	5	1	4	7	23	20	61	
26-30	1	4	0	4	5	14	12	40	
31-35	0	1	0	5	1	3	4	14	
36-40	0	2	1	2	0	2	1	8	
41-45	1	1	0	0	1	1	1	5	
46-50	0	1	0	0	2	6	4	13	
51-	0	0	0	5	0	3	8	16	
T	3	16	4	25	17	73	66	204	
		İmkanları Az				İmkanları Fazla			
-15	1	3	1	0	0	2	1	8	
16-20	2	8	4	5	3	15	2	39	
21-25	6	6	10	3	12	14	10	61	
26-30	5	8	4	1	7	8	7	40	
31-35	2	0	2	1	3	3	3	14	
36-40	1	2	0	0	1	3	1	8	
41-45	1	0	1	0	1	0	2	5	
46-50	0	2	2	1	1	4	3	13	
51-	1	4	1	3	0	4	3	16	
T	19	33	25	14	28	53	32	204	
		Cansız					Canlı		
-15	1	1	0	0	0	6	0	8	
16-20	3	2	1	0	6	17	10	39	
21-25	1	3	1	7	4	20	25	61	
26-30	1	3	1	4	3	15	13	40	
31-35	0	0	0	1	1	6	6	14	
36-40	0	0	0	1	2	0	5	8	
41-45	0	0	0	1	1	0	3	5	
46-50	0	1	0	1	0	4	7	13	
51-	0	1	1	2	1	2	9	16	
T	6	11	4	17	18	70	78	204	

Ek 12'nin devamı

YAŞ	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Pahalı				Ucuz			
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
-15	4	1	0	2	0	1	0	8
16-20	8	4	0	8	2	13	4	39
21-25	8	14	2	10	7	17	3	61
26-30	12	7	2	9	5	5	0	40
31-35	1	1	3	6	1	2	0	14
36-40	2	2	0	3	0	1	0	8
41-45	3	1	1	0	0	0	0	5
46-50	7	0	1	3	1	1	0	13
51-	5	2	0	5	1	2	1	16
T	50	32	9	46	17	42	8	204
	Sıradan				Çekici			T
-15	2	3	0	1	0	2	0	8
16-20	13	9	5	5	0	5	2	39
21-25	14	8	7	8	7	13	4	61
26-30	9	10	6	7	2	5	1	40
31-35	1	0	1	4	2	2	4	14
36-40	1	2	0	2	0	3	0	8
41-45	1	2	0	0	2	0	0	5
46-50	4	2	0	0	0	5	2	13
51-	0	4	2	0	1	4	5	16
T	45	40	21	27	14	39	18	204
	Huzursuz Edici				Huzur Verici			T
-15	1	1	2	1	1	2	0	8
16-20	8	5	7	9	1	8	1	39
21-25	6	6	11	17	6	13	2	61
26-30	7	10	4	7	5	5	2	40
31-35	2	1	0	4	3	2	2	14
36-40	1	1	0	2	0	1	3	8
41-45	1	1	1	0	0	2	0	5
46-50	3	3	2	1	1	1	2	13
51-	2	4	1	2	0	2	5	16
T	31	32	28	43	17	36	17	204

Ek12'nin devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T	
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
	Kapalı				Açık				
-15	1	2	1	2	2	0	0	8	
16-20	8	6	8	4	3	9	1	39	
21-25	13	9	7	11	7	11	3	61	
26-30	13	9	6	5	2	4	1	40	
31-35	2	2	4	1	2	2	1	14	
36-40	0	2	0	1	1	2	2	8	
41-45	1	0	2	1	0	1	0	5	
46-50	5	2	0	0	1	3	2	13	
51-	2	1	3	3	0	5	2	16	
T	45	33	31	28	18	37	12	204	
	Akıcı Değil				Akıcı				
-15	1	2	0	0	0	4	1	8	
16-20	2	5	1	3	3	14	11	39	
21-25	5	9	1	1	4	18	23	61	
26-30	3	1	2	3	4	16	11	40	
31-35	0	2	0	4	2	2	4	14	
36-40	0	1	0	1	0	1	5	8	
41-45	1	0	0	1	1	1	1	5	
46-50	1	0	2	1	0	3	6	13	
51-	0	1	0	2	0	3	10	16	
T	13	21	6	16	14	62	72	204	
	İtici				Davetkar				
-15	1	0	2	2	0	2	1	8	
16-20	3	1	6	4	6	15	4	39	
21-25	8	2	4	9	13	15	10	61	
26-30	2	3	4	9	6	8	8	40	
31-35	0	1	1	3	3	3	3	14	
36-40	0	0	0	1	2	1	4	8	
41-45	1	0	0	2	0	1	1	5	
46-50	0	1	3	4	1	1	3	13	
51-	1	3	1	2	2	4	3	16	
T	16	11	21	36	33	50	37	204	

Ek 12'nin devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T	
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
	Az Etkinlikli				Bol Etkinlikli				
-15	2	3	1	0	0	1	1	8	
16-20	9	6	8	2	2	9	3	39	
21-25	15	15	11	4	5	5	6	61	
26-30	10	11	6	2	1	8	2	40	
31-35	2	0	3	1	3	3	2	14	
36-40	3	1	0	1	2	0	1	8	
41-45	3	1	0	1	0	0	0	5	
46-50	3	1	2	2	1	3	1	13	
51-	3	2	4	1	1	3	2	16	
T	50	40	35	14	15	32	18	204	
YAŞ	Yabancı				Tanıdık				
-15	0	2	0	0	0	2	4	8	
16-20	2	0	2	2	3	9	21	39	
21-25	2	2	3	2	10	10	32	61	
26-30	3	3	0	3	1	9	21	40	
31-35	0	3	0	0	2	3	6	14	
36-40	0	0	0	1	0	3	4	8	
41-45	1	1	1	0	0	0	2	5	
46-50	0	0	0	4	0	2	7	13	
51-	1	1	0	3	1	2	8	16	
T	9	12	6	15	17	40	105	204	
	Sevimsiz				Sevimli				
-15	0	1	2	2	0	0	3	8	
16-20	3	5	3	5	5	11	7	39	
21-25	5	2	5	11	7	23	8	61	
26-30	2	3	3	9	2	16	5	40	
31-35	1	0	1	4	2	2	4	14	
36-40	1	0	0	1	1	2	3	8	
41-45	1	1	1	1	0	0	1	5	
46-50	3	0	0	3	1	3	3	13	
51-	1	1	0	2	3	3	6	16	
T	17	13	15	38	21	60	40	204	

Ek 12'nin devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T	
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
	Kullanışsız				Kullanışlı				
-15	0	0	0	1	2	4	1	8	
16-20	1	5	1	0	6	16	10	39	
21-25	1	7	2	4	9	17	21	61	
26-30	3	2	1	4	4	19	7	40	
31-35	1	0	1	3	2	4	3	14	
36-40	1	0	0	2	0	4	1	8	
41-45	1	0	0	1	1	2	0	5	
46-50	2	2	0	1	0	4	4	13	
51-	0	2	0	1	0	6	7	16	
T	10	18	5	17	24	76	54	204	
YAŞ	İşlevsiz				İşlevsel				
-15	1	1	1	2	0	2	1	8	
16-20	3	2	3	4	1	19	7	39	
21-25	4	1	1	10	8	15	22	61	
26-30	1	3	3	9	3	11	10	40	
31-35	1	1	2	2	0	5	3	14	
36-40	0	0	0	0	3	3	2	8	
41-45	1	0	1	1	0	2	0	5	
46-50	2	0	0	2	2	4	3	13	
51-	1	0	0	2	2	3	8	16	
T	14	8	11	32	19	64	56	204	
YAŞ	Geçirgen değil				Geçirgen				
-15	1	2	0	2	1	1	1	8	
16-20	4	2	2	8	4	7	12	39	
21-25	3	9	4	16	8	8	13	61	
26-30	5	2	4	8	6	9	6	40	
31-35	1	1	1	5	1	3	2	14	
36-40	1	1	0	0	2	1	3	8	
41-45	1	1	0	2	0	1	0	5	
46-50	0	1	1	2	2	3	4	13	
51-	0	1	0	7	1	3	4	16	
T	16	20	12	50	25	36	45	204	

Ek 13. Meslek ile sıfat çiftleri arasındaki ilişki

MESLEK	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Kalabalık				Sakin			
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
İşsiz	19	4	1	1	0	0	1	26
Öğrenci	52	34	2	3	1	8	0	100
Memur	9	3	1	0	0	1	0	14
İşçi	3	1	0	0	0	0	0	4
Emekli	6	5	0	2	0	1	0	14
Serbest	17	8	1	2	3	0	1	32
Ev hanımı	4	6	1	0	0	2	0	13
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1
T	111	61	6	8	4	12	2	204
	Dar				Geniş			
İşsiz	5	9	2	2	0	6	2	26
Öğrenci	23	32	7	9	5	22	2	100
Memur	6	2	3	0	0	3	0	14
İşçi	1	1	0	1	0	1	0	4
Emekli	3	6	0	3	0	2	0	14
Serbest	5	12	6	2	3	2	2	32
Ev hanımı	4	5	0	2	1	1	0	13
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	1	0	1
T	47	67	18	19	9	38	6	204
	Sıkıcı				Eğlenceli			
İşsiz	4	7	1	2	1	7	4	26
Öğrenci	19	11	11	13	9	28	9	100
Memur	3	4	1	0	2	2	2	14
İşçi	0	1	0	2	0	0	1	4
Emekli	1	3	1	2	2	3	2	14
Serbest	9	4	3	5	3	5	3	32
Ev hanımı	2	2	0	1	1	5	2	13
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1
T	38	33	17	25	18	50	23	204

Ek 13'ün devamı

		SIFAT ÇİFTLERİ							
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
		İşlek Değil						İşlek	
İşsiz	1	2	0	0	2	5	16	26	
Öğrenci	2	3	1	1	3	26	64	100	
Memur	0	0	1	1	0	3	9	14	
İşçi	0	0	0	0	0	1	3	4	
Emekli	0	0	1	0	0	2	11	14	
Serbest	0	0	2	2	0	12	16	32	
Ev hanımı	0	0	0	0	1	4	8	13	
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	0	1	1	
T	3	5	5	4	6	53	128	204	
		Kısa						Uzun	
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
İşsiz	1	3	0	4	2	12	4	26	
Öğrenci	0	5	3	12	6	42	32	100	
Memur	0	3	0	0	2	5	4	14	
İşçi	0	2	0	0	0	0	2	4	
Emekli	0	0	0	4	1	5	4	14	
Serbest	2	1	1	2	5	7	14	32	
Ev hanımı	0	2	0	3	1	2	5	13	
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	0	1	1	
T	3	16	4	25	17	73	66	204	
		İmkanları Az				İmkanları Fazla			
İşsiz	2	1	2	1	6	7	7	26	
Öğrenci	12	21	14	9	10	25	9	100	
Memur	0	2	3	1	2	2	4	14	
İşçi	0	0	2	0	0	0	2	4	
Emekli	0	4	1	1	1	5	2	14	
Serbest	4	3	2	1	6	11	5	32	
Ev hanımı	1	2	1	1	3	3	2	13	
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	0	1	1	
T	19	33	25	14	28	53	32	204	

Ek 13'ün devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T	
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
	Cansız				Canlı				
İşsiz	0	0	0	3	3	9	11	26	
Öğrenci	5	7	3	5	10	43	27	100	
Memur	0	0	0	1	2	2	9	14	
İşçi	0	0	0	1	0	0	3	4	
Emekli	0	0	1	3	0	3	7	14	
Serbest	0	4	0	4	2	7	15	32	
Ev hanımı	0	0	0	0	1	6	6	13	
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1	
T	6	11	4	17	18	70	78	204	
	Pahalı				Ucuz				
İşsiz	7	1	2	8	1	7	0	26	
Öğrenci	18	18	2	21	7	28	6	100	
Memur	6	3	1	1	2	0	1	14	
İşçi	2	0	0	2	0	0	0	4	
Emekli	3	0	1	5	1	3	1	14	
Serbest	10	9	2	4	4	3	0	32	
Ev hanımı	3	1	1	5	2	1	0	13	
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1	
T	50	32	9	46	17	42	8	204	
	Sıradan				Çekici				
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T	
İşsiz	6	2	3	7	1	5	2	26	
Öğrenci	25	24	12	13	5	17	4	100	
Memur	1	5	1	0	1	3	3	14	
İşçi	1	1	0	1	0	0	1	4	
Emekli	2	1	2	0	1	5	3	14	
Serbest	9	3	3	4	5	5	3	32	
Ev hanımı	1	3	0	2	1	4	2	13	
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1	
T	45	40	21	27	14	39	18	204	

Ek 13'ün devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
	Huzursuz Edici				Huzur Verici			
İşsiz	4	4	3	5	3	6	1	26
Öğrenci	16	14	17	24	5	21	3	100
Memur	1	3	1	1	4	2	2	14
İşçi	0	3	0	1	0	0	0	4
Emekli	1	1	2	4	0	2	4	14
Serbest	6	4	5	8	2	4	3	32
Ev hanımı	2	3	0	0	3	1	4	13
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1
T	31	32	28	43	17	36	17	204
	Kapalı				Açık			
İşsiz	7	4	2	4	2	5	2	26
Öğrenci	21	18	17	14	10	19	1	100
Memur	4	1	3	1	1	1	3	14
İşçi	1	2	0	1	0	0	0	4
Emekli	1	2	2	2	0	5	2	14
Serbest	9	3	5	6	4	3	2	32
Ev hanımı	2	2	2	0	1	4	2	13
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1
T	45	33	31	28	18	37	12	204
	Akıcı Değil				Akıcı			
İşsiz	0	2	0	0	6	7	11	26
Öğrenci	11	15	3	5	5	35	26	100
Memur	0	1	0	1	1	3	8	14
İşçi	0	0	1	0	0	1	2	4
Emekli	0	0	0	3	0	4	7	14
Serbest	2	2	1	5	2	8	12	32
Ev hanımı	0	0	1	2	0	4	6	13
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1
T	13	21	6	16	14	62	72	204

Ek 13'ün devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
	İtici			Davetkar				
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
İşsiz	4	3	1	5	3	5	5	26
Öğrenci	8	4	11	17	15	31	14	100
Memur	2	1	0	3	2	3	3	14
İşçi	0	1	0	1	0	0	2	4
Emekli	0	0	3	2	2	3	4	14
Serbest	1	2	5	8	7	5	4	32
Ev hanımı	0	0	1	0	4	3	5	13
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1
T	16	11	21	36	33	50	37	204
	Az Etkinlikli			Bol Etkinlikli				
İşsiz	6	6	3	4	1	3	3	26
Öğrenci	24	23	21	4	4	16	8	100
Memur	5	4	2	0	0	1	2	14
İşçi	1	0	1	2	0	0	0	4
Emekli	2	2	4	1	1	3	1	14
Serbest	9	3	4	1	7	6	2	32
Ev hanımı	3	2	0	2	2	2	2	13
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	1	0	1
T	50	40	35	14	15	32	18	204
	Yabancı			Tanıdık				
İşsiz	0	1	1	1	0	6	17	26
Öğrenci	7	5	5	4	14	17	48	100
Memur	0	1	0	2	0	4	7	14
İşçi	0	0	0	0	0	0	4	4
Emekli	1	1	0	4	0	1	7	14
Serbest	1	3	0	4	2	8	14	32
Ev hanımı	0	0	0	0	1	4	8	13
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1
T	9	12	6	15	17	40	105	204

Ek 13'ün devamı

		SIFAT ÇİFTLERİ							
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
		Sevimsiz						Sevimli	
İşsiz	4	0	5	5	0	7	5	26	
Öğrenci	8	10	7	16	11	36	12	100	
Memur	0	1	0	2	1	4	6	14	
İşçi	1	0	0	2	0	0	1	4	
Emekli	0	1	0	2	1	4	6	14	
Serbest	4	0	3	9	6	4	6	32	
Ev hanımı	0	0	0	2	2	5	4	13	
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1	
T	17	13	15	38	21	60	40	204	
		Kullanışsız						Kullanışlı	
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
İşsiz	2	2	1	4	3	7	7	26	
Öğrenci	3	11	1	5	14	42	24	100	
Memur	0	2	1	0	3	3	5	14	
İşçi	1	0	0	2	0	0	1	4	
Emekli	0	1	0	3	0	3	7	14	
Serbest	3	2	2	3	3	11	8	32	
Ev hanımı	1	0	0	0	1	10	1	13	
Seyyar satıcı	0	0	0	0	0	0	1	1	
T	10	18	5	17	24	76	54	204	
		İşlevsiz						İşlevsel	
İşsiz	3	0	2	5	1	6	9	26	
Öğrenci	7	4	6	13	7	38	25	100	
Memur	0	2	0	3	2	3	4	14	
İşçi	1	0	0	1	0	0	2	4	
Emekli	1	0	1	2	2	4	4	14	
Serbest	2	1	2	7	6	5	9	32	
Ev hanımı	0	0	0	1	1	8	3	13	
Seyyar satıcı	0	1	0	0	0	0	0	1	
T	14	8	11	32	19	64	56	204	

Ek 13'ün devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
	Geçirgen değil				Geçirgen			
İşsiz	2	4	1	4	4	6	5	26
Öğrenci	11	8	7	26	11	17	20	100
Memur	0	1	1	4	3	2	3	14
İşçi	0	0	0	2	0	1	1	4
Emekli	0	0	0	6	1	3	4	14
Serbest	2	6	2	6	4	5	7	32
Ev hanımı	0	1	1	2	2	2	5	13
Seyyar satıcı	1	0	0	0	0	0	0	1
T	16	20	12	50	25	36	45	204

Ek 14. Eğitim ile sıfat çiftleri arasındaki ilişki

	SIFAT ÇİFTLERİ							T	
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
EGITIM	Kalabalık							Sakin	T
İlkokul	6	3	0	2	1	0	0	12	
Ortaokul	11	5	1	0	2	1	0	20	
lise	39	23	4	4	1	2	2	75	
Üniversite	55	30	1	2	0	9	0	97	
T	111	61	6	8	4	12	2	204	
	Dar							Geniş	
İlkokul	4	5	2	0	0	1	0	12	
Ortaokul	3	10	3	2	1	1	0	20	
lise	12	27	4	8	4	15	5	75	
Üniversite	28	25	9	9	4	21	1	97	
T	47	67	18	19	9	38	6	204	
	Sıkıcı							Eğlenceli	
İlkokul	2	5	0	1	1	2	1	12	
Ortaokul	2	7	1	2	2	6	0	20	
lise	18	8	6	10	5	14	14	75	
Üniversite	16	13	10	12	10	28	8	97	
T	38	33	17	25	18	50	23	204	
	İşlek Değil							İşlek	
İlkokul	0	0	0	0	1	4	7	12	
Ortaokul	0	1	0	1	0	6	12	20	
lise	2	1	4	1	3	20	44	75	
Üniversite	1	3	1	2	2	23	65	97	
T	3	5	5	4	6	53	128	204	
	Kısa							Uzun	
İlkokul	0	0	0	2	0	3	7	12	
Ortaokul	0	5	0	2	4	4	5	20	
lise	2	4	3	11	9	25	21	75	
Üniversite	1	7	1	10	4	41	33	97	
T	3	16	4	25	17	73	66	204	
	İmkanları Az				İmkanları Fazla				
	1	2	3	4	5	6	7		
İlkokul	1	0	1	1	1	4	4	12	
Ortaokul	2	6	2	0	2	7	1	20	
lise	4	10	9	7	12	19	14	75	
Üniversite	12	17	13	6	13	23	13	97	
T	19	33	25	14	28	53	32	204	

Ek 14'ün devamı

		SIFAT ÇİFTLERİ							
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
		Cansız						Canlı	
İlkokul		1	0	0	0	2	5	4	12
Ortaokul		0	1	1	2	0	9	7	20
lise		3	5	0	11	10	16	30	75
Üniversite		2	5	3	4	6	40	37	97
T		6	11	4	17	18	70	78	204
		Pahalı						Ucuz	
EĞİTİM		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	T
İlkokul		4	3	1	3	0	1	0	12
Ortaokul		7	1	1	3	4	3	1	20
lise		21	10	3	23	5	12	1	75
Üniversite		18	18	4	17	8	26	6	97
T		50	32	9	46	17	42	8	204
		Sıradan						Çekici	
İlkokul		2	3	0	0	3	2	2	12
Ortaokul		4	1	3	2	0	7	3	20
lise		18	14	6	13	5	10	9	75
Üniversite		21	22	12	12	6	20	4	97
T		45	40	21	27	14	39	18	204
		Huzursuz Edici						Huzur Verici	
İlkokul		3	3	0	2	1	2	1	12
Ortaokul		0	3	6	3	3	2	3	20
lise		12	15	9	16	3	13	7	75
Üniversite		16	11	13	22	10	19	6	97
T		31	32	28	43	17	36	17	204
		Kapalı						Açık	
İlkokul		4	3	0	3	0	2	0	12
Ortaokul		4	2	3	2	3	3	3	20
lise		14	12	15	11	6	11	6	75
Üniversite		23	16	13	12	9	21	3	97
T		45	33	31	28	18	37	12	204
		Akıcı Değil						Akıcı	
İlkokul		0	1	1	2	1	0	7	12
Ortaokul		0	0	0	3	1	10	6	20
lise		3	6	3	3	7	22	31	75
Üniversite		10	14	2	8	5	30	28	97
T		13	21	6	16	14	62	72	204

Ek 14'ün devamı

		SIFAT ÇİFTLERİ								
		Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok		
		İtici			Davetkar					
İlkokul		1	1	0	2	2	3	3	12	
Ortaokul		0	2	4	5	1	3	5	20	
lise		7	3	9	16	12	14	14	75	
Üniversite		8	5	8	13	18	30	15	97	
T		16	11	21	36	33	50	37	204	
		Az Etkinlikli			Bol Etkinlikli					
İlkokul		3	2	1	3	0	2	1	12	
Ortaokul		4	6	2	1	1	4	2	20	
lise		20	9	11	7	9	9	10	75	
Üniversite		23	23	21	3	5	17	5	97	
T		50	40	35	14	15	32	18	204	
		Yabancı			Tanıdık					
İlkokul		0	2	1	2	1	2	4	12	
Ortaokul		0	2	0	2	1	3	12	20	
lise		1	6	0	9	3	13	43	75	
Üniversite		8	2	5	2	12	22	46	97	
T		9	12	6	15	17	40	105	204	
		Sevimsiz			Sevimli					
İlkokul		1	1	1	2	3	2	2	12	
Ortaokul		2	1	2	5	2	3	5	20	
lise		6	6	6	16	6	14	21	75	
Üniversite		8	5	6	15	10	41	12	97	
T		17	13	15	38	21	60	40	204	
		Kullanışsız			Kullanışlı					
İlkokul		1	0	0	3	0	6	2	12	
Ortaokul		2	2	0	1	2	8	5	20	
lise		1	6	3	8	9	26	22	75	
Üniversite		6	10	2	5	13	36	25	97	
T		10	18	5	17	24	76	54	204	
		İşlevsiz			İşlevsel					
İlkokul		0	1	2	3	1	1	4	12	
Ortaokul		2	0	1	5	1	6	5	20	
lise		5	2	5	13	9	23	18	75	
Üniversite		7	5	3	11	8	34	29	97	
T		14	8	11	32	19	64	56	204	

Ek 14'ün devamı

	SIFAT ÇİFTLERİ							T
	Çok	Orta	Az	Eşdeğer	Az	Orta	Çok	
	Geçirgen değil			Geçirgen				
	1	2	3	4	5	6	7	
İlkokul	1	1	1	2	1	3	3	12
Ortaokul	0	2	0	4	3	6	5	20
lise	4	8	6	18	10	11	18	75
Üniversite	11	9	5	26	11	16	19	97
T	16	20	12	50	25	36	45	204

RİZE KAZIM KARABEKİR CADDESİ



GÖZLEM TARİHİ:

GÖZLEM BAŞLANGIÇ SAATİ:...

GÖZLEM BİTİŞ SAATİ:

CİNSİYETİ: ERKEK BAYAN

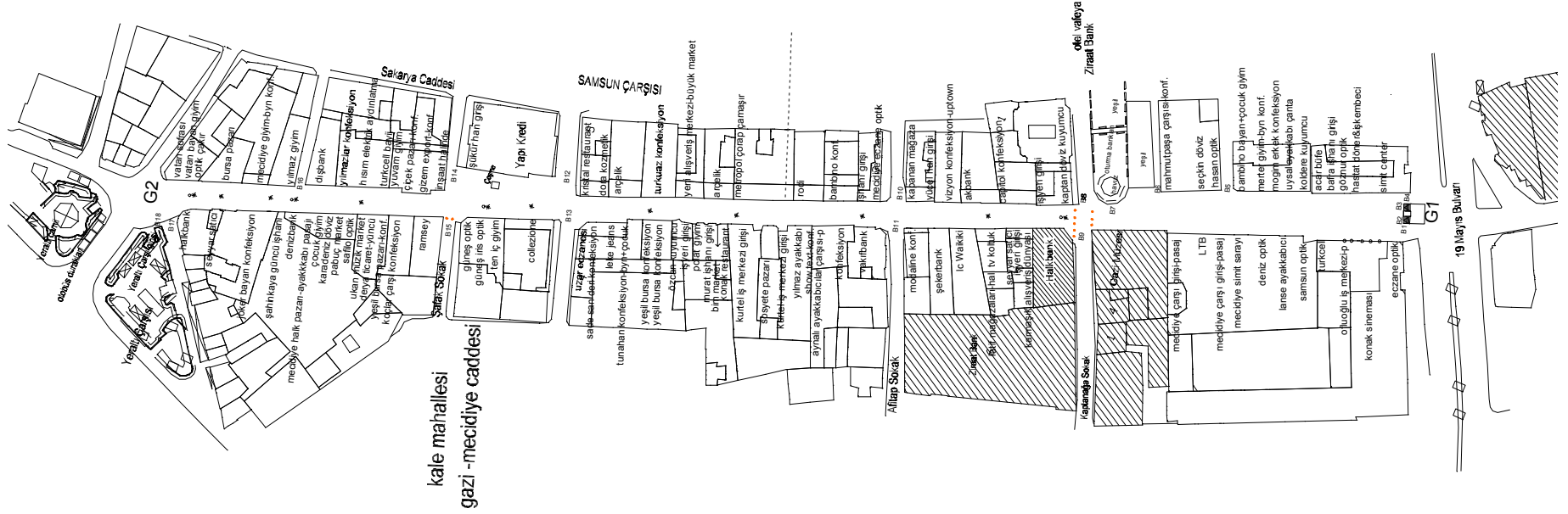
TAHMİNİ YAŞI:....

ORDU SIRRIPAŞA CADDESİ



GÖZLEM TARİHİ:.....
GÖZLEM BAŞLANGIÇ SAATİ:....
GÖZLEM BİTİŞ SAATİ:.....
CİNSİYETİ: ERKEK BAYAN
TAHMINİ YAŞI:.....
YÜRÜYÜŞ HIZI: YAVAŞ ORTA HIZLI
RUH HALİ: SAKİN ACELEÇİ
 KENDİNDEN EMİN BİR HEDEFİ VAR
 GRUPTAN BİRİ TEK

SAMSUN MECİDİYE CADDESİ



GÖZLEM TARİHİ:.....
 GÖZLEM BAŞLANGIÇ SAATİ:....
 GÖZLEM BİTİŞ SAATİ:.....
 CİNSİYETİ: ERKEK BAYAN
 TAHMİNİ YAŞI:.....
 YÜRÜYÜŞ HIZI: YAVAŞ ORTA HIZLI
 RUH HALİ: SAKİN ACELECI
 KENDİNDEN EMİN BİR HEDEFİ VAR
 GRUPTAN BİRİ TEK

ÖZGEÇMİŞ

14.01.1975 yılında Trabzon'da doğdu. Yomra Merkez İlkokulu'nda başladığı ilköğrenimini ; Dumlupınar İlkokulu ile Kanuni Ortaokulu'nda, lise öğrenimini Trabzon Lise'sinde tamamladı.

1992 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde lisans eğitimine başladı. Lisans eğitimini 1996 yılında bölüm 3.sü olarak tamamladı. Aynı yıl Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilimdalı'nda lisansüstü eğitimine başladı. 2000 yılında lisansüstü eğitimini tamamlayarak Peyzaj Yüksek Mimarı ünvanını alıp, aynı yıl doktora eğitimine başladı. 2003 yılında doktora programına ara vererek, Okayama Üniversitesinde bir yıl süreli araştırmalarda bulundu. 1999-2005 yılları arasında Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü 50/d kadrosunda Araştırma Görevlisi olarak çalıştı. 2006 yılından itibaren uzman kadrosunda görev yapmaktadır. Halen bu görevini sürdürmektedir.

Evli ve bir çocuk sahibidir. Orta derecede İngilizce bilmektedir.