



**KTO KARATAY
ÜNİVERSİTESİ**

**T.C.
KTO Karatay Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü**

**MİMARLIK ANABİLİMDALI
DOKTORA PROGRAMI**

**CADDELERDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE
İRDELENMESİ; MEVLÂNA CADDESİ ÖRNEĞİ**

ÖZLEM DEMİRKAN

KONYA

ŞUBAT 2019

CADDELERDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE
İRDELENMESİ; MEVLÂNA CADDESİ ÖRNEĞİ

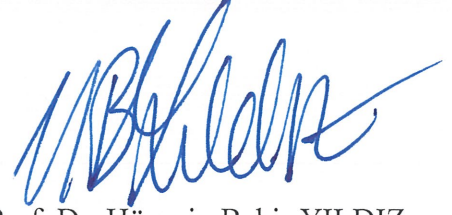
Özlem DEMİRKAN

KTO Karatay Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı Doktora Programı

Doktora Tezi

KONYA
Şubat 2019

Fen Bilimleri Enstitüsü Onayı



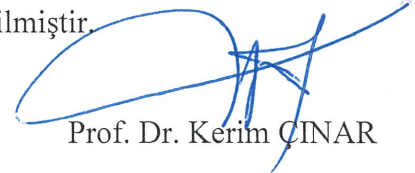
Prof. Dr. Hüseyin Bekir YILDIZ
Enstitü Müdürü

Bu doktora tezinin yapılması gereken bütün gereklilikleri yerine getirdiğini onaylıyorum.



Dr. Öğr. Üyesi Ayşegül TERCİ
Anabilim Dalı Başkanı

Özlem DEMİRKAN tarafından hazırlanan CADDELERDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE İRDELENMESİ; MEVLÂNA CADDESİ ÖRNEĞİ başlıklı bu çalışma 07.02.2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jüri tarafından doktora tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Kerim ÇINAR
Tez Danışmanı

Tez Jüri Üyeleri

Başkan: Prof. Dr. Kerim ÇINAR

Üye: Prof. Dr. S. Güven BİLSEL

Üye: Prof. Dr. Pınar Dinç KALAYCI

Üye: Dr. Öğretim Üyesi Ayşegül TERCİ

Üye: Prof. Dr. Mehmet UYSAL

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak ve kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.



Özlem DEMİRKAN

ÖZET

CADDELERDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE İRDELENMESİ; MEVLÂNA CADDESİ ÖRNEĞİ

DEMİRKAN, Özlem

Doktora- Mimarlık Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Kerim ÇINAR

Şubat 2019

Yaşam; insan ve mekân etkileşimini ifade etmek için kullanılan terimlerden biridir. Daha yaşanılabilir mekânlar için insan ve mekân etkileşiminin arkasındaki öyküyü doğru okumak gerekmektedir. Kentsel mekânda yaşamın devam ettiği mekânlardan biri de caddelerdir. Caddeler, bünyesinde farklı değişkenleri barındıran mekânlardır. Tez çalışmasında caddelerde yaşamı irdelemek için hareket deneyim modeli önerilmektedir. Hareket deneyimi modeli, Lefebvre'in mekân üretim sürecine dâhil olan algılanan mekân, tasarlanan mekân ve yaşanan mekânı temel almaktadır. İnsan mekân etkileşiminin yollarından biri harekettir. Tez çalışmasında hareket, aktivite, duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı bağlamında modele etki etmektedir. Bir diğer yol da deneyimdir. İnsan mekânı görerek, işiterek, koklayarak, dokunarak algılamakta ve deneyimlemektedir. Caddeler kentsel bir oda olarak düşünülürse fiziksel mekân zemin, bina cepheleri, gökyüzü ve kentsel donatılardan oluşmaktadır. Alan çalışması için Konya'nın ana omurgalarından biri olan Mevlâna Caddesi seçilmiştir. Mevlâna Caddesi arkeolojik olarak Konya'nın ilk yerleşimlerinin bulunduğu halen de kent için önemli bir simge olan Alaaddin Tepesi ve Filozof Mevlâna Celaleddin Rumi'nin türbesini birbirine bağlayan aksta yer almaktadır. Alanda sabah, öğlen ve akşam olmak üzere belirlenen günlerde 48 deneyim yürüyüşü gerçekleştirilmiştir. Bu yürüşler kayıt altına alınmış ve raporlanmıştır. Cadde 16 mekân bölümüne ayrılmıştır. 768 mekân-zaman kesiti elde edilmiştir. Mekân-zaman kesitlerindeki değişkenler SPSS programına işlenmiştir. Betimleyici istatistikler hazırlanmıştır. Daha sonra çok faktörlü varyans analizi yapılarak zaman-aktivite, zaman-deneyim, mekân-aktivite, mekân-deneyim ve aktivite-deneyim ilişkisi irdelenmiştir. İstatistik bulgular sonucunda daha yaşanabilir caddeler için tasarım önerileri getirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Aktivite, cadde, deneyim, hareket, yaşam

ABSTRACT

THE EVALUATION OF LIFE IN STREETS WITH MOVEMENT EXPERIENCE MODEL; MEVLÂNA STREET CASESTUDY

DEMIRKAN, Ozlem

Phd-Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Kerim ÇINAR

February, 2019

Life is one of the terms used to identify the interaction between human and space. It is necessary to evaluate the story behind the human and space interaction correctly for more livable spaces. Streets are spaces where life continues in urban space and streets are spaces with different variables. In this thesis, movement experience model is suggested to evaluate life in streets. The movement experience model is based on perceived space, conceived space, and lived space that are included in the space production process of Lefebvre. The movement experience model consists of experience, physical space, and activity in the context of movement. One of the ways of human space interaction is movement. In this thesis, activity in the context of movement affects the model in terms of the number of standing, sitting and walking users. Another way for human space interaction is experience. Human experiences the space by seeing, hearing, smelling, and touching. Considering the streets as an urban room, the physical space consists of floor, building facades, sky, and urban equipment. For the case study, Mevlâna Street, one of the main backbones of Konya, was chosen. Mevlâna Street is located on the axis that connects Alaaddin Hill (an archaeological site still an important symbol for the city where the first settlements of Konya are located) and philosopher Mevlâna Celaleddin Rumi tomb. In the field, experience walks were held in the morning, noon, and evening during the 48 days. These experience walks were recorded and reported. The street was divided into 16 parts. 768 space-time zone section was obtained. The variables in space-time sections were processed in the SPSS software. Descriptive statistics were estimated. Then, the relationships among time-activity, time- experience, space- activity, space- experience and activity-experience were investigated through multi-factor variance analysis. As a result of statistical outputs, design principles were suggested for more livable streets.

Keywords: Activity, experience, life, movement, street

TEŞEKKÜR

Doktora tez çalışmam benim için birçok anlam taşımaktadır. Özel sektördeki çalışma sürecimde kuram ile tasarlanan mekânın yani uygulamanın birbirine çok uzak yer aldığını farkettim. Oysaki başarılı ve yaşanılabilir mekânlara baktığımızda altında çok sağlam bir öykü yer almaktaydı. Bu öykü bazen kurgulanmış bazen de kurgulanmamış biçimde karşımıza çıkmaktaydı. Doktora başlama kararım tam da bu nedenden ötürü mekân ve kuramı yaklaştırmak; mimar olarak mekânın arkasındaki öyküyü de yazabilmeye cesaret edebilmek içindi. Doktora sürecim farklı bakış açıları ile beraber çalışma hayatımı farklı bir yöne doğru sürükledi. Bu keyifli yolculuğun her aşamasında beni destekleyen, bilgi ve deneyimlerini benimle paylaşan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Kerim Çınar'a; beni Lefebvre ve Soja gibi kuramcılarla tanıştıran, bilgi ve deneyimlerini paylaşan Ankara'da evinde beni ağırlayan tez izleme komitesi üyesi Sayın Prof. Dr. Sami Güven Bilsel'e, yoğun çalışma temposuna rağmen Ankara'da Gazi Üniversitesi'nde beni odasında ağırlayan tezime büyük ölçüde katkı veren Sayın Prof. Dr. Pınar Dinç Kalaycı'ya, hocalığı ile beni her zaman destekleyen Sayın Dr. Öğretim Üyesi Ayşegül Tereci'ye, alan çalışmamda beni yalnız bırakmayan Ali'ye, istatistik verileri için bana destek veren Selçuk Üniversitesi Sosyoloji Bölümü hocalarım Sayın Dr. Öğretim Üyesi Gamze Aksan ve Sayın Dr. Öğretim Üyesi Özlem Altunsu Sönmez'e, tez model akış şeması ile ilgili tecrübelerinden faydalandığım Sayın Doç Dr. Esra Yıldız'a, tezimi sabırla okuyup biçimsel olarak kontrol eden Sayın Dr. Öğretim Üyesi Süheyla Büyükaşahin'e ve Sayın Ayşenur Dağ Gürcan'a teşekkür ederim. Tez çalışmam sürecinde bana desteklerini ve sevgilerini esirgemeyen birçok özelliğini örnek aldığım babam Süleyman Babaoğlu'na; sabrını, cesaretini ve disiplinini örnek aldığım annem Zuhal Babaoğlu'na, biricik kardeşim İlker Babaoğlu'na bana kardeşim kadar yakın olan eşi Sevda Babaoğlu'na teşekkür ederim. Son olarak da eşim Erdinç Demirkan'a bana hep destek verdiği için ve onlardan çaldığım zamanı bana sevgileriyle kat kat veren canlarım kızım Ece Demirkan'a ve oğlum Batuhan Demirkan'a teşekkür ederim.

Özlem DEMİRKAN

Konya 2019

İÇİNDEKİLER

CADDELERDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE İRDELENMESİ; MEVLÂNA CADDESİ ÖRNEĞİ	i
TEZ BİLDİRİMİ.....	vi
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	viii
TEŞEKKÜR	ix
İÇİNDEKİLER	iv
ÇİZELGELER LİSTESİ.....	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Tez Çalışmasının Amacı	3
1.2. Tez Çalışmasının Kapsamı.....	5
1.3. Tez Çalışmasının Yöntemi.....	6
2. KURAMSAL ÇERÇEVE.....	8
2.1. Kavramsal olarak Yaşanabilirliğin Çok Boyutluluğu	8
2.1.1 Yaşanabilirliğin Tanımı	8
2.1.2 Yaşanabilirlik Kavramının İrdelenmesi	10
2.1.3 Yaşanabilirlik Modelleri	14
2.1.4 Mekân- İnsan- Zaman Etkileşiminde Yaşanan Mekân ve Yaşam	25
2.2. Caddelerde Yaşam ve Yaşanabilirlik	28
2.2.1 Caddelerde Yaşamı Bilişsel Açıdan İnceleyen Çalışmalar.....	29
2.2.2 Caddelerde Yaşamı Semantik (Anlamsal) Açıdan İnceleyen Çalışmalar..	30
2.2.3. Caddelerde Yaşamı İnceleyen Değerlendirme Çalışmaları	31
2.2.4 Caddelerde Yaşamı Sentaktik (Dizimsel) Açıdan İnceleyen Çalışmalar..	37
2.2.5. Caddelerde Yaşamı Normatif (Belirlemeci) Açıdan İnceleyen Çalışmalar	38
2.3. Caddelerde Hareket Deneyimi	45
2.3.1 Hareket Deneyim Kavramı ve Tarihsel Gelişimi.....	46
2.3.2. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Fiziksel Mekân	49
2.3.3. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Mekân Deneyimi	53
2.3.4. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Aktivite	66
2.4. Bölüm Sonucu.....	68

3. HAREKET DENEYİMİ MODELİ VE YÖNTEM ÖNERİSİ.....	76
3.1. Hareket Deneyim Modeli.....	76
3.2. Uygulanan Veri Toplama Araçlarına İlişkin Araştırmalar.....	80
3.3. Caddelerde Yaşamın İrdelenmesi İçin Önerilen Yöntem	84
3.4. Bölüm Sonucu.....	87
4. MEVLÂNA CADDESİ'NDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİM MODELİ İLE İRDELENMESİ	89
4.1 Mevlâna Caddesi Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri	89
4.2 Mevlâna Caddesinin Tarihi Özellikleri.....	89
4.3 Mevlâna Caddesinin Fiziksel Özellikleri.....	94
4.4. Mevlâna Caddesi Hareket Deneyim Modeli Alan Çalışması İstatistik Bulgular	98
4.4.1 Betimsel İstatistik Bulgular.....	98
4.4.2 Zaman Aktivite İlişkisi İstatistik Bulgular.....	103
4.4.3 Zaman Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular	104
4.4.4 Mekân Aktivite İlişkisi İstatistik Bulgular.....	105
4.4.5 Mekân Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular	110
4.4.6 Aktivite Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular	111
4.5 Bölüm Sonucu.....	113
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	117
KAYNAKLAR	121
EK-1 CADDELERDE YAŞAMIN İRDELENMESİ İÇİN ANALİZ ŞABLONU	133
EK-2 MEVLÂNA CADDESİNİN ÖZELLİKLERİ	135
EK-3 MEVLÂNA CADDESİNİN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE İRDELENMESİ VERİ TABLOSU	151
ÖZGEÇMİŞ.....	167

ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge 2. 1 Yaşanabilirliğin tanımları	9
Çizelge 2. 2 Momtaz ve Elsemary (2015), yaşanabilirliğin nitel kavramları	21
Çizelge 2. 3 Daha yaşanabilir mekânlar için yürünebilirlik modeli (Ercan & Belge, 2017)	22
Çizelge 2. 4 Kuru ve Özkök'ün (2017) kamusal açık alanlarda yaşanabilirlik modeli	23
Çizelge 2. 5 Yaşanabilirlik modelleri.....	25
Çizelge 2. 6 Ewing ve Clemente'in (2013) kontrol grubuna sorduğu algısal ölçütler	35
Çizelge 2. 7 Ewing ve Clemente'in (2013) kontrol grubuna sordukları fiziksel ölçütler.....	36
Çizelge 2. 8 Choudhury'nin (2008) yaşanabilir cadde ölçütleri	43
Çizelge 2. 9 Caddelerde fiziksel mekânın incelenmesi.....	50
Çizelge 2. 10 Yaşanabilirlik Literatür Tablosu	70
Çizelge 2. 11 Yaşanabilirlik Literatür Tablosu	71
Çizelge 2. 12 Caddelerde yaşam	72
Çizelge 2. 13 Hareket deneyimi literatür özeti.....	75
Çizelge 3.1 Ses yürüyüşü için yapılan değerlendirme tablosu (Radicchi, 2017).....	82
Çizelge 3. 2 Yaşam ve hareket deneyimi ile ilgili veri toplama araçlarına ilişkin araştırmalar tablosu	83
Çizelge 4. 1 Mevlâna Caddesi fiziksel özellikleri (mekân, kaldırım genişliği değişimi ağaç sayısı, engel sayısı, bina yüksekliği değişimi) tablosu	97
Çizelge 4. 2 Fiziksel mekân (kaldırım genişliği değişimi, ağaç sayısı, engel sayısı, bina yükseklik değişimi) betimsel istatistik bulgular.....	100
Çizelge 4. 3 Mevlâna Caddesi aktivite betimsel istatistik bulgular	101
Çizelge 4. 4 Mekân deneyimi betimsel istatistik bulgular	102

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2. 1 LIV-PS Model (Paasch, 2015).....	15
Şekil 2. 2 PPS'in hazırladığı kamusal alanlar için model (url 1).....	16
Şekil 2. 3 Yaşanabilirlik için sistematik bir model önerisi (Eke, 2014).	17
Şekil 2. 4 Eke'nin (2014) yaşanabilirlik için tasarladığı uyumluluk testi.....	18
Şekil 2. 5 Eke ve Fitöz'ün (2014) doktora makalesinde kurguladığı yaşanabilirlik ilintilerin biçimi.....	19
Şekil 2. 6 Kentsel Kamusal Alan Yaşanabilirlik Modeli (Aljabri, 2014).	20
Şekil 2. 7 Daha yaşanabilir kentler için tasarladıkları yürünebilirlik modeli (Ewing ve Clemente, 2013).	24
Şekil 2. 8 Lefebvre'nin metinsel olarak kurguladığı mekân üretiminin temsili modeli	28
Şekil 2. 9 Caddelerin elemanları (Marshall, 2005).	40
Şekil 2. 10 Cadde modelleri: Geometrik, topolojik, hiyerarşik (Marshall, 2005).	41
Şekil 2. 11 Yaşanabilir cadde ölçütleri (Harvey & Aultman-Hall, 2016).....	44
Şekil 2. 12 Gehl ve Svarre'in (2013) yaya sisteminin strüktürü, binaların ve fonksiyonların organizasyonu, mekânların kenarların tasarımı tablosu	51
Şekil 2. 13 Tasarlamak ve kamusal alanı detaylandırmak (Gehl ve Svarre, 2013) ...	52
Şekil 2. 14 Tasarlamak ve kamusal alanı detaylandırmak (Gehl ve Svarre, 2013) ..	53
Şekil 2. 15 Tuan (1997) tarafından hazırlanmış deneyim tablosu.	54
Şekil 2. 16 Kentsel mekânda deneyim (Temple, 2013)	59
Şekil 2. 17 Kentsel Ses Taksonomisi (Aiello ve diğerleri, 2016).....	62
Şekil 2. 18 Kentsel mekânda koku taksonomisi (Quercia ve diğerleri, 2015).....	64
Şekil 2. 19 Beş duyunun özelliklerinin kıyaslanması (Naghizade ve Ostadi, 2014) .	66
Şekil 2. 20 Aktivite gereklilik tablosu (Gehl & Svarre, 2013).....	68
Şekil 3. 1 Hareket Deneyim Modelinin Oluşturulması.....	76
Şekil 3. 2 Lefebvre'nin (1974) metinsel olarak kurguladığı mekân üretiminin temsili modeli.....	77
Şekil 3. 3 Montgomery'nin (1998) kentsellik ile ilgili çalışmasının temsili modeli	78
Şekil 3. 4 Önerilen hareket deneyim modelinin taslağı	79
Şekil 3. 5 Caddelerde yaşamın irdelenmesi için önerilen hareket deneyim modelinin geliştirilmesi.....	80
Şekil 3. 6 Mevlâna Caddesi deneyim güzergâhı	84
Şekil 3. 7 Mevlâna Caddesinde yapılan mekân bölümlenmesi.....	85
Şekil 3. 8 Yöntem akış şeması	86
Şekil 3. 9 "Hareket Deneyim Modeli" akış şeması.....	88
Şekil 4. 1 Karamanoğlu dönemi Alaaddin Tepesi ve Mevlâna Türbesi (Önge, 2011)	90
Şekil 4. 2 Osmanlı dönemi Alaaddin Tepesi ve Mevlâna Türbesi (Önge, 2011)	90
Şekil 4. 3 19. yy sonlarında Aladdin Tepesi'nden doğuya bakış (Odabaşı, 1998)	91
Şekil 4. 4 1923 Konya Kenti Harita-i Umumiye (Kaptan, 2018)	92
Şekil 4. 5 Tarihsel süreç içinde Mevlâna Caddesi'nin mekânsal değişimi (Yenice, 2011)	93
Şekil 4. 6 Mevlâna Caddesindeki mekân bölümleri	94
Şekil 4. 7 Mevlâna Caddesi kaldırım genişliği değişimi	95
Şekil 4. 8 Zaman aralığı, duran kullanıcı, oturan kullanıcı ve yürüyen kullanıcı betimleyici istatistik bulgular	104

Şekil 4. 9 Zaman dilimi ile müzik sesi, çöp kokusu, temizlik kokusu ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	105
Şekil 4. 10 Mekân bölümü ile duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	106
Şekil 4. 11 Kaldırım genişliği değişimi, duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	107
Şekil 4. 12 Ağaç sayısı ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	108
Şekil 4. 13 Engel sayısı ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı ve yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	109
Şekil 4. 14 Bina yükseklik değişimi ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	109
Şekil 4. 15 Kaldırım hareketi ile mekân deneyimi ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	110
Şekil 4. 16 Ses deneyimi ile duran, oturan, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	111
Şekil 4. 17 Koku deneyimi ile duran, oturan, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular	113
Şekil B. 1 Mekân bölümü 1 plan, kesit, görünüşler ve deneyim yürüyüşü raporu ..	135
Şekil B. 2 Mekân bölümü 2 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	136
Şekil B. 3 Mekân bölümü 3 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	137
Şekil B. 4 Mekân bölümü 4 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	138
Şekil B. 5 Mekân bölümü 5 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	139
Şekil B. 6 Mekân bölümü 6 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	140
Şekil B. 7 Mekân bölümü 7 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	141
Şekil B. 8 Mekân bölümü 8 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	142
Şekil B. 9 Mekân bölümü 9 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	143
Şekil B. 10 Mekân bölümü 10 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	144
Şekil B. 11 Mekân bölümü 11 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	145
Şekil B. 12 Mekân bölümü 12 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	146
Şekil B. 13 Mekân bölümü 13 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	147
Şekil B. 14 Mekân bölümü 14 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	148
Şekil B. 15 Mekân bölümü 15 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	149

Şekil B. 16 Mekân bölümü 16 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu	150
Şekil C. 1 Mekân bölümü 1, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	151
Şekil C. 2 Mekân bölümü 2, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	152
Şekil C. 3 Mekân bölümü 3, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	153
Şekil C. 4 Mekân bölümü 4, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	154
Şekil C. 5 Mekân bölümü 5, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	155
Şekil C. 6 Mekân bölümü 6, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	156
Şekil C. 7 Mekân bölümü 7, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	157
Şekil C. 8 Mekân bölümü 8, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	158
Şekil C. 9 Mekân bölümü 9, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	159
Şekil C. 10 Mekân bölümü 10, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	160
Şekil C. 11 Mekân bölümü 11, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	161
Şekil C. 12 Mekân bölümü 12, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	162
Şekil C. 13 Mekân bölümü 13, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	163
Şekil C. 14 Mekân bölümü 14, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	164
Şekil C. 15 Mekân bölümü 15, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	165
Şekil C. 16 Mekân bölümü 16, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri	166

SİMGELER VE KISALTMALAR

CNU	Yeni Kentsel İçin Kongre
DMURS	Kentsel Yollar ve Caddeler İçin Tasarım Kılavuzu
EPC	Çevre Planlama İşbirliği
GIS	Coğrafya Bilgi Sistemi
ITDP	Ulaşım ve Gelişim Politikaları Enstitüsü
ITDP/EPC	Daha İyi Caddeler Daha İyi Kentler Tasarım Kılavuz
KPIS	Ana performans ölçütü
LIV-PS	Kamusal alanda Yaşanabilirlik Modeli
NACTO	Kentsel Cadde Tasarım Kılavuzu
PPS	Kamusal Alanlar İçin Proje
SPSS	Sosyal Bilimler İçin İstatistik Programı

1. GİRİŞ

Yaşam; herhangi bir doğal ya da yapay çevrede insan, mekân ve zaman etkileşiminin ve iletişiminin devam edebilirliğini ifade etmek için kullanılan bir terimdir. Herhangi bir kentte, sokakta ya da meydanda yürümeye başladığımızda, bir arkadaşımızla karşılaşip konuşmak için durduğumuzda, bir cadde kafesinde çayımızı yudumlarken etrafımızdakilerin hareket ettiğini, zamanın aktığını ve yaşamın devam ettiğini fark etmekteyiz. Gerçekte evren canlı bir olgudur. Kentin anlık biçimi bir fotoğraf olarak düşünülürse, fotoğraf üzerindeki elemanlar bir saniye sonra aynı olmamakta hareket etmekte ve yaşam devam etmektedir. Kentin önceden tasarlanan elemanları, binaları, sokakları, caddeleri, peyzaj elemanları zaman faktörü ile değişmekte, yıpranmakta, yenilenmekte, temizlenmekte, Jacobs'un (1961) terimleriyle yaşamakta ve ölmektedir.

Bilsel'in (2004) "mekânın arkasındaki öyküyü doğru okumak" deyimini ile anlattığı insan, mekân ve zaman etkileşiminde yaşanılan mekânların nasıl oluşturulacağı, mekân tasarımında bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Polat ve Bilsel'e (2006) göre daha yaşanılan mekânların oluşturulması için toplumsal ve mekânsal olarak karşıtlıklar ve etkileşimlerin birlikteliği tanımlaması gerekmektedir. Mimarlık ve tasarım, ontolojik açıdan bir iletişim-etkileşim biçimi olarak tanımlanmaktadır (Polat ve Bilsel, 2006). Polat ve Bilsel'e (2006) göre zaman mekân kesitinde, belirli bir düzlem ile diğer varlıklar ve özler arasındaki etkileşim ve iletişim mekânın sınanabilen, yenilenebilen, dönüştürebilinen açık uçlu bir sistem olmasını sağlamaktadır. Grogh (2014) mekân ve insan etkileşiminde algıların rolü üzerine yazdığı "Mekân Yaratmak" adlı kitapta, mekân algısının şeylerin ne olduğunun ve nerede olduğunun bilgisini içerdiğini söylemektedir.

"Kahve kupası; bir yanında kulpu ve içinde sıcak bir içeceği barındırabilecek bir haznesi olan, üstü açık silindirik bir nesnedir. Şekilleri farklı olduğu için kahve kupasını ayırt edebilirsiniz. Kedinin kulpu yoktur ...Aslında bu şeyleri birbirinden farklı görürüz çünkü, mekân içinde sınırlara sahiptir. Bu mekânsal sınırları

algılamasaydık kedi ile halının farklı varlıklar olduğunu algılayamazdık.”(Grogh, 2014).

Yaşamı sağlayan etkileşim ve iletişim yollarından bazıları insanın mekân içerisinde hareket etmesi ve mekânı deneyimlemesidir. İnsan mekânı deneyimleyerek yaşamaktadır. Mekân deneyimi, insanın 5 duyu organı ile elde ettiği verilerin beyin tarafından işlenmesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda mekân deneyimi insanın görerek, işiterek, tadarak, dokunarak ve koklayarak edindiği bilgileri işlemeyle oluşmaktadır. Aynı zamanda insan mekân içinde hareket halindedir. Yürümek, koşmak, sürünmek, oturmak, ayakta durmak mekân içinde durumumuzu ve sınırlarımızı belirleyen hareketlerdir. Lefebvre’ye (1974) göre mekân üretim sürecinde üç temel moment yer almaktadır. Bunlar tasarlanan mekân, algılanan mekân ve yaşanan mekândır. Mekân çoğu zaman varoluşumuzun temeli olarak bir ana unsur, zaten var olan olarak tanımlansa da zaman bağlamında değerlendirildiğinde yaşanan ve tekrar tekrar üretilen bir kavramdır. Tez çalışmasında insan mekân zaman etkileşimini ve iletişimini incelemek için Lefebvre’nin mekân üretim süreci temel alınmıştır. Tasarlanan mekân, Lefebvre’de zihinde üretilen mekân olarak tanımlansa da tez çalışmasında fiziksel mekân olarak değerlendirilmiştir. Algılanan mekân, deneyimlenen mekân olarak değerlendirilmiştir. Yaşanan mekân ise aktivite olarak değerlendirilmiştir. Bu bağlamda caddeler; kent içinde yaşamın devam ettiği önemli mekânlar kentsel dış odalardır. İnsan mekân ve zaman etkileşiminin unsurları olan hareket ve deneyim, tez çalışmasında caddelerde yaşamın irdelenmesi için oluşturulan modelin ana içerikleri olarak belirlenmiştir. Ana problem cümleleri aşağıda yer almaktadır.

1. İnsan mekân ve zaman etkileşimi nasıl gerçekleşmektedir?
2. Yaşam ve yaşanan mekân nedir?
3. Caddelerde hareket nasıl sınıflandırılmaktadır?
4. Caddelerde mekân deneyimi nasıl oluşmaktadır?
5. Caddelerde yaşamı irdelenebilmek için bir model oluşturulabilir mi?
6. Caddelerde yaşamı irdelenebilmek için bir yöntem önerilebilir mi?

Tez çalışmasında caddelerde yaşamı irdeleyebilmek için hareket deneyimi modeli önerilmektedir. Model; fiziksel mekân, mekân deneyimi, aktivite ve zamandan oluşmaktadır. Aktivite hareket bağlamında sınıflandırılmıştır. Duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayılarından oluşmaktadır. Tez çalışmasında zaman-aktivite, zaman-deneyim, mekân-aktivite, mekân-deneyim ve aktivite-deneyim ilişkisi ikili gruplar halinde incelenmektedir. Bu bağlamda hipotez cümleleri aşağıda yer almaktadır.

H1- Zaman caddelerde yaşamı farklılaştırmaktadır.

H1a- Günün farklı zaman dilimlerinde duran, yürüyen ve oturan kullanıcı sayısı farklılaşmaktadır.

H1b- Günün farklı zaman dilimlerinde mekân deneyimi farklılaşmaktadır.

H2 Caddelerde mekânın fiziksel değişimi yaşamı farklılaştırmaktadır.

H2a Duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı, caddelerde mekânın fiziksel özellikleri değiştikçe farklılaşmaktadır.

H2b Caddelerde, fiziksel mekân farklılaştıkça deneyim farklılaşmaktadır.

H3 Caddelerde, deneyim farklılaştıkça aktivite farklılaşmaktadır.

1.1. Tez Çalışmasının Amacı

Tez çalışmasının konusu olan “Caddelerde Yaşamın Hareket Deneyimi Modeli ile İrdelenmesi; Mevlâna Caddesi Örneği” mekân, insan ve zaman odaklıdır. Çalışmanın amacı insan, mekân ve zaman etkileşimini yaşam bağlamında caddelerde irdelemektir. Ancak yaşamı derinliğine araştırıp, incelemek ve üzerinde ayrıntıda düşünebilmek için yaşanabilirliğin de irdelenmesi gerekmektedir. Bu nedenle tez çalışmasında yaşanabilirlik ve yaşam paralel olarak incelenecektir. Literatür incelendiğinde; yaşam ve yaşanabilirliğin demografik özellikler, fiziksel çevre ve sosyallik (Paasch, 2015), yer kavramı (url1), sistem odaklı bir düşünme tekniği (Eke, 2014; Eke ve Fitöz, 2014), yer korunması stratejisi (Aljabri, 2014), nitel kavramlar (Momtaz ve Elsemary, 2015), yürünebilirlik (Ercan ve Belge, 2017), mekân karakteristiği, algısal değer, işlev (Kuru ve Özkök, 2017), okunabilirlik, imge, insan ölçeği geçirgenlik, bağlanabilirlik, karmaşıklık, uyumluluk (Ewing ve Clemente, 2013) bağlamında irdelendiği ve modeller oluşturulduğu görülmektedir. Ancak

yaşanabilirliği yaşam bağlamında hareket ve deneyim değişkenleri ile değerlendiren bir modelin olmadığı tespit edilmiştir.

Bu bağlamda;

- Yaşam ve yaşanabilirliği tanımlamak,
- Yaşam ve yaşanabilirlik kavramını derinlemesine araştırıp, incelemek ve üzerinde ayrıntıda düşünmek,
- Yaşam ve yaşanabilirlik modellerini incelemek,
- Mekân- insan etkileşiminde, yaşanan mekânı ve yaşamı incelemek,
- Hareket deneyimi kavramını önermek,
- Hareket deneyim modelini oluşturmak,
- Hareket deneyim modeli için insan, mekân ve zaman etkileşimini inceleyecek bir yöntem önermek,
- Hareket deneyimi modelini geliştirmek amaçlanmaktadır.

Bu amaçlar doğrultusunda;

- Mevlâna Caddesi'ndeki fiziksel mekânın incelenmesi,
- Mevlâna Caddesi'ndeki insan aktivitelerinin ortaya konulması
- Mevlâna Caddesi'ndeki deneyimsel ölçütlerin ortaya konulması,
- Bu çerçeve ile caddelerde yaşamın irdelenmesi denenmiştir.

Tez çalışması sonucunda tespitlerin/bulguların değerlendirilmesi ile ileride;

- Önerilen model ve yöntemin farklı değişkenlerde diğer çalışmalara örnek oluşturması,
- Mevlâna Caddesi üzerinde çalışacak yerel yönetimlere, kent plancılarına ve mimarlara veri sağlanması, araştırma ve arşiv tarama gibi bilgi süreçlerinin azaltılması,
- Mevlâna Caddesi'nin irdelenmesi ile kentsel mekânların planlanması ve tasarlanması aşamalarında da tasarıma yardımcı olacak ölçütlerin belirlenebilmesi amaçlanmaktadır.

1.2. Tez Çalışmasının Kapsamı

Çalışmanın kuramsal çerçevesini mekânın üretimi, yaşanabilirlik, yaşam, yaşanan mekân, fiziksel mekân, aktivite, hareket ve mekân deneyimi oluşturmaktadır. Mekânın üretimi, Lefebvre'nin (1974) üç temel momenti olan algılanan mekân, tasarlanan mekân ve yaşanan mekân olarak özetlenmektedir. Tez çalışmasında tasarlanan mekân fiziksel mekân olarak değerlendirilmiştir. Kaldırım genişliği, ağaç sayısı, engel sayısı, bina yüksekliği ise fiziksel mekânın ölçütleri olarak belirlenmiştir. Diğer ölçütler kapsam dışı bırakılmıştır. Yaşanan mekân ölçütleri duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı olarak belirlenmiştir. Mekân deneyimi ölçütleri olarak görme, koklama, işitme ve dokunma tez çalışmasına dâhil edilmiştir. Tat deneyimi, ölçme yöntemindeki zorluklar nedeniyle kapsam dışı bırakılmıştır. İşitme deneyiminde kentsel ses taksonomisinin ana başlıkları olan doğa, insan, mekanik, ulaşım, müzik sesi tez çalışmasına dâhil edilmiştir (Aiello, Schifanella, Quercia ve Aletta, 2016). Diğer sesler kapsam dışı bırakılmıştır. Koku deneyiminde kentsel koku taksonomisindeki ana başlıklar olan doğa, yemek, çöp, emisyon, sentetik, temizlik, endüstri kokuları tez çalışmasına dahil edilmiştir (Quercia, Schifanella, Aiello ve McLean, 2015). Diğer kokular kapsam dışı bırakılmıştır. Doku deneyiminde ise sıcak/soğuk, ıslak/kuru, yumuşak/sert, pürüzlü/pürüzsüz sıfatları ile değerlendirme yapılmıştır (Naghizade ve Ostadi, 2014). Doku deneyimi yürürken zemin ile olan ilişkimiz bağlamında değerlendirilmiştir. Bu bağlamda sıcak ve soğuk kapsam dışı bırakılmıştır.

Tez çalışmasında araştırma alanı olarak Konya'da yer alan Mevlâna Caddesi seçilmiştir. Mevlâna Caddesi Konya kentinde Alâaddin Tepesi ve Mevlâna Türbeönü Meydanı arasındaki aksta yer almaktadır. Motorlu taşıt trafiği ile beraber yaya ve bisiklet kullanımına hizmet etmektedir. Aynı zamanda Mevlâna Caddesi'nde ticaret ile işlevlendirilen binalar da yer almaktadır. Yerel yönetim politikaları incelendiğinde Mevlâna Caddesi'nde yaya ve bisiklet odaklı kullanımın önerildiği görülmektedir. Bu nedenle cadde, araştırma alanı olarak seçilmiştir. Mevlâna Caddesi yürüyerek, otomobil, motosiklet gibi motorlu taşıtlar, bisiklet ve tramvay ile deneyimlenmektedir. Yürüme, oturma ve sabit durma gibi hareketler tez çalışmasına

dâhil edilmiştir. Motorlu taşıt ve tramvayın beraberinde getirdiği daha hızlı hareket şekli kapsam dışı bırakılmıştır. Alan çalışması için 2018 yılı Ağustos ve Eylül aylarında 16 gün belirlenmiştir. 10.00-10.20, 14.00-14.20, 20.00 - 20.20 zaman dilimlerinde cadde deneyimlenmiş ve kaydedilmiştir. Farklı zaman dilimleri ve mevsimsel döngüler kapsam dışı bırakılmıştır. Tatil günleri, bayramlar ve dini ritüellerin gerçekleştiği zaman dilimlerinde gözlem yapılmamıştır.

1.3. Tez Çalışmasının Yöntemi

Tez çalışmasında caddelerde yaşamın irdelenmesi için kullanılan farklı yöntemler incelenerek, mekân-zaman kesitlerinin çoğaltılmasına dayanan yeni bir yöntem önerilmiştir. İlk olarak literatür çalışması yapılmıştır. Literatür çalışması bilişsel çalışmalar, semantik çalışmalar, değerlendirme çalışmaları, sentaktik çalışmalar ve normatif çalışmalar olarak sınıflandırılmıştır. Literatür çalışması sonucu caddelerde yaşamın irdelenmesi için dört ana ölçüt belirlenmiştir. Bu ölçütler fiziksel mekân, aktivite, mekân deneyimi ve zamandır. Ana ölçütler incelenerek alt ölçütler tespit edilmiştir. Model oluşturulmuştur. Araştırma alanı olarak Konya'da Mevlâna Caddesi seçilmiştir. Mevlâna Caddesi, Alâaddin Tepesi ve Mevlâna Türbeönü Meydanı arasında devam eden kentsel omurgalardan biridir.

Daha sonra belgeleme çalışması yapılmıştır. Fiziksel mekânın tespiti için Mevlâna Caddesi lazer tarayıcı ile taranmıştır. Nokta bulutları temin edilmiştir. Elde edilen nokta bulutları kullanılarak Mevlâna Caddesi'nin planları, kesitleri, kuzey silüeti ve güney silüeti çizilmiştir.

Mevlâna Caddesi 14.05.2018 saat 10.00-10.20, 14.00-14.20 ve 20.00-20.20 zaman dilimlerinde belirlenen güzergâhta yürüyerek deneyimlenmiştir. 'Goprohero Black 5' ile 165 cm yüksekliğinde kayıt altına alınmıştır. Eş zamanlı olarak raporlanmıştır. Bu çalışma ile beraber caddedeki fiziksel mekân, koku, aktivite ve ses çeşitliliği tespit edilmiştir. Bu çalışma alan araştırması sırasında çıkacak zorlukları ve farklı rastlantısal durumları önceden tespit edebilmek için yapılmıştır. Mevlâna Caddesi kullanıcı yoğunluğunun, kullanımın ve aktivitenin en fazla olacağı düşünülen

Ağustos ve Eylül aylarında belirlenen 16 gün 10.00-10.20, 14.00-14.20 ve 20.00-20.20 zaman dilimlerinde belirlenen güzergâhta yürüyerek deneyimlenmiştir. ‘Gopro hero Black 5’ ile 1.65 yüksekliğinde kayıt altına alınmıştır. Yapılan gözlemler raporlanmıştır. Videoların daha detaylı irdelenebilmesi için Mevlâna Caddesi eşit alanda 16 bölüme ayrılmıştır. Mekân bölümlenmesi sırasında kentsel biçim değişiklikleri önemsenmiştir. Sokak ve cadde kesişimleri ile kaldırım genişliği değişimlerinde bölünme sağlayacak şekilde oluşturulmuştur. Mekân bölümleri ve deneyim yürüyüşleri ile 768 zaman mekân kesiti elde edilmiştir. Veriler sınıflandırılmıştır. SPSS programı kullanılarak çok kategorili varyans (MANOVA) analizleri yapılmıştır. İstatiksel veri incelenirken fiziksel mekân kategorik, aktivite sayısal, deneyim ise kategorik olarak değerlendirilmiştir. Betimleyici istatistik bulgular, zaman-aktivite ilişkisi istatistik bulgular, zaman-deneyim ilişkisi istatistik bulgular, mekân-aktivite ilişkisi istatistik bulgular, aktivite-deneyim ilişkisi istatistik bulgular ve mekân-deneyim ilişkisi istatistik bulgular elde edilmiştir. Yöntem, tez çalışmasının “3.2.2 Caddelerde Yaşamın İrdelenmesi İçin Önerilen Yöntem” bölümünde kapsamlı bir şekilde anlatılmaktadır.

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Kavramsal olarak Yaşanabilirliğin Çok Boyutluluğu

Yaşanabilirlik, temel olarak insan, mekân ve zaman etkileşiminin merkezinde yer almış ve farklı alanların farklı boyutlarda araştırma konusu haline gelmiştir. Özellikle mekân ve insan etkileşimi mimarlık, iç mimarlık, kentsel planlama gibi mekân merkezli ya da psikoloji, sosyoloji, felsefe gibi insan merkezli alanların temel konusudur. Birçok alan kendi metodoloji ve yaklaşımları ile bu konuyu irdelenmektedir. Mimarlık ve kentsel planlamada yaşam, yaşanabilirlik kavramının alt başlığı olarak irdelenmektedir. Üst çerçevede yaşanabilirlik olarak incelenen konu, mekân kalitesi, yaşam, çevre kalitesi, yaşam kalitesi, komşuluk, refah gibi konuları da zaman zaman kapsayabilmektedir. Yaşanabilirlik, sürdürülebilirlik ve yerin kimliği ile ilişkilidir (Eke, 2014). Bireysel bir perspektiften bakıldığında ise yaşanabilirlik, dinamik olarak deneyimlenen (Relph, 2007) ve birçok anlamla ilişkilendirilen şemsiye (Leby ve Hashim, 2010) bir kavramdır. Bu bağlamda tez çalışmasında yaşanabilirlik kavramının altında yaşamın irdelenmesi istenmektedir.

2.1.1 Yaşanabilirliğin Tanımı

Yaşanabilirlik , mekânın insana uygun ve yeterli olması ile ilişkilenen bir kavramdır. Yaşanabilirlik, insanların yaşamına elverişli tüm koşullar, bu koşulların değerlendirme ve ölçülmesi ile insan gereksinimlerinin üst düzeyde karşılanmasıdır. Kelime olarak yaşamak (live), içinde yaşanılır (livable), içinde yaşanılır olma (habitability), yaşayacak durumda olma (viable), yaşama kabiliyeti (viability), yaşam kabiliyeti (liveability) ve yaşanabilirlik (livability) kelimelerini kapsamaktadır. Almanca'da 'lebensqualita', İsveççe'de 'livskraftighet', Hollandaca'da 'leefbaarheid', İngilizce'de 'liv(e)ability' olarak kullanılmaktadır. Yaşanabilirlik, çoğu zaman çevre kalitesi ya da yaşam kalitesi (Wheeler, 2004) ile ilişkilendirilmektedir. Kullanıcı memnuniyetini, mutluluğu, ihtiyaçları ve umutları içermektedir (Pacione, 2003). Yaşanabilir mekânlar güvenli, temiz, güzel, ekonomik açıdan önemli, uygun fiyatlı, çeşitliliği barındıran, verimli bir şekilde kullanılan,

fonksiyonel altyapıya sahip, geniş parkları olan, herkese açık, ilginç, kültürel aktiviteleri olan, topluluk duygusu hissedilen mekânlardır (Balsas, 2004). Veenhoven (2005) yaşanabilirliği toplumun ön görüleri ve ihtiyaçlarının bireylerin kapasitesine ve ihtiyaçlarına uygunluğu olarak tanımlamaktadır. Amare (2014) ise mekânın içinde yaşam olmasının yeterliliği olarak tanımlamaktadır. Aynı zamanda yaşanabilirlik sosyal bağlamda bireysel deneyime dayanmaktadır (Paasch, 2015). Momtaz ve Elsemary'e göre (2015) yaşanabilirlik ekonomik ve sosyal olarak hayatta kalma ile birlikte sağlıklı yaşam için bir önkoşuldur. Conteh ve Oktay (2016) ise yaşanabilirliğin insan konforu ve çevrenin kapasitesi arasındaki ilişkileri koordine eden ölçütler tarafından belirlendiğini söylemektedir. Leby ve Hashim (2010) yaşanabilirliği ölçülen kavramlara ve bakış açılarına bağlı olarak çeşitlilik gösteren şemsiye bir kavram olarak kabul etmektedir. Yaşanabilirliği sosyal ihtiyaçlar açısından da değerlendirilmek gerekmektedir. Afacan'a göre (2015) yaşanabilirlik kavramı tüm birey ve grupların özgür ve rahat bir araya gelmelerini, mekânı kullanabilmelerini mekânı paylaşabilmelerini, mekânla bütünleşebilmelerini ve mekâna erişebilmelerini sağlamalıdır. Çizelge 2.1 incelendiğinde yaşanabilirlik için farklı çalışmalarda, farklı tanımların yapıldığı görülmektedir.

Çizelge 2. 1 Yaşanabilirliğin tanımları

Wheeler (2001)	Yaşam kalitesi
Pacione (2003)	Çevre kalitesi
Balsas (2004)	İlginç, kültürel aktiviteler, topluluk duygusu
Veenhoven (2005)	Toplumun ihtiyaçlarının bireylerin ihtiyaçlarına uygunluğu
Leby ve Hashim (2010)	Şemsiye bir terim
Amare (2014)	Mekânın içinde yaşam olmasına yeterliliği
Paasch (2015)	Bireysel deneyim
Conteh ve Oktay (2016)	İnsan konforu ve çevre kalitesi

Bu bağlamda, yaşanabilirlik insan- mekân etkileşiminin sosyal, ekonomik, yapısal ve çevresel ölçütler ile ilişkisini ortaya koyan, yaşam barındıran insan ve mekân ile ilgili ölçütleri değerlendiren bir kavramdır.

Yaşanabilirliğin en önemli özelliği ise, bir mekânda öznel yaşam deneyimi sunmasıdır. Bu deneyim nicel ekonomik ya da kentsel verilerden daha farklı bir öykü anlatmaktadır (Wheeler, 2004). Bu bağlamda, tez çalışmasında gündelik deneyim kavramı “2.1.4. Mekân İnsan Zaman Etkileşiminde Yaşam ve Yaşanan Mekân” bölümünde incelenmektedir.

2.1.2 Yaşanabilirlik Kavramının İrdelenmesi

Yaşanabilirlik kavramı, 1950 ve 1960’larda araştırmacılar tarafından kullanılmaya başlanmış bir kavramdır (Wheeler, 2004). Araştırmacıların amacı, yaşanabilirlik kavramı ile beraber insan mekân etkileşimini kültürel, sosyal ve ekonomik açıdan çok boyutlulukta ortaya koymaktır. Yaşanabilirlik kavramı farklı araştırmalarda farklı ölçütler ile değerlendirilmiştir. Bu nedenle tez çalışmasında zamansal sıralama ile çalışmalar incelenmek istenmiştir.

Lynch (1960), bilişsel haritalar ile mekânın zihin üzerindeki etkisini ortaya koyarak insan mekân etkileşiminin okunabilirliği üzerine haritalar hazırlamıştır. İyi kent biçiminin performans ölçütlerini canlılık, his, uygunluk, ulaşım ve kontrol olarak belirlemiştir. Canlılık performans ölçütü yaşatma, güvenlik, alışkanlık, canlılar için çevrenin sağladığı sağlık, türlerin genetik çeşitliliği ve ekolojinin bugünkü ve gelecekteki sabitliğini de içermektedir (Lynch, 1984). 1960 larda Jacobs (1961) kentsel mekânda yaşamı inceleyerek güvenlik gibi temel problemlere çözüm önerileri getirmeye çalışmıştır. 1968’lerde ise “Toplum Yeniden Gelişim Ajansı” kentsel biçim tasarlanmanın ana kurallarını belirlemiştir. Bu kurallara göre bina biçimleri ve açık alanlar arasında dikkatli tasarlanan bir ilişki olması gerekmektedir (Loukaitou-Sideris ve Banerjee, 1998). Herhangi bir aktivite bölümü diğer bir aktivite bölümünden farklılaşmalıdır. Açık alanlar birleştirilmiş bir şekilde düzenlenmelidir. Kamusal ve özel alanları birleştiren memnuniyet verici bir çevre oluşturulmalıdır. Kamusal imaj da kapsamlı bir şekilde tasarlanmalıdır (Loukaitou-Sideris ve Banerjee, 1998).

1970’lerde Whyte (1980), “Kamusal Alanlar için Proje” başlığıyla bir çalışma başlatmıştır. 1980’de ise bu çalışmayı kitap haline getirmiştir. Amacı küçük kamusal alanlardaki sosyal hayatı ve kullanıcı davranışını incelemektir. Fotoğraf, kayıt, röportaj ve doğrudan gözlem yöntemlerini kullanmıştır. Plaza kullanıcılarının kalabalık ortamlardan kaçmak istemelerine rağmen, kalabalık ortamları seçtiklerini tespit etmiştir. Kullanımdaki etkenler ise, oturma alanları ve oturmak için fırsat yaratan kentsel biçimlerdir (Whyte, 1980).

1985’te başlayan ve günümüzde hala devam eden “Uluslararası Kentleri Yaşanır Yapmak Sempozyumu” ile tasarımcılar, mimarlar, kent planlamacıları kentleri her grupta insan için daha yaşanabilir hale getirmenin yollarını aramaktadır (Wheeler, 2004). 1990’larda “Yeni Kentsel İçin Kongre” etkili bir kentsel tasarım hareketi haline gelmiştir. Bu hareket toplu alan kullanımını, dar caddeleri, kaldırımları, ev önlerindeki bölümleri, toplu taşımadaki önceliği, karışık alan kullanımını yaşanabilirlik için önemli ölçütler olarak değerlendirmektedir (Wheeler, 2004). Bu grup tarafından bir manifesto olarak dile getirilen Ahwahnee Prensipleri yaşanabilir çevreler için planlamada temel ölçütleri içermektedir. Caddelerde yaya rotalarının ilginç rotalar olması gerekliliği ve kent kullanıcılarını yürüme ve bisiklet kullanımına teşvik edilmesi gerekliliği aynı zamanda hızlı trafiği desteklememesi gerekliliği vurgulanmaktadır (url2). 1990’larda ise “Akıllı Büyüme Hareketi” kentsel yaşanabilirlik ile ilgili ölçütleri ortaya koymaktadır (Geller, 2003).

S. H. Lennard, Ungern-Sternberg ve Lennard (1997), yaşanabilir kentleri insanların ayrıldığı, izole edildiği ölü kentin tam tersi olarak değerlendirmektedir. Yaşanabilir kentlerde iletişim önemlidir. Yaşanabilir kentte kamusal alanlar insanların bir araya geldiği alanlardır ve bu alanlarda birçok aktivite kutlama ve festival olması gerekmektedir. Yaşanabilir bir kentte korku hâkim değildir. Yaşanabilir bir kentte kamusal alan, yaşlı ve genç insanlar da dâhil olmak üzere insanların öğrenmesi ve sosyalleşmesi için fırsatlar yaratmalıdır (S. H. Lennard ve diğerleri, 1997).

Balsas (2004) kent merkezlerinde yaşanabilirliği irdelemek için ana performans ölçütlerini belirlemekte ve anahtar performans ölçütü (KPIs) için, Kevin Lynch’in

(1984) iyi kent biçiminin oluşturulması için belirlediği canlılık, his, uygunluk, ulaşım ve kontrol performans ölçütlerini temel almaktadır. Balsas (2004) bu ölçütlere yaşanabilirliği de eklemektedir. Kullandığı kelime ‘viability’ yaşayabilirlik olarak çevrilmektedir. Belirlediği performans alt ölçütleri makro ölçektir. Bölgesel sağlık, nüfus, demografik bilgiler, iş, endüstriyel yapı, kent merkezi ilerleme durumu, merkeze yapılan ziyaretler, otopark, toplu taşıma, güvenlik, çeşitlilik, kamu tesisleri, cadde bakımı ve temizliği, özel ihtiyaçlar için imkânlar, kent merkezi yönetimi etkinliği, kent merkezi sağlığı, perakende boşluğu, perakende satış performansı, perakende satışlar, isteğe bağlı şehirle ilgili göstergeler, turizm, akşam ekonomisi bu ölçütlerden bazılarıdır (Balsas, 2004).

Leby ve Hashim’e (2010) göre ise yaşanabilirlik, sosyal (komşuluk davranışı, toplu yaşam ve sosyal iletişim, mekân hissi), fiziksel (çevre kalitesi, açık alanlar, bakım ve bina çevresi), fonksiyonel (yakınlık, ulaşılabilirlik, fırsatların varlığı), güvenlik (suç sayısı, kaza sayısı, güvenlik hissi) ölçütleri ile oluşmaktadır. Güvenlik ve memnuniyet derecesi arasındaki ilişki incelendiğinde güvenliğin daha memnuniyet verici çevreler oluşturduğu ortaya çıkmaktadır (Leby ve Hashim, 2010; Momtaz ve Elsemary, 2015).

Bir başka bakış açısıyla Kaal (2011), politik ve demokratik ilişkiler açısından özellikle komşuluk ilişkilerinin güçlendirilmesi ile ortaya çıkan 20. yy yaşanabilirlik kavramını özetlemektedir.

Khoshkholghi (2011), kamusal alanda yaşanabilirlik için sanatın önemini vurgulamaktadır. Sanat içeren mekânların daha yaşanabilir olduğunu tespit etmiştir.

Yaşanabilirlik ile yaşam kalitesi arasındaki ilişkinin irdelenmesini amaçlayan Nasution, Shalleh ve Wahid (2014), kamusal alanın fiziksel özelliklerinin kamusal açık alan algısı ile anlamlı bir ilişkiye sahip olduğunu ortaya koymaktadırlar.

Abdulkarim ve Nasar (2014) ise, yaşanabilir mekânların aynı zamanda canlandırıcı etkisinin de olduğunu savundukları çalışmalarında cinsiyet bağlamında herhangi bir ayırım bulunmadığını ortaya koymaktadırlar.

Mousavi ve Mousavi (2016), dört ana ölçüt (fiziksel, fonksiyonel, sosyal ve güvenlik) ve alt ölçütlerle daha yaşanabilir mekânların oluşturulacağını söylemektedirler.

Kuru ve Özkök (2017) ise, yaşanabilirlik kavramı bağlamında kentsel/kamusal açık alanları değerlendirmektedirler. Yaşanabilir açık alanları mekânsal karakter, algısal sembol değeri, tasarım-malzeme kullanımı ve işlevsel uyum açısından irdemektedirler. Kırklareli kent merkezinin bu ölçütler bakımından yetersiz olduğu ve bu ölçütlerin kent bütününde dengesiz bir dağılım gösterdiği sonucuna varmaktadırlar (Kuru ve Özkök, 2017).

Aynı zamanda, yaşanabilir kentsel mekânların her yaşta kullanıcının yaşamsal verilerine elverişli olması gerekmektedir. Yaşlı insanların duyuşsal ve işlevsel kapasitelerine göre oluşturulacak yaşanabilir mekânların tasarım özellikleri bu bağlamda önem kazanmaktadır (Farber, Shinkle, Lynott, Fox-Grage ve Harrell, 2011; Heatwole Shank ve Cutchin, 2016; Hwang, Glass, Gutzmann ve Shin, 2008; John ve Gunter, 2016; Mansvelt, 2009). Aynı şekilde yaşanabilir caddeler çocuk kullanıcıları (B. Appleyard, 2017; B. S. Appleyard, 2005; Tandogan, 2014), kadın kullanıcıları (Keçeli, 2013) ve engellileri (Sawchuk, 2009) de kapsmalıdır.

Bu bağlamda, şehirleri yaşanabilir kılan insan-insan ve insan-mekân ilişkisi ile beraber düşünölen fiziksel mekânlardır, bunun haricinde insanların mekân ile duyuşsal bağ kurması imkânlı olmayacaktır (Ter ve Adıgözel, 2017). Ter ve Adıgözel'e (2017) göre, insanların benimseyecekleri ve hatırlayabilecekleri, özleyebilecekleri mekânlar önemlidir ve insan merkezli bir ulaşım ağı, yürüme ve bisikletin de kullanıldığı yeşil alan ile beraber bütünü gözetleyen çözümler önerildiğinde kentte hareket kolaylaşacak ve daha yaşanabilir kentler oluşacaktır.

Bilsel'e (2004) göre, yaşanılabilir kentsel mekân yer, biçim ve anlamın yanı sıra, kentselliği yaşam biçimi olarak barındıran başka etkinlikleri de içermelidir. Böylece farklı toplumsal grupların iletişim içinde yaşadığı kentsel mekânlar tasarlanabilmektedir.

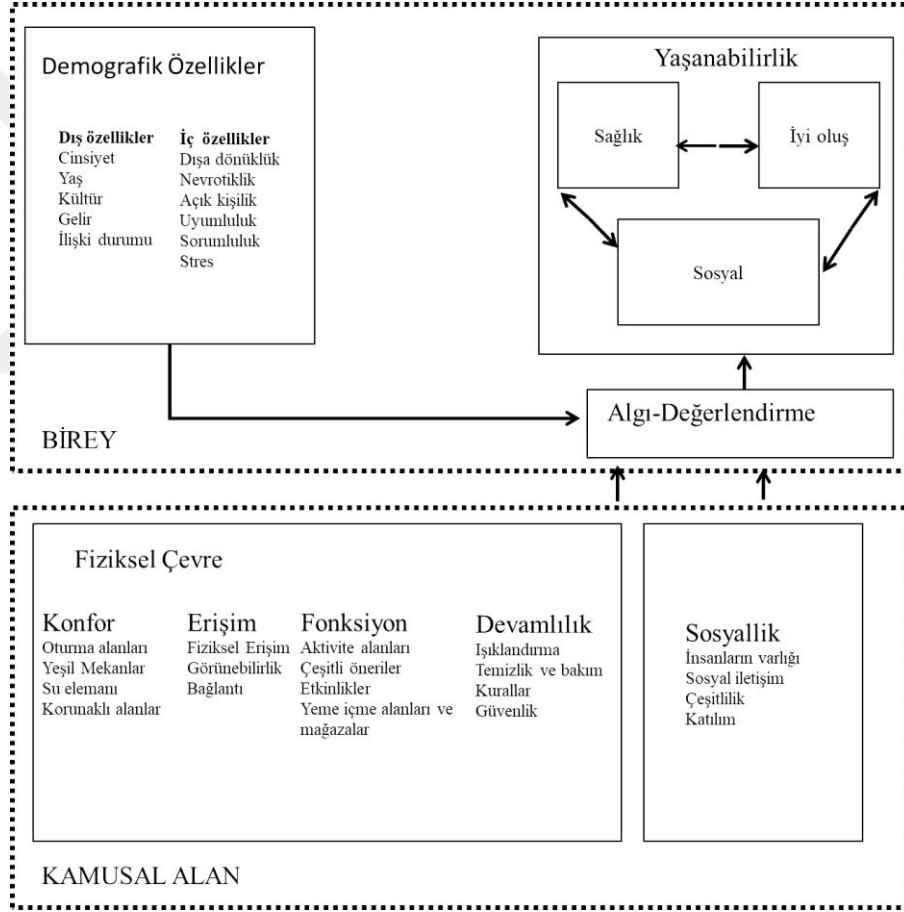
Sonuç olarak yaşanabilir kentsel mekânların oluşturulmasında fiziksel, fonksiyonel, sosyal ve güvenlik ölçütlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu ölçütler farklı araştırmalarda farklı alt ölçütler ile incelenmektedir. Sosyal ölçütler kullanıcı ile ilişkilidir. Ancak yaşanılabilir kentsel mekânların, kullanıcı için iletişim ve güvenlik gibi gereklilikleri sağlaması gerekmektedir. Yapılan literatür çalışmasında görüldüğü gibi yaşanabilirlik bir çok alt ölçütü içeren üst bir kavramdır ve insan mekân ilişkisinin yeterliliğini ifade etmektedir.

2.1.3 Yaşanabilirlik Modelleri

Literatür incelendiğinde oluşturulan modellerin yaşanabilirlik başlığı ile yaşamı irdelediği görülmektedir. Bu bağlamda yaşanabilirlik çok boyutlu kavramsal yapısı ile birçok ölçütü içinde barındırabilmektedir. Farklı tanımlarla, farklı yöntemlerle irdelenmektedir.

Paasch (2015) yaşanabilirlik ölçütlerini konfor, erişim, fonksiyon, devamlılık ve sosyallik olarak belirlemiştir. Şekil 2.1'de görüldüğü gibi konfor ölçütü, oturma alanları, yeşil mekânlar, su elemanı ve koruyucu alanlardan oluşmaktadır. Erişim ölçütü fiziksel erişim, görülebilirlik, toplu ulaşım bağlantı, bisiklet ve park olanaklarından oluşmaktadır. Fonksiyon ölçütü aktivite alanları, çeşitlilik önerileri, tesisler ve yeme içme alanları ve mağazalardan oluşmaktadır. Devamlılık ölçütü ışıklandırma, bakım ve temizlik, kurallar ve güvenlilikten oluşmaktadır. Sosyallik ölçütü ise insanların varlığı, sosyal iletişim olanakları, çeşitlilik ve katılımından oluşmaktadır. Paasch (2015), kullanıcı ve kamusal alan arasındaki ilişkiyi ortaya koymak istemektedir. Öncelikle kullanıcının demografik özelliklerini iç ve dış olmak üzere sınıflandırmıştır. Bireyin dış özellikleri cinsiyet, kültür, yaş, ilişki durumu ve gelir olarak belirlemiştir. Karakter özelliklerini tanımlayan iç özelliklerini ise dışa

dönüklülük, nevrotilik, açık kişilik, uyumluluk, sorumluluk ve stresli karakter olarak belirlemiştir. Bu ölçütler ile yaşanabilirlik tablosu elde etmiştir (Paasch, 2015). Paasch 'ın (2015) asıl amacı, insan karakteri ile yaşanabilirlik arasında anlamlı bağlantı bulmaktır, ancak karakter ile anlamlı bağlantı bulamamıştır. 18-29 yaş arası gençler, yaşanabilirliği belirli bir şekilde yaşlılardan daha fazla oylamışlardır. Buldukları ortamı yaşlılardan daha yaşanabilir bulmuşlardır. Bütün diğer faktörler (cinsiyet, ilişki durumu, eğitim seviyesi, gelir) anlamlı ilişkiler göstermemektedir (Paasch, 2015).

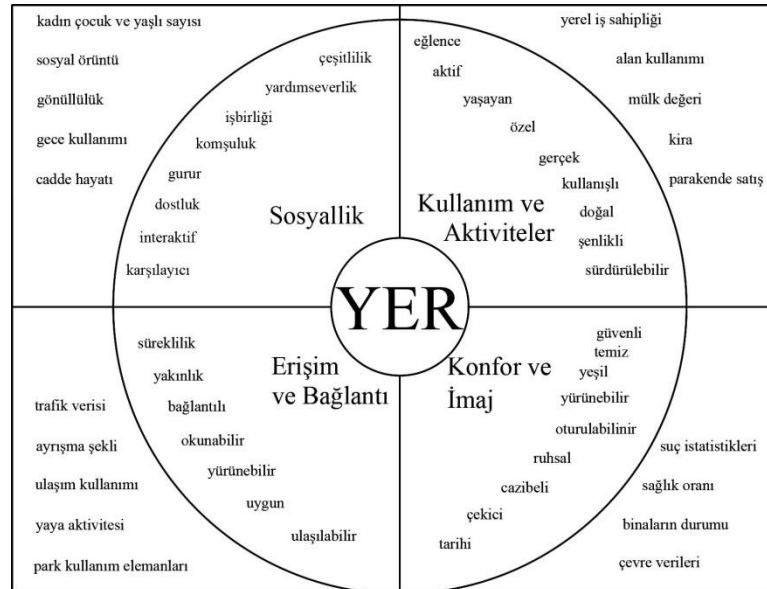


Şekil 2. 1 LIV-PS Model (Paasch, 2015).

Yaşanabilirliği yaşam kalitesi olarak değerlendiren çalışmalarda, yer kavramı öne çıkmaktadır. Kentsel mekândaki yaşam kalitesini irdeleyen çalışmaları yapan kurumlardan biri PPS Kamusal Alanlar için Proje Organizasyonudur (url 1). Birçok

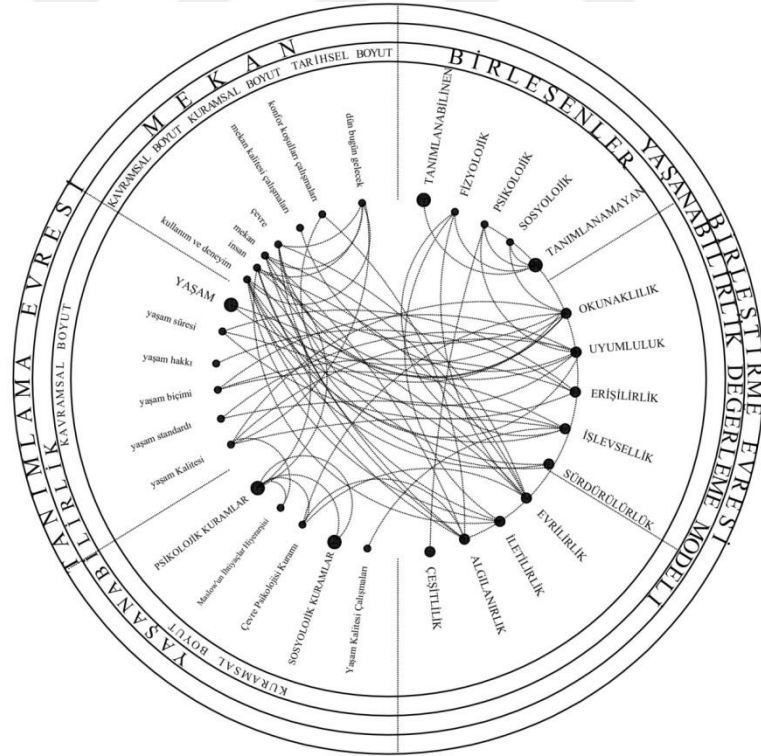
araştırmacı PPS'in modelini yaşanan mekân ile ilişkilendirmişlerdir (Eke, 2014; Eke ve Fitöz, 2014; Halu, 2010; Paasch, 2015). Bu organizasyon 1975'ten itibaren kamusal alanlar için incelemeler yapmıştır. Şekil 2.2'de görüldüğü gibi, PPS dört ana yaşanabilirlik ölçütü belirlemiştir. Ana ölçütler sosyallik, konfor ve imaj, kullanım ve aktivite, erişim ve bağlantı olarak belirlenmiştir.

Sosyallik, çeşitlilik, yardımseverlik, işbirliği, komşuluk, gurur, dostluk, interaktif ve karşılayıcılık alt ölçütlerinden oluşmaktadır. Kadın ve çocuk sayısı, sosyal örüntü, gönüllülük, gece kullanımı ve cadde hayatı değişkenleri de sosyalliği belirlemektedir. Kullanım ve aktiviteler; eğlence, aktif, yaşayan, özel, gerçek, kullanışlı, doğal, şenlikli, sürdürülebilir alt ölçütlerinden oluşmaktadır. Yerel iş sahipliği, alan kullanımı, mülk değeri, kira ve parakende satış da kullanım ve aktiviteye etki eden değişkenlerdir. Erişim ve bağlantı; süreklilik, yakınlık, bağlanabilirlik, okunabilirlik, yürünebilirlik, uygunluk, ulaşılabilirlik alt ölçütlerinden oluşmaktadır. Trafik verisi, ayrışma şekli, ulaşım ve kullanımı, yaya aktivitesi de erişim ve bağlantıya etki eden değişkenlerdir. Konfor ve imaj; güvenli, temiz, yeşil, yürünebilir, oturulabilir, ruhsal, cazibeli, çekici, tarihi alt ölçütlerinden oluşmaktadır. Suç istatistikleri, sağlık oranı, binaların durumu ve çevre verileri de konfor ve imaja etki eden değişkenlerdir.



Şekil 2. 2 PPS'in hazırladığı kamusal alanlar için model (url 1)

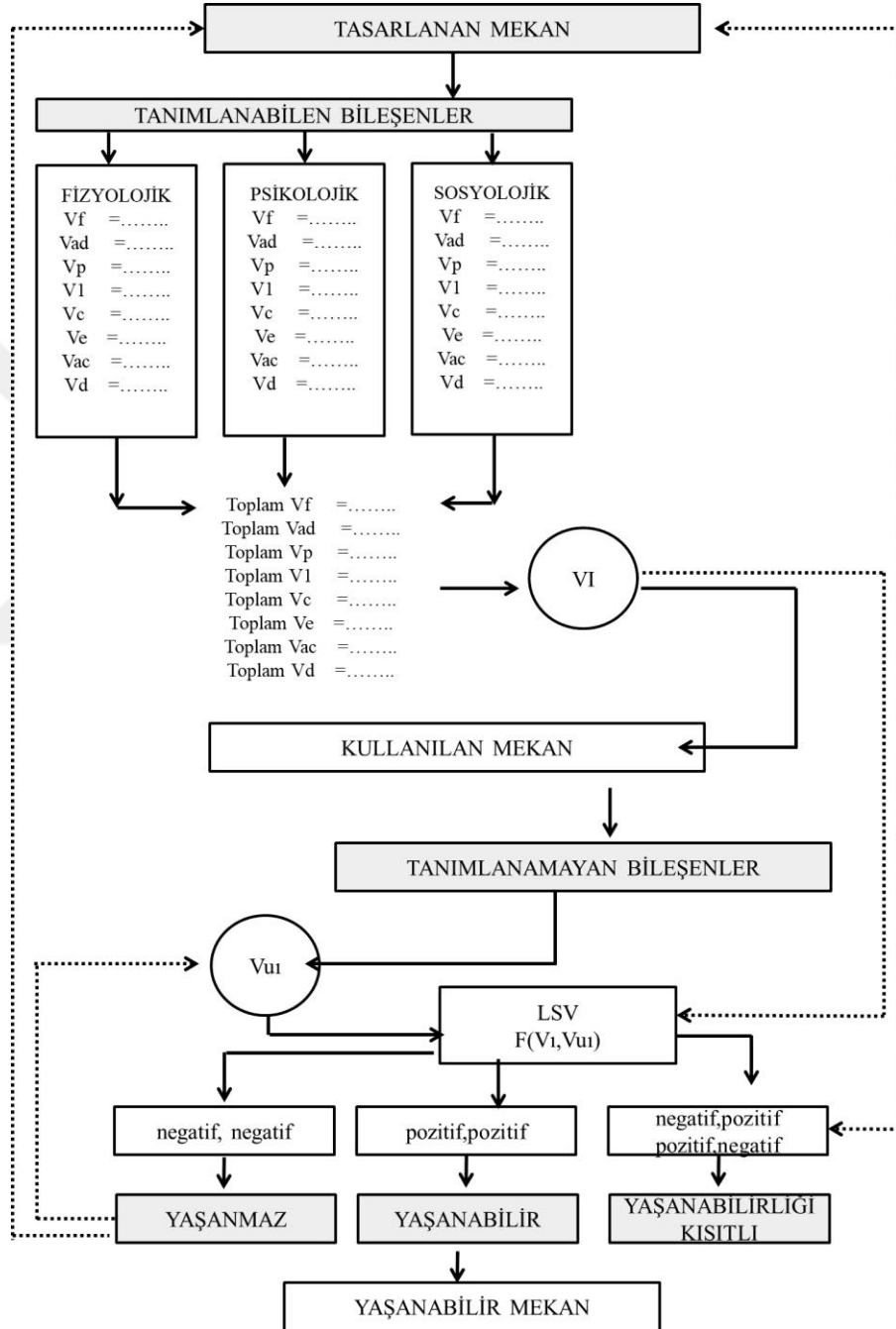
Eke (2014), mekânın yaşanabilirlik değeri üzerine kurguladığı doktora tezinde sistem odaklı bir model önermektedir. Bu model yaşanabilirliğin başlangıcı olan insan çevre ilişkisini temel almaktadır. Eke'ye (2014) göre, iç mimarlık ve mimarlık disiplinleri sadece yapı yapma sanatı değildir, aynı zamanda yaşanabilir mekânları da oluşturması gerekmektedir. Yaşanabilirlik ona göre çok boyutlu bir kavramdır. Yaşam, yaşam hakkı, yaşam süresi, yaşam biçimi, yaşam standardı modelin kavramsal boyutunu oluşturmaktadır. Eke (2014) mekânı fizyolojik, psikolojik ve sosyolojik ilişkilerin bir bütünü olarak algılamaktadır. Amacı sayısal bir ölçümden çok niteliksel bir değerlendirme metodu önermektir. Model, tanımlama evresi ve birleştirme evresinden oluşmaktadır. Şekil 2.3'te görüldüğü gibi, birleştirme evresindeki temel kavramları okunaklılık, uyumluluk, erişilirlilik, işlevsellik, sürdürülebilirlik, evrilirlik, iletilirlik, algılanırlık ve çeşitlilik olarak belirlemiştir.



Şekil 2. 3 Yaşanabilirlik için sistematik bir model önerisi (Eke, 2014).

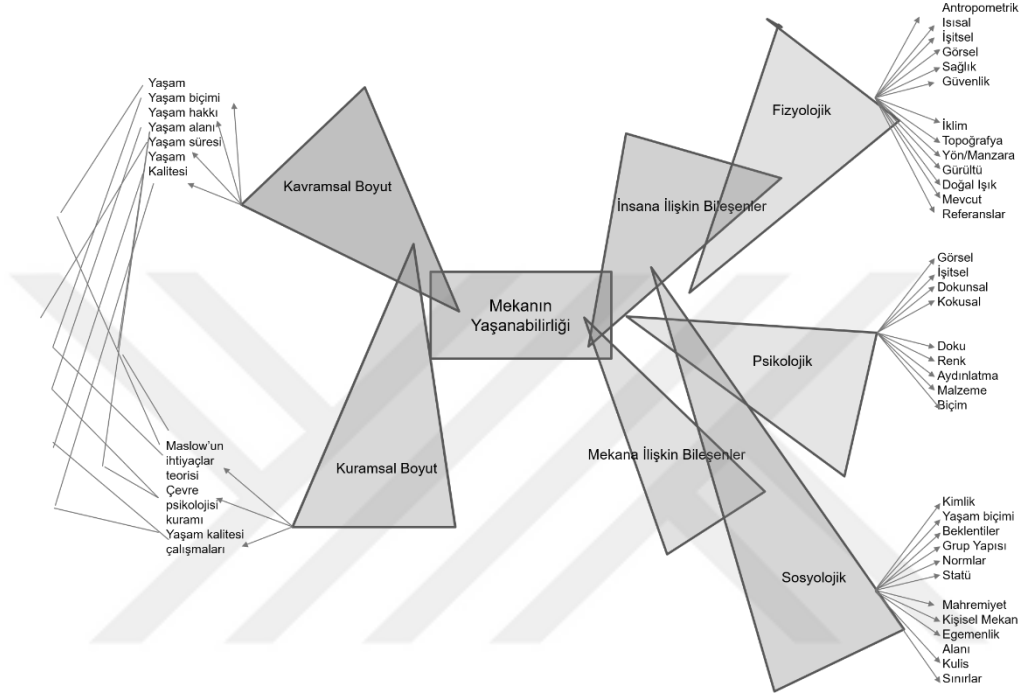
(Makale çözünürlüğü çok düşük olduğundan model tekrar Autocad programında çizilmiştir)

Eke (2014) model için ikili çalışan bir uyumluluk testi de önermiştir. Şekil 2.4'te görüldüğü gibi, bu test tanımlanan mekân ve tanımlanmayan mekân arasındaki pozitif ve negatif değerler elde edilerek yaşanabilirliği ölçmektedir (Eke, 2014).



Şekil 2. 4 Eke'nin (2014) yaşanabilirlik için tasarladığı uyumluluk testi.

Ancak Eke modelini sınamak için bir alan çalışması yapmamıştır. Şekil 2.5'te görüldüğü gibi doktora makalesinde modelinin farklı bir şekilde tekrar kurgulamaktadır (Eke ve Fitöz, 2014).

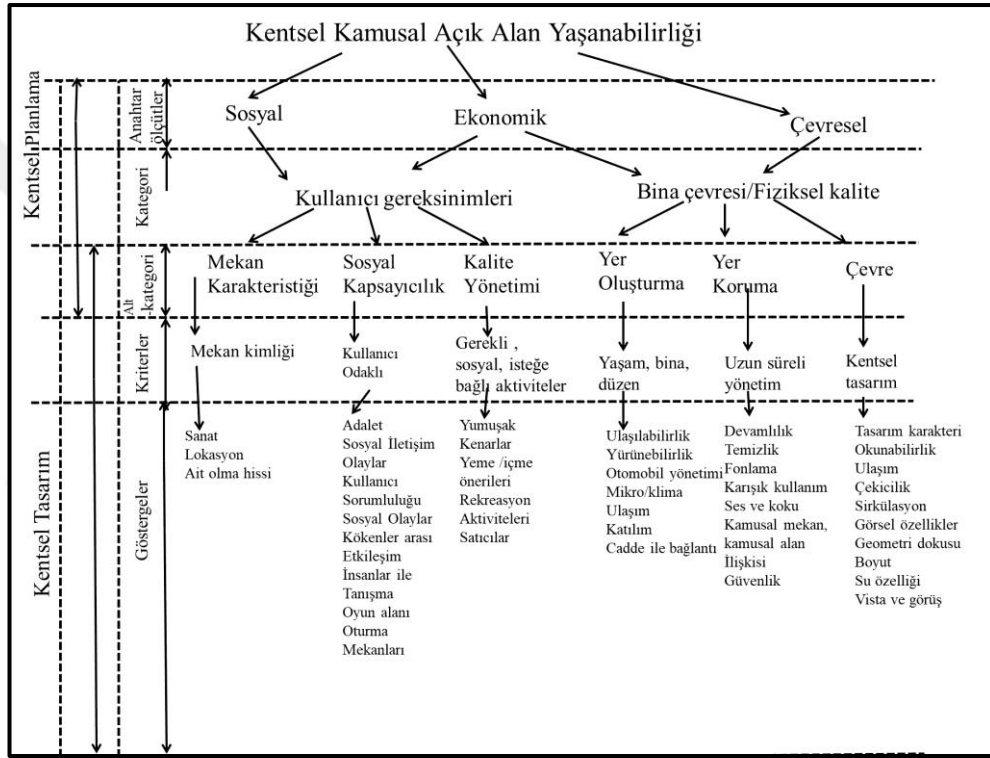


Şekil 2. 5 Eke ve Fitöz'ün (2014) doktora makalesinde kurguladığı yaşanabilirlik ilintilerin biçimi

(Makale çözünürlüğü çok düşük olduğundan model tekrar autocad programında çizilmiştir)

Aljabri'ye (2014) göre, kullanıcı ihtiyaçlarının sosyal ve ekonomik bir boyutu vardır. Aynı zamanda mekân kalitesinin de mekânsal ve çevresel bir boyutu vardır. Tez çalışmasındaki asıl amaç, yer yaratımı ve yer korunması stratejileri ile kentsel açık alanları daha yaşanabilir mekânlar haline getirmektir. Bu bağlamda tez çalışmasında kullanıcı algısı önemli bir yer tutmaktadır. Şekil 2.6'da görüldüğü gibi Aljabri (2014) yaşanabilirliği planlama aşamasında sağlayacak bir model önermektedir. Aljabri (2014), sosyal ekonomik ve çevresel boyutta yaşanabilirlik ölçütleri belirlemektedir. Yaşanabilirliğin sosyal ve ekonomik boyutu kullanıcı gereksinimlerini karşılamaktadır. Kullanıcı gereksinimleri ise mekân karakteristiği, sosyal kapsayıcılık ve kalite yönetimi ölçütleri ile belirlenmektedir. Ekonomik ve

çevresel faktörler fiziksel kalite ile belirlenmektedir. Fiziksel kalite ise yer oluşturmak, yerin korunması ve çevre ölçütleri ile belirlenmektedir (Aljabri, 2014). Ancak Aljabri (2014), oluşturduğu modelde aktiviteleri kalite yönetimi bölümünün altına yerleştirmektedir. Oysaki insan-mekân etkileşimi incelendiğinde, hareketlerin ve deneyimin kalitesinin de yaşanabilirliği etkileyen faktörlerden olduğu görülmektedir.



Şekil 2. 6 Kentsel Kamusal Alan Yaşanabilirlik Modeli (Aljabri, 2014).

Yaşanabilirlik ile ilgili bir başka öneri de Momtaz ve Elsemary (2015) tarafından oluşturulan ve nitel kavramların belirlenmesi ile yaşanabilirliğin oluşturulacağını savunan modeldir. Çalışma Mısır'da yaşanabilirlik ile ilişkili nitel kavramları, kullanıcı memnuniyeti açısından irdelemektedir. Nitel kavramlar, sosyal gelişme, estetik, kalite, altyapı kalitesi, güvenlik, kamusal olanakların kalitesi, çevresel görsel karakter, planlama ve alan kullanımı başlıklarında incelenmektedir (Momtaz ve Elsemary, 2015). Çizelge 2.2'de nitel kavramların ölçütleri incelendiğinde farklı

değişkenlerin yaşanabilirliği sağladığı görülmektedir. Yapılan alan araştırması sonucunda kullanıcıların daha çok güvenlik ölçütünden memnun olduklarını tespit etmişlerdir (Momtaz ve Elsemary, 2015) .

Çizelge 2. 2 Momtaz ve Elsemary (2015), yaşanabilirliğin nitel kavramları

Sosyal gelişme	Kültürel aktiviteler ve iletişim için mekânlar
	Herkes için demokratik alanlar
Estetik kalite	Estetik standartların sağlanması
	İyi açılar ve iyi detaylar
	Mekân hissi yaratmak
	İlginç cepheler
Altyapı kalitesi	Servis kalitesi ulaşılabilirliği
	Servis bakımı
Güvenlik	Evde güvende hissetme
	Suç oranı
	Konut alanının sosyalliği
	Caddede güvende hissetme
Kamusal olanakların kalitesi	Konum yaklaşımı
	Kentteki diğer olanaklara bağlanabilirlik
	Kamusal olanaklara kolay ulaşılabilirlik
Çevresel ve görsel karakter	Temiz çevre
	Etki ve görsel karakter
	Konut yoğunluğu
	Gürültü azlığı
Planlama alan kullanımı ve konut	Karışık kullanım
	Farklı ebatlarda konut
	Konut bölgesine kolay ulaşım

Ercan ve Belge (2017) ise, daha yaşanabilir kentler için bir yürünebilirlik modeli önermişlerdir. Çalışmada öncelikli olarak literatür çalışması yapılarak yaşanabilirlik bağlamında yürünebilirlik ölçütleri belirlenmektedir. Mersin’de yürünebilirliği etkileyecek politikaların olup olmadığı değerlendirilmektedir. Morfoloji, arazi kullanımı, yoğunluk gibi yürünebilirlik ölçütlerine dair haritalar hazırlanmıştır (Ercan ve Belge, 2017). Belirledikleri alanı 3 farklı dönemde 6 farklı zaman aralığında gözlemlemişlerdir. Bununla beraber 72 kişiye anket uygulanmıştır. SPSS programında betimsel analizler yapılmış frekans tabloları hazırlanmıştır. Dört farklı bölgenin yürünebilirlikleri kıyaslanmaktadır. Ercan ve Belge (2017) yürünebilirliği yaşanabilirliğin bir koşulu olarak değerlendirmektedir. Çizelge 2.3’de Ercan ve Belge’nin (2017) hazırladığı yürünebilirlik modeli görülmektedir.

Çizelge 2. 3 Daha yaşanabilir mekânlar için yürünebilirlik modeli (Ercan & Belge, 2017)

ÖLÇÜTLER	ALT ÖLÇÜTLER VE KODLAR	
A. Çekicilik ve rahatlık	A1. Yaya yollarının ve kaldırımların bakımlı ve temiz olması A2. Kamusal mekânda yayaların ilgisini çeken öğelerin (peyzaj, manzara, sanatsal öğeler, tarihi binalar, eserler, vd) bulunması A3. İlgi çekici sokak sahneleri ve varış yerlerinin bulunması A4. Kentsel kullanım ve etkinliklerde çeşitlilik ve farklılık	
B. Güvenlik	B1. Fiili güvenlik	B2. Algılanan güvenlik
	B1a. Sokak genişliği ve kapalılıkları B1b. Trafikte yaya güvenliğini sağlayıcı/artırıcı tasarım/yönetim önlemleri	B2a Kamusal ve özel mekânların açıkça ayrımı B2b Doğal gözetlemeye uygun mekân tasarımı B2c Sokağın 24 saat kullanımına yönelik tasarım ve etkinliklerin belirlenmesi B2d. Trafik yoğunluğu, gürültü ve suç işleme olasılıklarını azaltıcı tasarım/yönetim önlemleri
C. Ulaşım türleri arasındaki bağlantılar	C1 Bütüncül bir ulaşım planının varlığı C2. Tüm ulaşım türlerinin durakları, otoparklar, gar, otobüs terminali gibi ana değişim noktalarıyla iyi bağlanmış bir yaya ağının varlığı	
D. Sokak dokusunun niteliği	D1. Sokak doku tipi D2. Sokakların uzunluğu D3. Kavşak ve çıkmaz sokak sayısı D4. Yapı adalarının tasarımı	
E. Yol ağının bağlanabilirlik kapasitesi	E1. Kısa bağlantıların, çok sayıda kavşakların ve az sayıda çıkmaz sokakların olması E2. Birbirine alternatif yolların bulunması	
F. Açık alan sistemleri arasındaki bağlantılar	F1. Doğal yöreye özgü özellikleri olan alanların buluşma ve toplantı yerleriyle güçlü bir sokak dokusu ve yaya ağıyla bağlanmış olması F2. Bu yaya ağının yaya erişimi ve yol niteliğinin yüksek olması F3. Kaldırımların ve yaya yollarının sürekliliği, fiziksel engellerden arındırılmış olması (yayalar için kesintisiz hareket imkânının varlığı) F4. Yayaların rahatlığı için kaldırımlarda açık bölgelerin bulunması	
G. Yaya yollarının ve kaldırımların niteliği	G1. Yayalara (özellikler dezavantajlı gruplara) yönelik nitelikli yaya yolları ve sokak örüntüsünün, donanım, olanak ve kolaylıklarının varlığı G2. Kaldırım genişliği G3. Yer döşeme niteliği G4. Sokak mobilyaları G5. Sokak tabelaları, trafik işaretleri G6. Sokak aydınlatması G7. Sokak ağaçlandırma ve peyzajı	
H. Erişilebilirlik	H1. Hizmet alanlarına (okul, sağlık, idari ve dini tesisler), doğal, yöreye özel alanlara, buluşma ve toplanma yerlerine, yürüme mesafesinde erişim H2. Toplu taşıma duraklarına, otoparklara erişim rahatlığı ve yaya ağıyla bağlantıları H3. Yönelimler ('geçirgenlik' ve 'okunabilirlik')	

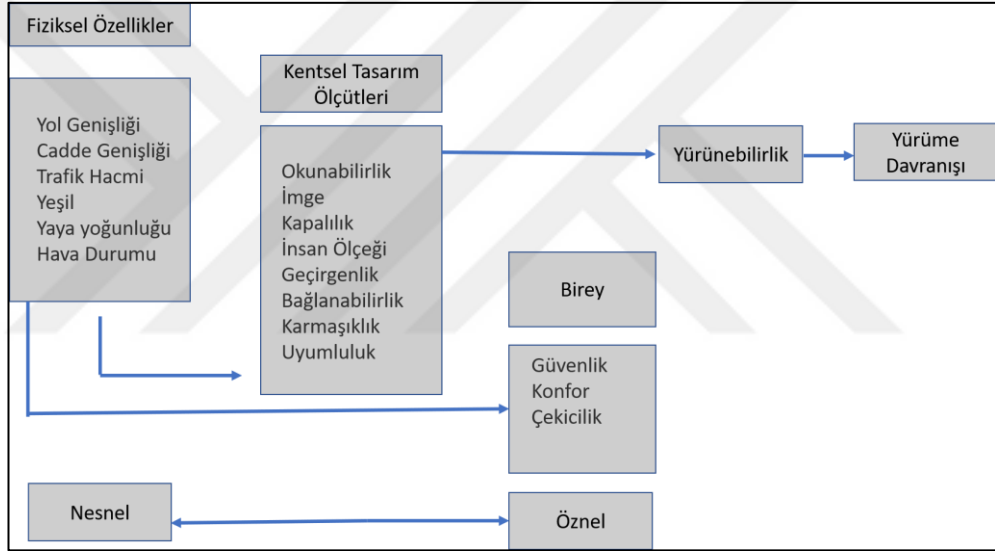
Makale, Belge'nin (Belge, 2012) yüksek lisans tezi olan "Tarihi Kent Merkezlerinin Yürünebilirlik Kapasitesinin Artırılması, Mersin Örneği" adlı tez çalışmasını temel olarak oluşturulmuştur. Çalışma yaşanabilirlik kavramını yaşam kalitesi bağlamında irdelemektedir. Yaşam kalitesinin ana ölçütleri olarak sürdürülebilirlik, canlılık, yaşanabilirlik, keyif alma, eşitlik, refah ve zenginlik olarak belirlenmektedir (Ercan ve Belge, 2017). Çizelge 2.3'de görüldüğü gibi yaşanabilirlik için temel ölçütler olarak konut, yoğunluk, toplum güvenliği, ulaşım, yürünebilirlik, yeşil/açık alanlar, dumansız hava, gürültü kirliliği, karşılanabilirlik çeşitlilik belirlenmektedir. Yürünebilirliğin ana ölçütleri ise çekicilik rahatlık, güvenlik ulaşım türleri arasındaki bağlantılar, sokak dokusu niteliği, yol ağının bağlanabilirliği, açık alan sistemleri arasındaki bağlantılar, yaya yollarının niteliği ve erişilebilirlik olarak belirlenmektedir (Ercan ve Belge, 2017)

Kuru ve Özkök (2017) ise, yaşanabilirlik ölçütlerini mekânsal karakter, algısal değer, tasarım, malzeme ve işlevsel uyum olarak belirlemiştir. Çizelge 2.4'de görüldüğü gibi tasarım ve malzeme ölçütü, kentsel mobilyaların, malzemenin kalitesi ile beraber tasarım ve kullanıcı arasındaki uygunlukla ölçülmektedir. Kırklareli kent merkezinin bu ölçütler bakımından yetersiz olduğu ve bu ölçütlerin kent bütününde dengesiz bir dağılım gösterdiği sonucuna varılmıştır (Kuru ve Özkök, 2017).

Çizelge 2. 4 Kuru ve Özkök'ün (2017) kamusal açık alanlarda yaşanabilirlik modeli

Değerlendirme Kriterleri	
Mekansal Karakter	Sınırlılık, erişilirlilik, rahatsız edici etmenler, süreklilik, güvenlik, okunaklılık
Algısal Sembol Değer	Kimlik değeri, manzara değeri, cazibe, çekicilik
Tasarım ve Malzeme	Kentsel mobilyaların varlığı ve kalitesi, malzeme kalitesi, peyzaj öğelerinin kalitesi, tasarım düzeni ve kullanıcı uygunluğu, insan ölçeği, konfor, doğal çevreye uygunluk
İşlevsel uyum	Aktivitelere yönelik kullanılabilirlik, kullanıcı mekan ilişkisi, canlılık, aktivite çeşitliliği

Ewing ve Clemente (2013) ise, daha yaşanabilir caddeler için bir yürünebilirlik modeli önermektedirler. Bu model, fiziksel özellikleri ve kentsel tasarım ölçütlerini güvenlik konfor ve çekicilik gibi sıfatlarla irdelemektedir. Uzman görüşü alınarak fiziksel özellikler, yol genişliği, cadde genişliği, trafik hacmi, yeşil, yaya yoğunluğu ve hava durumu olarak belirlenmiştir. Kentsel tasarım ölçütleri ise okunabilirlik, imge, kapalılık, insan ölçeği, geçirgenlik, bağlanabilirlik, karmaşıklık, uyumluluk olarak belirlenmiştir. Şekil 2.7’de görüldüğü gibi yürüme ve yürünebilirlik ile ilgili öznel ve nesnel değerlendirmeler yapmışlardır (Ewing ve Clemente, 2013).



Şekil 2. 7 Daha yaşanabilir kentler için tasarladıkları yürünebilirlik modeli (Ewing ve Clemente, 2013).

Yaşanabilirlik ile ilgili hem kent ölçeğinde hem de mikro ölçekte kentsel mekânlar için önerilen modeller incelenmiştir. Çizelge 2.5’de görüldüğü gibi modeller farklı ölçütler ve farklı alt ölçütler ile oluşturulmaktadır. İnsan mekân ve zaman ilişkisi farklı değerlendirme yöntemleri ile irdelenmektedir. Aljabri’nin (2014) “Kentsel Kamusal Alan Yaşanabilirlik Modeli’nde” yaşanabilirliğin yer kavramı ile ilişkilendirildiği görülmektedir. Eke (2014) ise diğer model önerilerinden farklı olmak üzere tanımlanabilen ve tanımlanamayan elemanlar ile sistem odaklı düşünme tekniği ile bir model önermektedir.

Çizelge 2. 5 Yaşanabilirlik modelleri

Literatür	Yaşanabilirlik Modeli	Yaşanabilirlik modeli özelliği
(url 1)	PPS-Model	Yer kavramı
(Eke, 2014; Eke ve Fitöz, 2014)	Yaşanabilirlik değeri üzerine sistem odaklı model önerisi	Sistem odaklı düşünme tekniği
(Aljabri, 2014)	Kentsel kamusal alan yaşanabilirlik modeli	Yer korunması Stratejisi
(Momtaz ve Elsemary, 2015)	Yaşanabilirliğin nitel kavramları	Nitel kavramlar
(Ercan ve Belge, 2017)	Daha yaşanabilir kentler için yürünebilirlik modeli	Yürünebilirlik
(Kuru ve Özkök, 2017)	Kamusal açık alanlarda yaşanabilirlik	Mekân karakteri, algısal değer, işlev, tasarım
(Ewing ve Clemente, 2013)	Yaşanabilirlik ile ilgili ölçütler	Okunabilirlik, imge, kapalılık, insan ölçeği, geçirgenlik, bağlanabilirlik, karmaşıklık, uyumluluk

2.1.4 Mekân- İnsan- Zaman Etkileşiminde Yaşanan Mekân ve Yaşam

Mekân kelimesi, Arapça kökenli olup insanı çevreden belirli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluk, boşun anlamına gelmektedir (Hasol, 2008). Tarih boyunca farklı uzmanlık alanları mekânı farklı şekillerde tanımlamaktadırlar. Aynı zamanda mekân insanın kavrayabileceği bir boşluğun sınırlandırılmasıdır. Bu bağlamda mekânın oluşması için, hem boşluk hem de sınırlar gerekmektedir. Sınırlar, üzerinde yaşadığımız boşluğu parçalayan, bazen görsel ve işitsel geçirgenlik sağlayan, bazen tamamen ilişkiyi koparan mimarlık mesleğinin tanımlı tasarlanan elemanlarıdır. Mimarlar, sınırları boşluğun biçimini oluşturmak için kullanılmaktadırlar. Aynı zamanda bu boşluk, kullanıcının fiziksel ve psikolojik gereksinimlerini karşılamakla sorumludur. Boşluğun mekân haline gelmesi için içinde bir yaşamın olması gerekmektedir. Descartes, Platon ve Aristo gibi düşünürler mekânı sadece sınır olarak değerlendirmektedirler. Zepeda (2009) Descartes'in nesnelere ve biçimlere ile beraber iç mekân ve dış mekânı birbirinden ayırdığını söylemektedir. İç mekânı; uzunluk, genişlik ve derinlik bakımından genişletilmiş bir

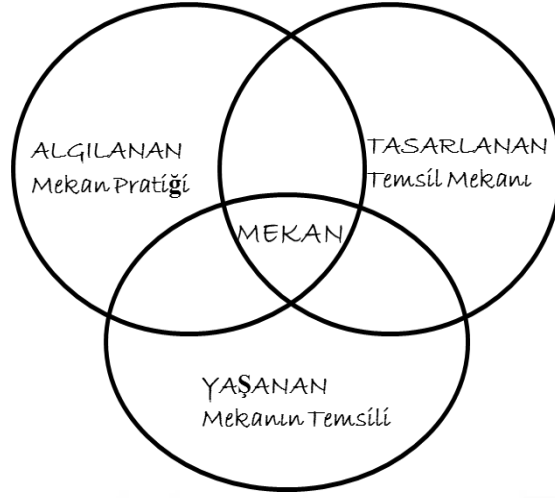
şey olarak tanımlamakta, dış mekânı ise içi çevreleyen yüzey ile beraber tanımlamaktadır (Zepeda, 2009). Hisarlıgil'e (2008) göre Heidegger'de mekân aslında eylem mekânıdır. Mekânı "dünyada var olmak" olarak ele almaktadır. Bu bağlamda Heidegger, mekânı bir deneyim ve etkileşim alanı olarak yorumlamaktadır. Hisarlıgil'e (2008) göre, Descartes insan ve mekânı birbirinden ayrı düşünmemektedir. Akarsu'ya (2014) göre, Kant mekânı aklın bir niteliği olarak kabul etmektedir. Mekân insanların algısal değerlendirmelerinden ve ölçümlerinden çıkan sonuçlardan kaynaklanmamaktadır ve temelde zaman ile bağlantılı olarak yer almaktadır. Gerçekte tek bir mekânın ayrı ayrı parçalarıdır, bundan dolayı da sonsuz bir büyüklük olarak tanımlanmaktadır (Akarsu, 2014).

Samuel (2015), Le Corbusier'in promenade kavramında, mekân içinde hareketin ,film sürekliliğinde devam eden bir kavram olduğunu söylemektedir. Bruno Zevi'ye (1948) göre mekân doğrudan deneyimlenen zaman üzerinden tanımlamaktadır. Zevi (1948), Akarsu (2014) ve Samuel (2015) mekânı bu bağlamda zamandan bağımsız düşünmemektedir.

Henry Lefebvre (1974) , Edward Soja (1996), Foucault (1984) gibi kuramcıların mekân tanımında ise özellikle yaşanan mekâna yapılan vurgu dikkat çekmektedir. Lefebvre'ye (1974) göre mekân, metnini benim oluşturduğum bir bağlam değildir. Öncelikler benim bedenimdir ve bedenimin yansıması ve gölgesi, bedenimi takip eden ötekisidir. Bedenime temas eden, isabet eden, tehdit eden ya da teşvik eden şey ile tüm diğer bedenler arasındaki hareketli kesişimdir (Lefebvre, 1974). Mekânın diğer bilim dalları tarafından küçümsenmesi ve tek taraflı bakılması Henry Lefebvre'nin (1974) kurgusunun başlangıcını oluşturmaktadır. Mekân teorileri ile mekânsal pratikler arasındaki gerilimden dolayı mekân mevcut haliyle, doğuşu ve biçimi içinde kendi zamanında (gündelik hayatın pratikleri) merkezler ve çok merkezliliğiyle kavranan kapsamlı bir incelemeye ihtiyaç duymaktadır. Mekânın üretiminde mekân öncelikle toplumsal ürün olarak kavranmaktadır. Ancak bu ürün herhangi bir ürün nesne değil, üretim, ürün ve bunların derinlemesine ilişkilerini içeren bir tanımdır. Lefebvre'ye göre (1974) mekân kavramı zihinsel olanla kültürel olanı; toplumsalla tarihseli birbirine bağlamaktadır. Aynı zamanda karmaşık bir süreç oluşturmaktadır.

Yeni meçhul mekânların, kıtaların ya da evrenin keşfi, toplumlara özgü mekânsal örgütlemenin üretimi, yapıtların manzaranın anıtsallığa ve dekoruyla birlikte şehrin yaratılması Lefebvre'nin (1974) modelinde mekânı, bir düzenleme, toplum ve dinamikleri ile birlikte geniş çerçevede tanımlama teorisidir. Kitapta önerdiği temel tez üretim tarzının bazı toplumsal ilişkilerle beraber kendi mekânını örgütlemesi ve üretmesidir (Lefebvre, 1974). Bu bağlamda mekânın okunabilirliği önemlidir. Mesaj, kod, enformasyonlar gibi iletişim araçları mekânın doğuşunu takip etmeyi sağlamasa da Lefebvre'ye (1974) göre mekân kendini deşifre eder ve okunur. Nerede mekân varsa orada varlık vardır. Schmid'e (2008) göre Lefebvre modelini (algılanan, tasarlanan, yaşanan) değil ama üçlemesini Hegel, Marx ve Nietzsche'nin üzerine inşa etmektedir. Yaşanan mekânı ise Fransız fenomenolojisi (Maurice Merleau-Ponty ve Gaston Bachelard) üzerine inşa etmektedir. Mekân üretiminin kavramlarına göre, mekân ikili karşıtlıklardan oluşacak şekilde üretilmemektedir. Lefebvre ikili değil üçlü diyalektiğe özellikle dikkat çekmektedir. Bu bağlamda Lefebvre (1974) mekân üretimini algılanan (mekân pratiği), tasarlanan (temsil mekânı) ve yaşanan (mekân temsilleri) olmak üzere üç temel moment ile açıklamaktadır. Bu momentler algılanan mekânda mekân içindeki şeyleri nesnelere kapsamakta, tasarlanan mekânda zaman ve mekânı ayırmakta, yaşanan mekânda ise zamanla ortaya konmaktadır. Tez çalışmasında Lefebvre'nin mekânı, toplumsal üretim süreçlerinin ve dengelerinin getirdiği yenilikler ve değişimlerin neler olduğu bağlamında değil, mekân meselesinin mimari açıdan geniş kapsamlı bir modelle çözümlenebileceği bağlamında incelenmektedir. Şekil 2.8'de Lefebvre'nin metinsel olarak kurguladığı mekan üretiminin temsili modeli görülmektedir.

Sodja'nın (1996) üçüncü mekân kavramı da Lefebvre'nin üçlü diyalektiği üzerinden kurgulanmaktadır. Üçüncü mekân tanım olarak, tasarlanan mekân ve algılanan mekânın keşimini ve tamamını içerek şekilde yaşanan mekâna gönderme yapmaktadır.



Şekil 2. 8 Lefebvre'nin metinsel olarak kurguladığı mekân üretiminin temsili modeli

Kuramcıların bakış açıları ile yaşanan mekânı ve yaşamı değerlendirirsek fiziksel olarak mekândaki sınır ve elemanlar ile algılanan mekân, yaşanan mekânı oluşturmaktadır. Yaşam ise yaşanan mekânda hareket ile oluşmaktadır. Bu bağlamda yaşam insana özgü (demografik, kültürel, sosyal psikolojik, fiziksel) verileri de içermektedir. Aynı zamanda rastlantısaldır. Çünkü kentte fiziksel olarak tasarlananın dışında olan herşey hareket etmekte ve değişmekte Jacobs'un (1961) terimleri ile yaşamakta ve ölmektedir. Yaşanan mekân, gündelik hayat ve günlük deneyimle ortaya konmaktadır. Bu bağlamda yaşanabilirlik sürdürülebilirliğin (orada ve yarın) ölçütlerinin tersine anlık (burada ve şimdi) ölçütler ile incelenmelidir. Kentsel mekânda yaşamı irdeleyen araştırmacılara baktığımızda (Gehl, 2010, 2011; Gehl ve Svarre, 2013; Whyte, 1980)'in anlık ve günlük deneyim ile araştırmalarını yaptıkları görülmektedir. Bu çalışmalar "2.2. Caddelerde Yaşam ve Yaşanabilirlik" bölümünde daha detaylı açıklanmaktadır.

2.2. Caddelerde Yaşam ve Yaşanabilirlik

Caddeler kentsel mekânın önemli parçalarından biridir. Kentsel ulaşım ağı için motorlu taşıt, yaya, bisiklet trafiğini taşımakta, kullanıcının bir yerden bir yere ulaşmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda ekonomik yönü ile beraber kullanıcılar için

sosyal olanaklar sunmaktadır. Bu bağlamda caddeler dış bir oda olarak düşünülmektedir. Yaya, odanın girişinden başlayarak merkeze (kullanıcı için) hareket eden aktif bir katılımcıdır (Bloomberg vd., 2013). Caddeler yaşamın devam ettiği mekânlardır. Bu bölümde caddelerde yaşamı irdeleyen kuramlar ve çalışmalar özetlenmektedir. Bu çalışmalar bilişsel, semantik (anlamsal), değerlendirme, sentaktik (dizimsel) ve normatif (belirlemeci) olarak sınıflandırılmıştır.

2.2.1 Caddelerde Yaşamı Bilişsel Açıdan İnceleyen Çalışmalar

Bilişsel çalışmalar düşünme, hissetme, öğrenme, anımsama, karar verme ve problem çözme gibi zihinsel etkinliklerin ağırlıkta olduğu görme, işitme, dinleme, duyumsama, yorumlama, değerlendirme gibi bilgiyi algılayan, ileten ve işleyen çalışmalardır. Yaşamı bilişsel açıdan inceleyen çalışmalara baktığımızda, haritalama yöntemleri ile beraber yaşanabilirlik ile ilgili soyut kavramların okunabilirliğinin oluşturulduğu ve böylece daha yaşanabilir mekânlar için veri elde edildiği görülmektedir (B. Appleyard, 2017; Fauzi ve Additianata, 2018; Mahmoudi, Lozanovska ve Soltani, 2016; Palipane, 2017; Sepe, 2010; Sepe ve Pitt, 2013). Bu nedenle yaşam kavramı yaşanabilirlik ile ilişkilendirilmektedir.

Sepe (2010), caddelerde yaşanabilirliği yer –yapım yöntemi ile incelemektedir. Bu yöntem Sepe (2010) tarafından geliştirilen, mekândaki kinetik ve statik öğelerin aynı anda haritalanmasını içeren bir yöntemdir. Sepe'ye (2010) göre mekânın güzelliği dinamizminden ve tarihinden gelmektedir. Yaşanabilirlik için öncelikli olan korunması gereken kentin dinamizmi, tarihsel verileri ve aktivitelerin çeşitliliğidir (Sepe, 2010). Önerilen müdahaleler ile mekân daha fazla dengede kalacak daha yaşanabilir mekânlar elde edilecektir. Bir başka haritalama yöntemi de Fauzi ve Additianata'nın (2018) iki farklı haritayı üstüste yerleştirdiği yöntemdir. Dinamik aktivite olarak yürüme, statik aktivite olarak (oturma, ayakta durma, konuşma, yeme, alışveriş, oynama, çömelme, süpürme) belirlenmiştir. Sabah saatlerinde ve akşam saatlerinde aktivitelerin en fazla gerçekleştiği alanları yaşanabilir alanlar olarak belirlemektedirler. Fauzi ve Additianata (2018) aktivite temelli yaşanabilirlik haritası ile bina gölgeleri, oturma olanakları, karışık kullanım, cadde satıcılarının haritalarını

üstüste gelecek şekilde yerleştirerek, alanlarla kullanımlar arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır.

Appleyard (2017) ise, ilkokul öğrencilerinde cadde yaşanabilirliğinin algısını incelemekte ve güvenliğin çocukların yaşanabilirlik algısı için en önemli etken olduğunun sonucuna varmaktadır

Kullanım ve aktivitenin yaşanabilirlik için önemli ölçütlerden biri olmasının nedeni sosyalliği desteklemesinden kaynaklanmaktadır. Sosyal bir çevre oluşturmak, planlamanın en erken aşamalarından başlayarak, tüm katkıda bulunan özelliklerin birbirine bağlanması ve geliştirilmesi ile başlamaktadır. Sosyallik (Amare, 2014; Mahmoudi ve diğerleri, 2016; Palipane, 2017; Sepe, 2010), mekândaki hisler kuvvetlendirilerek yer kavramının oluşturulması (Sepe, 2010) ve daha güvenli (B. Appleyard, 2017) caddeler ile daha yaşanabilir caddeler oluşması desteklenmelidir. Bu bağlamda yaşam, temel olarak insanın mekânı deneyimleme biçimi ile ilişkilidir.

2.2.2 Caddelerde Yaşamı Semantik (Anlamsal) Açısından İnceleyen Çalışmalar

Semantik çalışmalar anlamla ilgili çalışmalardır. İnsan-mekân etkileşiminde algı ile beraber yaşama yoğunlaşmaktadır. Allan B. Jacobs (1993) “harika” olarak nitelendirdiği caddelerde yaşam ve anlam üzerinde durmaktadır. Bazı caddeler ona göre diğerlerinden daha iyidir.

“Cadde harekettir, diğer insanların hareketini izlemek, geçmek, yüzlerin ve biçimlerin geçişi, değişen postürler ve kıyafetler, bir yerde oturmak ve bir şovu izlemek bazen bu şov memnuniyet verici olmayabilir. Her zaman gülücükler ve elele sevgililer. Dilenciler normal olmayan insanlar da olabilir.”(A. B. Jacobs, 1993).

Bu bağlamda caddeler ticaretin yapıldığı politik ve sembolik özelliklere sahiptir. Allan B. Jacobs’a göre (1993) fiziksel mekân caddeleri daha iyi hale getirmekte ve “harika” olarak adlandırmaktadır. Ritim, aktivite, ilizyon, gizem, çekicilik, tehlike, sosyallik, rahatlık ve güvenlik harika caddeler için alt ölçütlerdir. Caddeler kullanıcı

katılımı desteklemeli imgelenebilir ve hatırlanabilir olmalıdır. Bu bağlamda bazı caddelerde sihir vardır (A. B. Jacobs, 1993).

2.2.3. Caddelerde Yaşamı İnceleyen Değerlendirme Çalışmaları

Donald Appleyard (1980) için caddeler çocuklarımızın yetiştirildiği, insanların yaşadığı evin dışında kentsel mekânın en önemli parçasıdır. Appleyard'a (1980) göre ideal caddeler barınak görevini görmelidir. Caddelerde hızlı giden ve dikkatsiz sürücülere olmamalı ve caddeler güvenli mekânlar olmalıdır. Çocuklar caddelerde okula gitmek için yürüyebilmeli veya bisiklet sürebilmelilerdir. Yaşanabilir olmalıdır. Sağlıklı bir çevreye sahip olmalıdır. Caddeler aynı zamanda toplumsal alanlardır. Toplumsal hayat olanaklı olmalıdır. Caddeler oturmaya ve sohbet etmeye olanak tanımalıdır. Cadde aktivitelerini destekleyerek sosyal hayat desteklenmelidir. Sosyal hayat sadece kent yaşamının bozukluklarını azaltmamakta aynı zamanda sokak faaliyetlerini cesaretlendirmekte ve caddenin temiz tutulmasını sağlamaktadır. Caddeler aynı zamanda çocuklar için oynama ve öğrenme yeridir. Farklı yüzeylere sahip mekânlar ile çocuklar yaşama katılmalıdırlar. Yeşil ve memnuniyet verici olmalıdır. Appleyard'a (1980) göre caddeler, aynı zamanda eşsiz tarihi yerlerdir. Caddeler için önerdiği uygun hız ve trafik hacmi, gürültü seviyesinin azaltılması, kazaların azaltılması ve yayalar için yol haklarının uygulanmasıdır.

Appleyard (1980), yoğun trafiğin kent sakinlerinin yaşamlarında önemli bir etkisinin olduğunu tespit etmiştir. Bosselmann, Macdonald ve Kronemeyer (1999) aynı şekilde bulvarları değerlendirmektedirler. Ancak sonuç olarak bulvarda yaşayan kullanıcıların kendi caddelerini tarihi binaların varlığı nedeniyle eşsiz bir yer olarak gördüğünü tespit etmişlerdir. Sosyal iletişim ölçütlerini; komşuların varlığı (yoğun trafikteki apartman sahiplerinin komşu sayıları ile az trafikteki kullanıcıların komşu sayılarını kıyaslamaktadırlar), komşu arkadaşların konumları, konut yoğunluğu, konut alanını uzunluğu, çocukların varlığı, sosyal konular olarak belirlemektedirler. Üç farklı trafik hızına sahip bulvardaki aktiviteler; konuşma, oturma, ailesi ile beraber çocukların bulunması, bisiklet sürme, hayvan gezdirme, koşma, kayma, top oynama, birşeyler inşa etme, bahçe ve garaj satışı olarak belirlenmiştir.

Kullanıcıların yoğun trafiğe rağmen, caddenin tarihi özelliğinden dolayı konutlarının yerinden memnun olduğunu tespit etmişlerdir. Yoğun trafik daha az sosyal iletişim ve cadde aktivitesi getirirken az trafiğe sahip bir cadde zengin bir sosyal iklimi ve güçlü bir toplum hissini oluşturmaktadır. Yoğun trafik fiziksel hayattan çekilmekle ilişkilidir ancak yavaş trafik çevreyi korumakla ilgili de farkındalık oluşturmaktadır (Bosselmann ve diğerleri, 1999).

Güvenlik bu bağlamda yaşanabilirlik ile ilgili değerlendirme çalışmalarında önemli faktörlerden biridir. Dumbaugh (2005), 'Gattis State Road 50'deki 5 yıllık kaza raporlarını incelenmiş ve sınıflandırmıştır. Güvenliğin taşıt hızıyla ters orantılı olduğunu söylemektedir. Güvenlik caddelerin yaya tarafında kesintisiz kaldırımlar oluşturularak ve tasarım öğeleri eklenerek ve motorlu araç trafiğinin getirdiği zararlı etkiler azaltılarak sağlanmalıdır (Dumbaugh, 2005). Dumbaugh'a (2005) göre daha yaşanabilir caddeler için engellerin kaldırılması gerekmektedir. Engeller yeniden tasarlanarak kolaylıkla dönüştürülebilir hale getirilmelidir. Engeller çarpma ihtimalinin daha düşük olduğu bir yere taşınmalıdır. Uygun bir ayrılma cihazı ile engellerle oluşabilecek darbe şiddeti azaltılmalıdır. Engel bir trafik bariyeri ile korunmalı ya da bir çarpma minderi kullanılmalıdır. Yukarıdaki çözüm önerilerinin uygun olmadığı yerlerde ise engeli tanımlamak gerekmektedir (Dumbaugh, 2005).

Biddulph ve Council (2012), bir tasarım kılavuzu olan "Caddeler için Kılavuz'un" uygulandığı caddeler ve diğer tasarım kılavuzlarının uygulandığı caddeler arasındaki farklılıkları ortaya çıkarmaya amaçlamaktadırlar. Konut yerleşimi olan caddeler oynamak ve diğer aktiviteler için daha uzun süreler kullanılmaktadır. Bağlanabilir caddelerin daha fazla aktiviteyi desteklediğini tespit etmişlerdir (Biddulph ve Council, 2012).

Caddeler aynı zamanda farklı kullanıcılara da ev sahipliği yapmaktadır. Yaşanabilir caddeler bu bağlamda her kullanıcı için yaşanabilir mekânlar sağlamalıdır. Abdülkarim ve Nasar'a (2014) göre, kadın kullanıcısı olan caddeler yaşanabilir caddelerdir. Yaşanabilirlik ve canlandırıcılık arasındaki etkileşimi inceledikleri çalışmalarında heykel, yeme alanı ve oturma alanı olmak üzere üç farklı elemanın

canlandırıcı etkisi kullanıcılara sorulmaktadır. Kullandıkları ölçeği güvenilir olduğunu kanıtlamalarına rağmen cinsiyet ve yaşanabilirlik arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Algılanan yaşanabilirliğin çekicilik ve tutarlılık olmak üzere iki özelliğe bağlı olduğunu tespit etmişlerdir (Abdulkarim ve Nasar, 2014).

Burton ve Mitchel (2006) ise, cadde kullanıcıları olarak yaşlı kullanıcıları hedef alan bir yaşanabilirlik çalışması yapmışlardır. Yaşlı kullanıcıların çevre ile etkileşimini araştırmak, deneyimlerinin doğasını ve kalitenin çevre davranışlarına etkisini araştırmak, yaşlı insanların çevreyi başarılı olarak kullanma kabiliyetlerini etkileyen tasarım faktörlerini tanımlamak ve daha yaşanabilir caddeler için bir kılavuz hazırlamak amaçlarıdır. Yaşanabilirlik , cadde ağı ve biçimi, açık alanlar, bağlantılar, malzeme ve kaldırım taşı, cadde ve yaya yolu genişliği , cadde mobilyası,oturma ve sinyalizasyon değişkenleri ile belirlenmektedir (Burton ve Mitchel, 2006). Temel olarak kullanıcılar caddeyi alışveriş ve arkadaşlarını ziyaret için kullanmaktadırlar. Yaşlı kullanıcılar cadde deneyimlerinde endişe, korku, sıkıcı, tehdit edilmiş, kafası karışmış, utanmış ve yalnız hissetmektedirler. Cadde kullanımını faydaları özgürlük, bağımsızlık, saygınlık, değerlilik hissi, temiz hava, egzersiz, psikolojik olarak iyi hissetme, eğlence ve sosyal iletişimidir. Yaşlı kullanıcılarda karşılaşılan problemler yürüme zorluğu, düşme korkusu, karşıdan karşıya geçmede yaşanan problemler ve kaybolma korkusu olarak belirlenmektedir. Bilinirlik, ayırtedicilik, ulaşılabilirlik , konfor ve güvenlik algısal ölçütlerdir (Burton ve Mitchel, 2006). Yaşanabilirlik için caddelerde belirledikleri fiziksel ölçütler aşağıda özetlenmektedir.

1. Birçok hizmet ve tesis ve açık alan da dahil olmak üzere karışık kullanım.
2. Geniş, pürüzsüz, kaymaz yollar (bisiklet yol şeritleri olmadan).
3. Daha yaşlılar için uygun olan sesli ve görsel işaretlerle sık yol geçişleri.
4. Güzergah boyunca net işaretler.
5. Sık sık ahşap oturma, kol ve sırt dayanakları.
6. Düzensiz bir ızgaraya yerleştirilmiş küçük bloklar (en az kavşak ile).
7. Açıkça işaretlenmiş seviye değişiklikleri.
8. Zemin seviyesinde tuvaletler.
9. Duraklar, oturma ile beraber .

10. Çeşitli kentsel biçim ve mimari.
11. Taşıt yolu ve kaldırım arasında geçiş bölgesi bulunan yollar (örnek olarak ağaçlar, çim).
12. Simgesel yapılar, belirgin yapılar ve aktivite yerleri.
13. Ana-ara sokakların hiyerarşisi.
14. Kavşaklardaki özel / ayırt edici özellikler.
15. Açık girişleri olan binalar.

Fiziksel mekânın kalitesinin de caddelerde yaşanabilirlik ile anlamlı bağlantısı vardır. Kullanıcı, kamusal açık alan ve yaşam kalitesi faktörleri arasındaki algısal ilişki, kamusal açık alandaki aktiviteler, kentsel kamusal açık alanın fiziksel, sosyal, yönetim memnuniyet faktörleri, yaşam kalitesi memnuniyet faktörlerinden oluşmaktadır (Nasution ve diğerleri, 2014). Yaşanabilir caddeler insan ölçeğinde, yaya özgürlüğü ve herkes için ulaşım sağlayan caddelerdir (Tibbalds, 1992).

Ewing ve Clemente (2013) yaşanabilir caddelerdeki fiziksel ve algısal ölçütleri karşılaştırmaktadırlar. Yaşanabilir caddeler için bir yürünebilirlik modeli oluşturmuşlardır. Çizelge 2.6'da Ewing ve Clemente'nin (2013) yaşanabilirlik ile ilişkili olduğunu düşündükleri algısal ölçütler yer almaktadır. Çizelge 2.7'de ise yaşanabilirlik ile ilişkili olduğu düşündükleri fiziksel ölçütler yer almaktadır. Çalışmanın amacı bir caddeyi daha yaşanabilir çekici ve yürünebilir yapmak için bir model oluşturmak ve bu modelin kullanılabilirliği için bir yöntem geliştirmektir. İki aşamalı bir çalışma gerçekleştirmişlerdir. İlk aşamada mekânın algısal özelliklerinin hangilerinin yürünebilirlik ile ilgili olduğu bir kontrol grubuna sorulmaktadır. Güvenilirlik testine göre fiziksel özellikler, algısal özellikler belirlenmektedir. İkinci aşamada kent kullanıcılarına sorulmaktadır (Ewing ve Clemente, 2013). Caddenin fiziksel özellikleri yol genişliği, cadde genişliği, trafik hacmi, yeşil, yaya yoğunluğu, hava durumu olarak belirlenmiştir. Kentsel tasarım ölçütleri ise, okunabilirlik, imge, kapalılık, insan ölçeği, geçirgenlik, bağlanabilirlik, kamaşıklık, uyumluluk olarak belirlenmiştir.

Çizelge 2. 6 Ewing ve Clemente'in (2013) kontrol grubuna sorduğu algısal ölçütler

Ewing ve Clemente (2013), Yaşanabilirlik İçin Algısal Ölçütler	
Uyarlanırlık (adaptability)	Merkezilik (centrality)
Ayırt edicilik (distinctiveness)	Baskınlık (dominance)
Karmaşıklık (intricacy)	Bağlanabilirlik (linkage)
Zenginlik (richness)	Tekillik (singularity)
Belirsizlik (ambiguity)	Belirginlik (clarity)
Çeşitlilik (diversity)	Kapalılık (enclosure)
Hissellik (senseousness)	Anlam (meaning)
Ferahlık (speciousness)	Uygunluk (coherence)
Beklenti (expectancy)	Gizem (mystery)
Bölgecilik (territoriality)	Konfor (comfort)
Odaklılık (faciality)	Düzenlilik (regularity)
Renkte canlılık (vividness)	Derinlik (depth)
İlişkisellik (intimacy)	Doğallık (naturalness)
Doku (texture)	Bir arada çalışabilirlik (compatibility)
Biçimcilik (formality)	İlginçlik (novalty)
Saydamlık (transparency)	Tamamlayıcılık (complementarity)
İnsan ölçeği (human scale)	Açıklık (openness)
Birlik (unity)	Karmaşıklık (complexity)
Tanımlanabilirlik (identifiability)	Süslülük (ornateness)
Bakım (upkeep)	Contunity (devamlılık)
İmgelenebilirlik (imageability)	Olasılık (prospect)
Çeşitlilik (variety)	Ritim (ritm)
Tezat (contrast)	Anlaşılabilirlik (intelligibility)
Güvenlik (refuge)	Görünebilirlik (visibility)

Ewing ve Clemente'e (2013) göre daha yaşanabilir caddeler için yürüme, güvenli, konforlu ve çekici olmalıdır. Şekil 2.7'de daha yaşanabilir caddeler için oluşturdukları yürünebilirlik modeli yer almaktadır.

Çizelge 2. 7 Ewing ve Clemente'in (2013) kontrol grubuna sordukları fiziksel ölçütler

Avluların sayısı	Arkadlar	Kent simgeleri	Park eden arabaların sayısı	Öndeki arabaların oranı
Ana peyzaj özelliklerinin sayısı	Anı değeri olan binalar	Ayırt edici işaretler	Hareket eden otomobillerin sayısı	Pencereli tüm cephelerin oranı
Cadde kenar çizgilerinin sayısı	Belirlenmiş manzaralar	Kavşağa doğru ilerleme oranı	Hareket eden otomobillerin ortalama hızı	Ortak pencere oranları
Uzak noktaya doğru ilerleme oranı	Cadde bağlantılarının sayısı	Binaların sayısı	Bisikletli sayısı	Tente ve çıkma sayısı
Cadde duvarlarının karşı tarafa oranı	Kapalı tarafların sayısı	Bir taraftaki ortalama bina sayısı	Diğer cadde mobilyalarının sayısı	Yüksek bina kesintilerinin oranı
Bina yükseklikleri	Bina yüksekliğinin genişliğine oranı	Diğer taraftaki bina yüksekliği	Kamusal sanat donatılarının sayısı	Dikdörtgen olmayan silüetlerin sayısı
Ortak bina yüksekliği	Ortak bina kütleleri	Cadde genişliği	Trafik işaretlerinin sayısı	Dikdörtgen olmayan silüetlerin oranı
Refüj genişliği	Kaldırım genişliği	Küçük bitkilerin sayısı	Mekan ve işyeri işaretlerinin sayısı	Ortak mimari üsluplar
Peyzajın bilişselliği	Aynı taraftaki ortak ağaç aralığı	İki taraftaki ortak ağaç aralığı	Kaldırım konumu	Ortak malzemeler
Yürüten kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayıları	Duran kullanıcı sayıları	Döktüntü (inşaat malzemesi) konumu	Aktif kullanımların oranı
Gürültü Seviyesi	Dış mekanda yemek yeme	Masa sayısı	Ortak işaretlemeler	Aynı taraftaki cadde duvarlarının oranı (doluluk-boşluk oranı)
Koltuk sayısı	Işık sayısı	Arazi kullanımı	Doğrusal işaretlerin sayısı	Kaldırım çıkıntılarının sayısı
Tarihi binaların oranı	Ayırtedici özelliği olan binaların sayısı	Ayırtedici özelliği olan binaların oranı	Bilboardların sayısı	Ara göbek geçişlerinin sayısı
Bina yaşları	Bina malzemeleri	Binaların renkleri	Grafiti	Kamu hizmetleri
Önemli renklerin sayısı	Bina çıkıntılarının sayısı	Kapıların sayısı	Önde gökyüzünün oranı	Peyzaj öğelerinin sayısı
Girintili kapıların sayısı	Girintili kapıların oranı	Pencereli birinci kat cephelerinin oranı	Önde kaldırımın oranı	Yeşil ile tasarlanmış refüj
Bina yüksekliği cadde genişliği oranı	Net kaldırım genişliği	Tampon alanın genişliği		
Kaplama malzemelerinin sayısı	Dokulandırılmış (pürüzlü) kaldırım yüzeyi	Dokulandırılmış (pürüzlü) cadde yüzeyi	Ağaç sayısı	Karşıdaki cadde mobilyalarının oranı
Ağaç kuyusu sayısı	Gölgeli yürüme alanının oranı	Geniş bitkilerin sayısı	Peyzajın oranı	Öndeki cadde mobilyalarının oranı
Karşıdaki gökyüzünün oranı	Karşıdaki binaların oranı	Karşıdaki kaldırımların oranı	Karşıdaki arabaların oranı	

Amare'ye (2014) göre ise yaşanabilir caddeler sosyal, kullanım ve aktivite imkânı olan, ulaşılabilir, bağlantılı, görsel zevk veren ve konforlu mekânlardır. Yaşanabilirlik ile ilgili dört temel ölçüt belirlemektedir. Bunlar fonksiyonel, ekolojik, algısal ve kültürel ölçütlerdir. Fonksiyonellik ölçütü için erişim, bağlanabilirlik, yakınlık, güvenlik, iklim konforu ve esneklik alt ölçütlerini belirlemektedir. Ekoloji ölçütü için temiz hava, su, bitkilendirme, kentlerde doğal deneyim fırsatları, alandaki doğal peyzaj parametrelerinin farkındalığı, su ve bitkilendirme alt ölçütlerini belirlemektedir. Algısal ölçütler için, görsel olarak memnun edici çevre, peyzaj ile görsel bağlantı, odak noktaları ile görsel bağlantı, kalite, zamansal karakter, insan ölçeği alt ölçütlerini belirlemektedir. Kültürel ölçütler için de mekân hissi, ait olma hissi, sosyal iletişim için olanaklar, mekânın bakımı ve devamlılığı için kullanıcı katılımı, okunabilir çevreler alt ölçütlerini belirlemektedir. Amare (2014) yaşanabilirlik ölçütleri bakımından batıdaki kentler ile Asya'daki kentleri karşılaştırmaktadır. Asya'da caddeler dinsel törenler, sosyalleşme, kamusal gösteriler, çocukların oyun alanı ve evsiz insanlar için bir barınak olarak da kullanılmaktadır. Asya kentlerindeki caddeler yasal ya da yasal olmayan alışveriş deneyimleri için daha çok kullanılmaktadır. Caddelerde kiosklar ve hareket edebilen mağazalar yer almaktadır. Batıdaki caddeler genellikle yüksek çevre kalitesine sahip şehirlerdir kurallara uyulmaktadır ancak Asya kentlerinde caddelerde kalabalık ve karmaşık bir sistem vardır. Sonuç olarak Amare (2014), yaşanabilirliğin cadde tasarımında sosyal bağlamı gerçekleştirmek için kullanılan hareketlerden biri olduğunu söylemektedir. İyi tasarlanmış bir cadde mekânı, insanları bu alanlarda bir araya getirmekte ve kentin ekonomik, sosyal kültürel, politik, çevresel yönünü desteklemektedir.

2.2.4 Caddelerde Yaşamı Sentaktik (Dizimsel) Açından İnceleyen Çalışmalar

Sentaktik çalışmalar caddelerdeki yaşamı görsel ve fiziksel bağlantılar ile irdeleyen çalışmalardır. Mekân dizimi ve GIS, sentaktik çalışmalar için kullanılan yöntemlerdendir. Caddelerde yaşamı sentaktik (dizimsel) açıdan inceleyen çalışmalar yaşanabilirlik bağlamında cadde strüktürünü (Nophaket ve Fujii, 2004) sentaktik okunabilirlik ve doğal hareket dereceleri ile irdelemektedirler. Morfolojik olarak

Topçu ve Southworth (2014) çalışma alanının yaşanabilirlik derecesini erişilebilirlik, okunabilirlik ve yoğunluk ölçütü ile ters orantılı olarak saptamışlardır. Este'vez-Mauriz vd. (2017) ise, mekânsal heterojenliği kentlerde yaşanabilirlik ile ilişkilendirmektedir. Hillier (2007) mekânların başarısının görsel ve fiziksel olarak bağlanabilirliği ile ilgili olduğunu söylemektedir. Mekân karakteri bu bağlamda insan hareketini ve davranışını desteklemektedir (Hillier, 2007). Hillier'e göre kamusal alan hareket ile kullanılmaktadır. İnsanlar mekânlara doğru hareket etmekte ve cadde bağlanabilir özellikleri ile bu harekete (insan, motorlu taşıt, bisiklet, tramvay vs.) hizmet etmektedir.

2.2.5. Caddelerde Yaşamı Normatif (Belirlemeci) Açından İnceleyen Çalışmalar

Caddelerde yaşamı irdeleyen normatif çalışmalar yaşanabilir caddelerin ne olması ve ne olmaması gerektiğini belirlemektedirler. Normatif (belirlemeci) çalışmalar ele alındığında öncelikle J.Jacobs (1961), Moughtin (1992), Marshall (2005), Choudhury (2008), Harvey ve Aultman-Hall (2016), Bandarabad ve Shahcheraghi (2012) gibi araştırmacıların ve Kentsel Yollar ve Caddeler İçin Tasarım Kılavuzu (DMURS, 2012) , Daha İyi Caddeler, Daha İyi kentler (Kost ve Nohn, 2011) gibi kılavuzların cadde biçimlenmesi ile ilgili değerlendirmelerinin incelenmesi gerekmektedir.

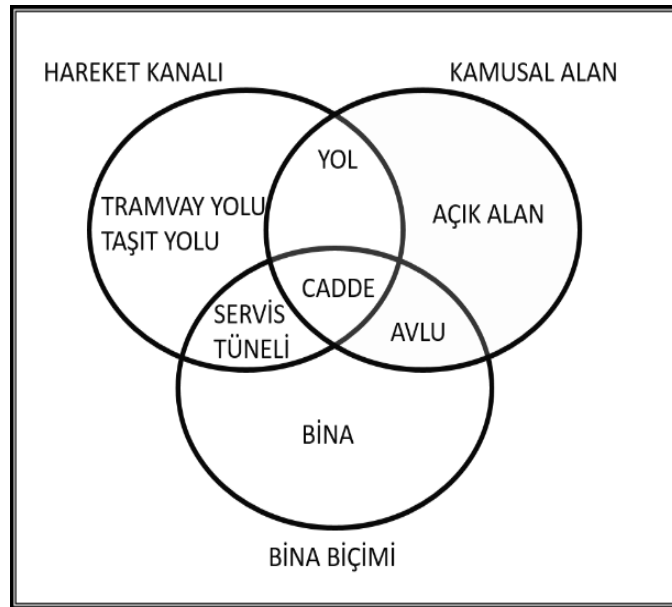
Moughtin (1992) kentsel analizin bakış açısını okunabilirlik, geçirgenlik ve görsel çalışma olmak üzere üç ana başlık altında değerlendirmektedir. Okunabilirlik kentte hareket ettiğimiz mekânlarda gerçekleşmektedir. Hatırlanabilir güzergâhlar ise kullanıcıda güçlü imgeler oluşturmaktadır. Geçirgenlik, kentsel mekânda mahremiyet ve ulaşılabilirliği temsil etmektedir. Görsel çalışmalar ise üç boyutlu kamusal alan, iki boyutlu yüzeyler ve mimari detaylar olmak üzere üç ölçütten oluşmaktadır (Moughtin, 1992). Moughtin (1992) görsel çalışma için kentsel mekân, silüetler, kaldırımlar yol ve cadde strüktürünü belirlemiştir. Heybetli ve temiz, her tarafında muhteşem binalar olan caddeler biçimsel olarak askeri güzergâhlardır (Moughtin, 1992). Moughtin, cadde ve elemanlarını sınıflandırırken birçok terim kullanmaktadır. Cadde, yol, otoyol, yön, güzergâh, geniş cadde, çarşılı yaya yolu,

gezi yolu bu kullanımlardan bazılarıdır. Mekânlar arasındaki hareketi sağlayan yerler olarak caddelerin tanımı, Moughtin'a (1992) göre hareket kaynaklıdır. Caddeyi yoldan ayıran en önemli fark yaya ve taşıt trafiğini taşımasıdır. Ancak caddelerin temel işlevi sadece hareketi sağlamak değildir. Caddeler, sosyal etkileşimin de gerçekleştiği alanlardır. Jane Jacobs'a (1961) göre, caddeler ve kaldırımlar kentin ana kamusal mekânları ve en canlı organlarıdır. Bir kent düşünülürken akla ilk gelen caddelerdir (J. Jacobs, 1961). Bu bağlamda caddeler fiziksel yönünün yanı sıra sosyal bir boyut da kazanmaktadır. Caddeleri mimarlar, planacılar, ulaşım mühendisleri, şehir bölge planacılar ve tasarımcılar, ulaşım mühendisler, özel sektör, yüklenici üretirken belediyeler yönetmektedir. Ancak caddeyi herkes kullanmaktadır.

Moughtin'a (1992) göre iyi bir cadde tasarımı için yayaların hâkimiyeti ve mekân hissi önemlidir. Bu nedenle cadde, meydan ve bina cepheleri kentsel tasarımda baskın elemanlardır. Cadde biçiminin kutupsal özellikleri düz /eğri, kısa/uzun, dar/geniş, kapalı/açık, biçimli/biçimsiz olarak analiz edilmektedir. Aynı zamanda cadde biçimlenişinde ritim, ölçek, oran ve zıtlık kavramları ile diğer cadde, sokak ve meydanlarla bağlantısı incelenmektedir. Moughtin'a (1992) göre bir kentsel dış oda olarak caddeler diğer kamusal alanlar ile ortak özellikler göstermektedir. İdeal bir cadde kapalı olmalıdır. Kapalılık özelliği mekân hissini oluşturmasını sağlayan etkenlerden biridir. Bu nedenle caddenin ölçüleri özellikle orantılanmalıdır. Caddenin plan düzleminde biçimlenişini üç ana elemanla giriş, mekân ve çıkış olarak belirlersek bu elemanlar bize caddenin uzunluğunu verecektir. Meydandaki kapalılık hissi için duvarların meydan genişliğine oranı 3:1 olmalıdır. Ancak caddede hareket ve dinamik bir kentsel mekân oluşmaktadır. Bu nedenle meydanlarda üst limit olarak belirlenen bu oran, caddelerde en az limittir (Moughtin, 1992). Caddelerde özellikle uzun yürüyüşler yapılmaktadır. Bu nedenle caddelerde belirlenen bir güzergâh yer almaktadır. Cadde oranı simetriden daha farklı biçimde ele alınmaktadır. Moughtin'a (1992) göre (caddeler 6-9 metre genişliğinde ve 3 ya da 4 kat yüksekliğinde ise kapalılık hissi vermektedir. Yükseklik ve genişlik oranı 1:1 ise cadde konforlu değildir. 1:2:5 ise tolere edilebilecek açıklığın sınırındadır. Bu bağlamda caddede mekân hissini elde edilmesi için ilk şart kapalılıktır. Kapalılık ise birlik ögesi ve mekân hissi ile elde edilmektedir. Moughtin'a (1992) göre cadde tasarımında mekân hissi

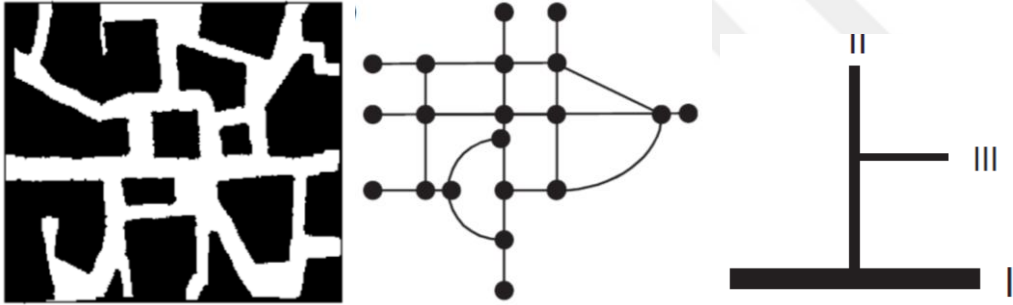
birlik ögesinin elde edilmesi için iki temel görüş vardır. Birincisi cadde üzerindeki yüzeyler tarafından yaratılan mekânın bütünlüğüne odaklanan görüştür. İkinci görüş ise binaları yüzey olarak değil üç boyutlu biçimler olarak algılamaktadır. İkinci görüş genelde Frank Lloyd Wright gibi modern mimarların ortaya attığı bir görüştür ki binaların üç boyutlu olarak algılanması arabalar için de ulaşım kolaylığı sağlamaktadır (Moughtin, 1992).

Bir başka bakış açısıyla Marshall (2005), geleneksel kent strüktürünün parçası olan caddelerin yeni taşıtların hareketi ile binalardan ve kamusal alanlardan ayrıldığını söylemektedir. Marshall'a (2005) göre cadde tasarımındaki ana değişim kullanıcı hızının değişmesinden kaynaklanmaktadır. Modern, bu bağlamda kentsel mekân ile hareket arasındaki ilişkiyi kırmamış aynı zamanda tersine de çevirmiştir. Şekil 2.9'da görüldüğü gibi, cadde elemanlarını belirlediği modelde caddeyi hareket kanalı, kamusal alan ve bina biçimi olarak üç kategoride değerlendirmektedir (Marshall, 2005). Bu noktada cadde tasarımına eleştirisi, hareket kanalının ulaşım mühendislerine açık alanların peyzaj mimarlarına ve bina biçiminin de mimarlara bırakılarak cadde bütünlüğünün elde edilememesidir (Marshall, 2005).



Şekil 2. 9 Caddelerin elemanları (Marshall, 2005).

Marshall (2005) cadde dokusununu üç farklı şekilde incelemektedir. Şekil 2.10'da görüldüğü gibi, bu modeller caddeler ile çevresindeki sokak, meydan ve kentsel elemanların birleşim şekillerini açıklamaktadır. Caddeler anayol, ikincil yol ya da toplayıcı yol olarak kademelenmektedir. Yollar ve kaldırımlar, binalar için sınır özelliği gösterirken caddede trafik akışı temel işlev, erişim ikincil işlev olarak yer almaktadır. Trafik akışı, trafik ışıkları ile kesintiye uğratılsa da hareket temel işlevdir. Tüm araç türleri, yayalar ve bisikletliler kullanmaktadır. Cadde karakteri, amaç, işlev, biçim, sosyal hayat ve kullanıcıya göre şekillenmektedir. Cadde kullanım nedenleri, gidilecek yere yakınlık, az yoğunluk, alışkanlık, meşguliyet, yeşil alan, kamusal hoş alanlar, ticaret ve hareket özgürlüğü olarak çeşitlenmektedir. Caddeler kentsel ortamda hem ulaşım ihtiyacını karşılamakta hem de kullanıcıya iş, oyun ve iletişim olanakları sunmaktaki kapasitesi ile önem kazanmaktadır (Marshall, 2005).



Şekil 2. 10 Cadde modelleri: Geometrik, topolojik, hiyerarşik (Marshall, 2005).

Kost ve Nohn, Daha İyi Caddeler Daha İyi Kentler Tasarım Kılavuzu'nda (ITDP/EPC) caddelerin tasarım prensiplerini güvenlik, hareketlilik, yaya ulaşılabilirliği, yaşanabilirlik, yerel bağlamlara hassasiyet ve caddenin esnek yaratıcı kullanımı olarak özetlemektedir. Caddeyi oluşturan biçimsel elemanlar yaya yolu, bisiklet yolu, servis yolu, otobüs durağı, orta kaldırım, yaya geçitleri, peyzaj, otomatlar, cadde mobilyaları, aydınlatma elemanları, park, araba park alanları, sinyalizasyon ve ışıklandırma. Bu bağlamda yaya yolları yaya yolu, ön yol ve mobilya zonu olmak üzere üç bölüme ayrılmaktadır. Kost ve Nohn'a (2011) göre,

yürüyüş yolları güvenli ve rahat bir yürümeye imkân sağlamalıdır. Cadde bütünü herkes için rahat ve konforlu bir hareket imkânı sunmalıdır. Aynı zamanda kullanıcıların iletişiminde de olanak vermelidir. Caddelerin merkezden dışarıya doğru tasarlanması, motorlu taşıt trafiğini yayaadan öncelikli olarak değerlendiren bir yaklaşımdır. Servis yolu da tasarlandıktan sonra geride kalan alan yaya yolu olarak ayrılmaktadır. Ancak bu yaklaşım temiz ve düzenli bir yürüyüş yolu ortaya çıkmasını engellemektedir. Bu bağlamda motorlu taşıt trafiğini çözmekte gösterilen özen yayaların da cadde üzerinde hareket etme hakkı olmasından dolayı yayaların tarafına çevrilmelidir (Kost ve Nohn, 2011).

Kentsel Yollar ve Caddeler İçin Tasarım Kılavuzu'nda (DMURS, 2012), cadde tasarımı için hareket, cadde, yaya ve bisiklet yolu, taşıma yolunun tasarımı olmak üzere normatif özelliklerini belirlemektedir. DMURS'a (2012) göre hareket için öncelikle dengelenmiş bir hız gerekmektedir. Yaya yolu için, yaya yolu sınırları ve şeritleri, yaya geçitleri, köşe yarıçapları, yayalaştırılmış ya da paylaşılan yüzeyler ve bisiklet yolu için normatif özellikler belirlenmektedir (DMURS, 2012).

Bandarabad ve Shahcheraghi'in (2012) yaşanabilir cadde yaklaşımında ise ölçü uygunluğu önerilmektedir. Cadde tasarımında yeşil alan ve iklim uygunluğu sağlanmalıdır. Yaşanabilir caddeler için anlamlı fiziksel çevre oluşumu sağlanmalıdır ve aidiyet hissi artırılmalıdır. Kapalılığın sağlanması için karmaşık ve merak uyandıran bakış açıları caddeye eklenmelidir. Tarihi binaların restorasyonu desteklenmelidir. Sağlıklı kentsel toplum desteklenmelidir (Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012).

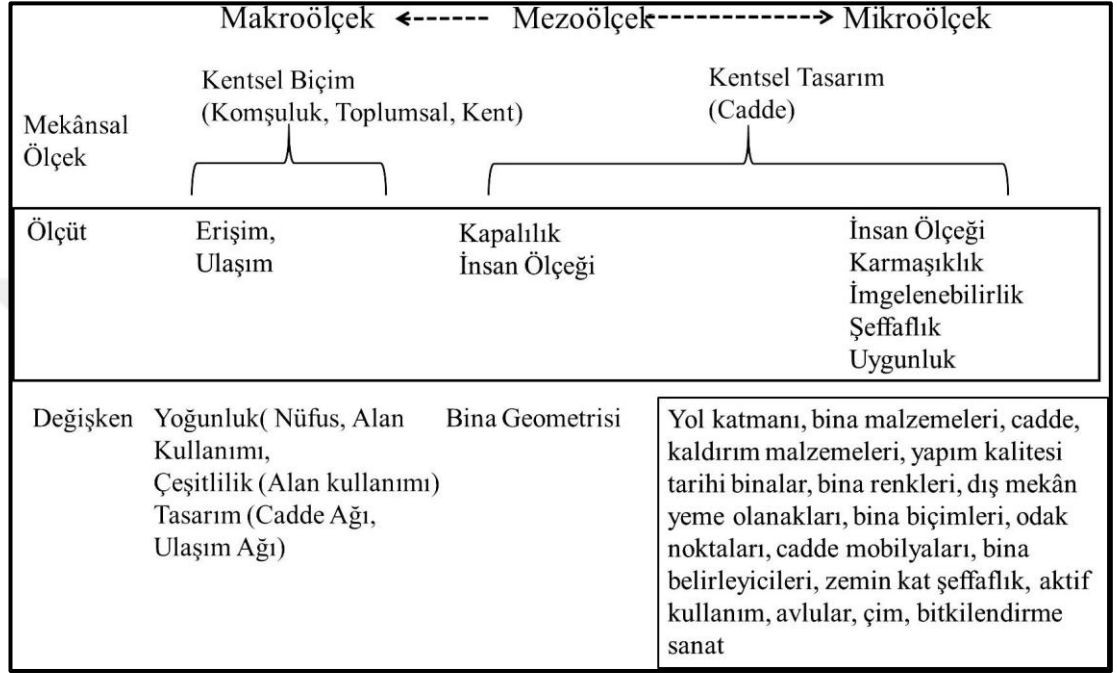
Bir başka bakış açısıyla Choudhury (2008) yaşanabilir caddeler için ölçütler belirlemektedir. Çizelge 2.8'de yaşanabilir cadde ölçütleri, cadde kullanımı, cadde kullanıcıları, ulaşılabilirlik, konfor, sosyallik ve hatırlanabilirlik başlıklarında özetlenmektedir. Choudhury'e göre (2008) cadde kullanımında, kullanım çeşitliliği, çoğul güzergâhlar, aktif cephe kullanımı ve bağlanabilirlik desteklenmelidir. Sosyal imkânlar sağlanmalıdır. Caddeler, görsel ilginçlik ve eğlence imkânları ile hatırlanabilir mekânlar olmalıdır

Çizelge 2. 8 Choudhury'nin (2008) yaşanabilir cadde ölçütleri

Cadde kullanımı	Kullanım çeşitliliği	Cadde boyunca farklı kullanımlar
	Çoğul güzergâhlar	İş, enstitü ve konut için karışık alan kullanımı
	Destekleyici Cepheler	Aktif cadde kenarı kullanımının devamlığı
	Bağlanabilirlik	Diğer lokasyonlarla bağlantı
Cadde kullanıcıları	Konut kullanımı	
	Kullanım süresi	Caddenin karışık kullanımı
Ulaşılabilirlik	Ulaşım	İyi kapsama alanı ve seçenekler
	Bisiklet	Bisiklet yolları ve olanaklarla desteklemek
	Yürüme	Yaya kaldırımlarının genişliği için trafik hatlarını azaltmak
	Trafik	Trafik hızını yaya geçişleri için kontrol etmek
	Denge	Motorlu taşıt ve motorsuz taşıt için dengeli kullanım
Konfor	Güvenlik	Araç trafiğine karşı güvenlik
	Fiziksel Konfor	İyi tasarlanmış oturma olanakları
	İklimsel Konfor	Güneş ve yağmura karşı korunma
Sosyallik	Topluluk katılımı	Dış mekân kamusal olaylar
	Mekânlar	İnsanlar için tanışma
Hatırlanabilirlik	Görsel İlginçlik	Caddedeki elemanların çeşitliliği ve harmonisi
	Eğlence	Sosyal aktivitelere katılım olasılıkları
	Eşsizlik	Caddedeki ilginç deneyimler

Harvey ve Aultman- Hall (2016) ise, yaşanabilir caddeler için makro ölçekten mikro ölçüğe doğru yaşanabilirlik ölçütlerini sınıflandırarak ölçüt ve değişkenleri belirlemektedirler. Algısal ölçüt olarak insan ölçeği, karmaşıklık, imgelebilirlik, şeffaflık ve uygunluğu belirlemişlerdir (Harvey ve Aultman-Hall, 2016). Şekil 2.11' de görüldüğü gibi mikro ölçekteki değişkenler, yol katmanı, bina malzemeleri, kaldırım kaplama malzemeleri, yapım kalitesi, tarihi binaların varlığı, bina renkleri,

dış mekân yeme olanakları, bina biçimleri, odak noktalar, cadde mobilyaları, bina belirleyicileri, zemin kat şeffaflığı, aktif kullanım, avlular, çim, bitkilendirme ve sanattır.



Şekil 2. 11 Yaşanabilir cadde ölçütleri (Harvey & Aultman-Hall, 2016).

Kentsel Cadde Tasarım Kılavuzu (NACTO, 2011) ise iyi caddeler ile ilgili sloganlar ile başlamaktadır. NACTO'ya (2011) göre, caddeler kamusal mekânlar aynı zamanda ekosistemlerdir. NACTO (2011) harekete geçmeyi önermektedir. Fiziksel mekânın biçimlenişi, şerit genişliği ve araç hızı arasındaki ilişki, trafik miktarı, zaman hatta sürücünün yaşı gibi birçok özellikten etkilenmektedir. Yaya mekânı üç bölümden oluşmaktadır. Ön bölüm, binaya yakın olan, giriş kapılarının, kafelerin ve yarı açık mekânların yer aldığı bölümdür. Yaya bölümü; yaya ulaşımının gerçekleştiği bölümdür. Bu bölüm 5-7 adım genişliğinde olmalı ve yayalara güvenli hareket imkânı sunmalıdır. Cadde mobilyası bölümü ise ışıklandırma ve kent mobilyalarının bölümüdür ve yeşili de kapsamı gerekmektedir. Yaya ve taşıt yolu arasındaki başka bir bölümde bisiklet yolu ve park gibi mekânlar tasarlanmalıdır. Yaya yolu, taşıt trafiğine geçiş elemanlarının yer aldığı, aynı zamanda kullanıcıların yoğun olarak kullandığı bölümdür. Kaliteli bir yaya kullanımı ve deneyim yaratan tasarımlar

ticareti ve ekonomiyi güçlendirmektedir. Yaya yolları kentsel çevrenin önemli bir elemanıdır ve sadece kullanıcı değil ürün ve ticaret için de koridor niteliğindedir (NACTO, 2011). Caddenin her iki tarafında da yaya kaldırım olmalıdır. Caddelerde ulaşılabilirlik gözetilmelidir. Cepheler ve vitrinler yayanın göz seviyesine göre tasarlanmalıdır. Yaya için ölçeklendirilmiş aydınlatmaya ek olarak, araçlar için aydınlatma, banklar ve diğer oturma yerleri mobilya bölümünde ya da binanın kendi içinde tasarlanmış boşluklara yerleştirilmelidir. Kafeler, konforu sağlamak için tente sağlamaya teşvik edilmelidir. Güvenlik endişesi varsa, geceleri mağaza önlerine metal panjurlar yerleştirilebilir. Kaldırımlar yatay ve dikey ayırıcılarla taşıt yolundan ayrılmalıdır. Yayalar için hareket edecekleri yeterli alan verilmeli ve güven duygusu oluşturulmalıdır (NACTO, 2011). Kaldırım tasarımının yüksek araç hızlarını tolere edebilmek için bölümlere ihtiyacı vardır. Büyük boşluklar ve detay bozuklukları tekerli sandalye kullanıcılarının kaldırım kullanmalarını imkânsız hale getirmektedir. Yaya kaldırımları yaya merkezlidir. Uygun mekânlar tasarlanarak kamusal hayat geliştirilebilir. Ağaçların kaldırım yapısının bütünlüğüne katkısı vardır. Kaldırım kafelerinin ekonomik açıdan caddeye ve cadde yaşamına katkısı vardır. Ağaçlar gölge, trafik hızını azaltmak ve caddeyi ritm ve insan ölçeğinde tasarlamak için kullanılmaktadır. Ağaç türü, zemin genişliği, diğer cadde mobilyaları ile birleşimi önem kazanmaktadır. Kaldırımda fiziksel olarak yolu daraltarak cadde mobilyaları ve ağaçlar için yeterli alanı oluşturmalıdır (NACTO, 2011). Yol ile cadde arasında tampon bir bölge oluşturarak cadde görünürlüğünü artırmalı daha yavaş dönüş hızı sağlanmalıdır. Kaldırım genişliği ile yolun yaya geçişine uzantısı eşit olmalıdır (NACTO, 2011).

2.3. Caddelerde Hareket Deneyimi

Bu bölümde ilk olarak hareket deneyimi kavramı ve tarihsel gelişimi incelenmektedir. Hareket deneyimi kavramı için üç ana bileşen belirlenmiştir. Bu bileşenler aktivite, mekân deneyimi ve fiziksel mekândır. Hareket deneyimi kavramının bir bileşeni olarak fiziksel mekân, caddelerde kentsel bir dış oda olarak tanımlanmaktadır. Hareket deneyimi kavramının bir bileşeni olarak mekân deneyimi kullanıcıların beş duyu organı ile elde ettikleri verilerin beyin tarafından işlenmesiyle

oluşmaktadır. Hareket deneyimi kavramının bir bileşeni olarak aktivite ise kullanıcının cadde üzerindeki hareketini tanımlamaktadır.

2.3.1 Hareket Deneyim Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Türk Dil Kurumu'na (2000) göre hareket bir cismin durumunun ve yerinin değişmesidir. Gerçekte dünyada hareketi incelemek karmaşıktır. Herhangi bir caddede yürürken bir cisme etki eden birden çok kuvvet ile karşılaşmaktadır. Sadece biçimler değil insan faktörü ile beraber imge, kimlik, aidiyet yer duygusu harekete etki etmektedir.

Lefebvre (1974), mekân üretim sürecini oluştururken hareketi aşağıdaki gibi tanımlamaktadır.

“Herkes etafındaki mekâna baksın. Ne görülür? Zaman görülür mü? Herkes zamanı yaşıyor. Zaman içerdedir. Herkes sadece hareketleri görüyor.”

Merleau-Ponty (1996) hareketi yöneltebildiği ve yönetebildiği bir eylem olarak görmektedir. Aynı zamanda hareketin hızlanması ile değişen mekân görüşü de bu bağlamda onun için önem kazanmaktadır.

“Devingen vücudum, görünür dünyadan sayılır, ona dâhildir ve bu yüzden ben onu görünürde yöneltebilirim. Ayrıca, görüşün harekete asılı olduğu doğrudur. Ancak baktığımızı görürüz. Gözlerin hiçbir hareketi olmasaydı görüş ne olurdu. ...Hareketim, öznel sığınağın dibinden, uzamda mucizevi bir şekilde gerçekleştirilen bir yer değiştirmeyi buyuran bir zihin kararı, mutlak bir yapma değildir. O, bir görüşün doğal devamı ve olgunlaşmasıdır. Bir şey konusunda hareket ettirildiğini söylerim, oysa benim vücudum kendini hareket ettirir. Benim hareketim kendini açar. O, kendini bilmezlik içinde değildir, kendisi için kör değildir, bir ‘kendi’ ile parıldamaktadır.” (Merleau-Ponty, 1996).

Paquot (2005), “Şehrsel Bedenler” adlı kitabında kent ile beden ilişkisini hareket ile kurmaktadır. Beden kullanılırken kent de aynı oranda değişmektedir. Kent ile beden arasındaki kurguladığı ve yaşadığı ilişki beden ile kent arasındaki güçlü bir etkileşimin de kanıtı niteliğindedir.

“Nedendir bilmem, yoldan geçenlere önce ayaklarından başlayarak bakıyorum. Baştan aşağıya ayrıntıların değil, ayakkabıların, bacakların, onları canlandıran hareketlerin üzerinde uzun uzun duruyorum .” (Paquot, 2005).

Zevi (1948), “Mimarlığı Görmek” adlı eserinde mimarın biçimi şekillendirirken harekete başvurduğunu söylemektedir. Zevi’ye (1948) göre hareket, fiziksel bilincimize girmenin bir yoludur. İnsanların yaşadıkları mekâna göre kendilerini içgüdüsel olarak uyarladıklarını söylemektedir. Mekânlar hareketlerimizle en ideal yoldan doldurulmaktadır (Zevi, 1948).

Kwan (2013) “Kinestetik Kent” adlı kitabında kent, dans, kareografi, kimlik ile ilgili izler sürmektedir. Caddelerde arabayla, bisikletle ve yaya olarak dolaşırken algının nasıl değiştiğini anlatmaktadır. Bisikletiyle kentte yeni yollar keşfetmek için yola çıkmaktadır. İlk başta bedeni gerilmekte, ardından sarsılarak ilerlemektedir. Asıl amacı insan davranışı ile performans sanatlarındaki kareografiler arasındaki kültürel ve yerel kodları keşfetmektir. Kentin özelliklerinin kentten genişlemesi ile bağlantılı olduğunu düşünmektedir. Shanghai caddelerindeki çeşitli hızdaki ve büyüklükteki taşıtlar kentten geçici devamlılığını deneyimlemektedirler. Bisikletler, mopedler, üç tekerlekli arabalar, otobüsler, taksiler, vanlar, el arabaları ve özel arabalar daha ileri hareket etmek için uğraşmaktadırlar. Kwan (2013), kinestetik deneyimi genelde beden davranışı özelde ise kent beden ilişkisini mekân deneyimi ile çözmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda hareket çalışmasında amaç değil araçtır (Kwan, 2013).

Mekân ile hareket ilişkisini inceleyen araştırmacılardan biri de Hardy’dur (2011). Mekân hareket ilişkisi Hardy (2011) tarafından hareketin ifade edilen tarafı, biçimin gerçek hareketi ve beden mekân içindeki hareketi olarak sınıflandırılmaktadır. Bu

üç hareket, mekâna hareket bağlamında karakteristikler yüklemektedir. Yavaş, hızlı, engelli, engelsiz, ritmik, aritmik gibi sıfatlarla bu ilişki açıklanabilmektedir. Hareket deneyim kavramı ise ilk kez Peter Blundell Jones ve Mark Meagher (2015) tarafından editörlüklerini yaptıkları “Mimarlık ve Hareket, Bina ve Çevrenin Dinamik Deneyimi” adlı kitapta dinamik deneyim olarak kullanılmaktadır. Dinamik deneyim özelde yürüme genel anlamda mekândaki hareketler ile beraber zaman değişkenine karşılık gelmektedir (Jones ve Meagher, 2015). Bu bağlamda Le Corbusier’in promenade architecturale kavramını irdelemek gerekmektedir. Bu kavram gezi yolu mimarlığı anlamında Türkçe’ye çevrilmektedir. Samuel’e (2015) göre temel olarak promenade binalarda yürüyüş deneyimini ifade etmektedir. Derin bir seviyede, Le Corbusier’e ait diğer şeylerde olduğu gibi çalışmasına destek olacak fikir ağının karmaşıklığına karşılık gelmektedir. Açıkça ilgi alanı bireysel öznellik ve kolektif değerlerdir (Samuel, 2015). Samuel’e (2015) göre Le Corbusier’in binaları mimari bakış açılarına sahiptir. Güzergâh takip edildiğinde farklı perspektifler keşfedilmektedir. Duvarlardaki ışık oyunları ve oluşan gölgeler ile beraber algılanan bir güzergâh tasarlanmıştır (Samuel, 2015). Samuel (2015), özellikle Pierre Chanel’in yönettiği “Architecture d’aujourd’hui” filminden promenade teriminin bir yansıması olarak bahsetmektedir. Promenade’nin temel ilkeleri perspektif (binanın ilk izlenimi), binaya yaklaşım (değişen perspektifler), giriş (kapı, eşik), mekânda dolaşım (deneyimlemek), pencere (çevre hakkındaki ilk izlenim), rampa (düşey hareket), çatı terası (çevrenin seyredilmesi, mekânı deneyimlemek) dir (Samuel, 2015). Bu ilkeler cadde ile beraber yorumlanırsa caddenin ilk izlenimini perspektif oluşturmaktadır. Caddeye yaklaşım değişen perspektiflerle gerçekleşmektedir. Ardından caddeye giriş ve caddeyi deneyimlemek gelmektedir. Pencere bina cephelerinden oluşmaktadır. Rampa düşey hareketleri, teras ise caddenin sonunu tanımlamaktadır.

White’a (1999) göre, kentsel mekânlara doğru ya da kentsel mekânlardan hareket bir aidiyet töreni içermektedir. Güzergâhların mekânlara açıldığı yerlerde eşikler oluşmaktadır. White (1999), “Yollar, Girişler ve Yerler” kitabında, hareketin kentsel dış çevrede anlamlı mekânlar oluşturduğunu söylemektedir. Girişler mekânların eşikleridir. Kentsel mekânda güzergâh bir mekândan başka bir mekâna hareket ile

ilişkilenmektedir. Tasarlanan güzergâh, yaklaşım, katılım, davet ve ayrılma içermektedir. White (1999), başarılı bir yoldan kentsel açık alana yürümenin, gidilecek yere ulaşmanın umudunun tadını çıkarmak hissi ile ilişkili olduğunu söylemektedir. Yaklaştığımız mekâna ilk bakışımızın önemlidir. Hızlandıkça yerçekimi daha güçlü hale gelmekte, eşiği geçerken olmayan mekânlar mekân haline gelmektedir. Bir yolun derecesi yayanın trafiğe karşı olan ve bu karşılığın kaldırım için ayrılan yer düzleminin oranı ve caddedeki araç kullanımına getirilen kısıtlamalardan okunmaktadır. Caddeler fiziksel mekân, aktivite ve histen oluşmaktadır. White'a (1999) göre hareketin deneyimi anların, umutların, isteklerin, hislerin, tercihlerin, seçimlerin ve aktivitenin devamıdır. Bu bağlamda hareket deneyimi kavramı, belirlenen ve tasarlanan bir güzergâhı da temsil etmektedir. Güzergâhda deneyimlenen farklı bakış açılarıyla beraber caddedeki fiziksel mekân, aktivite ve histir.

2.3.2. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Fiziksel Mekân

Caddeler kent strüktüründe yaşamın devam ettiği önemli mekânlardır. Cadde fiziksel olarak incelendiğinde yaya yolu, bina cepheleri ve gökyüzünden oluştuğu görülmektedir. Gerçekte, bazı yerlerde geniş, bazen düz, bazen geniş ve derin, bazen derin ve dar, bazen dikdörtgen ya da eğrisel şekillenen bir kanaldır. Caddenin mimari kimliği ise genelde onu sınırlandıran bina cepheleri ile tanımlanmaktadır. Cephe genişliği, yüksekliği, şeffaflık, malzeme, renk, doku, pencere dokusu, kompozisyon, süsleme caddeki mekân karakterini belirlemektedir. Farklı çalışmalarda fiziksel mekânla ilgili farklı kabuller yapılmış farklı ölçütler ile değerlendirilmiştir. Marshall (2005) caddeyi hareket kanalı, kamusal alan ve bina biçimi olarak ayırırken Burton ve Mitchell (2006) bağlanabilirlik, biçim ve malzemeye odaklanmaktadır. Halu'nun (2010) sınıflandırmasında ise organik ilişkiler ve doku odak noktasıdır. Kost ve Nohn (2011) ve DMURS (2012) gibi kentsel tasarım kılavuzları daha çok fiziksel elemanları incelemektedir. Bir başka bakış açısıyla Ewing ve Clemente (2013) caddelerin fiziksel biçimlenişi ile ilgili ölçülerin yanısıra yürüyen, oturan duran insan sayıları gibi caddelerdeki anlık sayıları da değerlendirmişlerdir. Paasch (2015) oturma alanı, su alanı, yeşil alan, koruyucu alanlar ve bisiklet alanı olarak sadece

zeminde irdelemekte ve ışıklandırmayı eklemektedir. Tibbalds (1992), kaplama malzemesi, cadde mobilyası, ışıklandırma ve yeşil ile bağlantıyı fiziksel mekân ölçütü olarak almıştır. Çizelge 2.9’da caddelerde fiziksel mekân ile ilgili yapılan çalışmalar özetlenmiştir.

Çizelge 2. 9 Caddelerde fiziksel mekânın incelenmesi

(Marshall, 2005)
Hareket kanalı (tramvay yolu, taşıt yolu, servis tüneli, cadde, yol), kamusal alan (açık alan, yol, cadde, avlu), bina biçimi(bina, servis tüneli, cadde/avlu)
(Burton ve Mitchel, 2006)
Cadde bağlantıları, biçim /tip, açık alan, bağlantılar, malzeme, cadde/yol genişliği, cadde donatısı, oturma ve sinyalizasyon
(Halu, 2010)
Organik/inorganik (uzunluk, eğim, doğrusal/eğrisel yapı, doku, mahalle, besleyen mahalle, beslenen mahalle)
(Kost ve Nohn, 2011)
Yaya yolu (yaya yolu, ön zon, mobilya zonu), bisiklet yolu, servis yolu, otobüs durağı, refüjler, yaya geçitleri, peyzaj, otomatlar, cadde mobilyaları, aydınlatma elemanları, park, araba parkı, sinyalizasyon ve ışıklandırma
(DMURS, 2012)
Cadde (bina yüksekliği ve genişliği, ağaçlar, aktif cadde, yön işaretleri, çizgiler, cadde mobilyası, malzeme, detay, bitki, tarihsel bağlam)
Yaya ve bisiklet (yaya yolu sınırlar ve şeritler; yaya geçitler; köşe yarıçapları; yayalaştırılmış ya da paylaşılan yüzeyler; bisiklet kullanımı)
Taşıma yolu(genişliği, yüzeyi; bağlantı tasarımı; ileriye görülebilirlik; görünebilir splay; eğim; bordür taşları; park ve yükleme)
(Ewing ve Clemente, 2013)
Avluların sayısı; arkadlar; kent simgeleri; ana peyzaj özelliklerinin sayısı; anı değeri olan binalar; ayırt edici işaretler; cadde kenar çizgilerinin sayısı; belirlenmiş manzaralar; kavşağa doğru ilerleme oranı; uzak noktaya doğru ilerleme oranı; cadde bağlantılarının sayısı,binaların sayısı, cadde duvarlarının karşı tarafa oranı; kapalı tarafların sayısı; bir taraftaki ortalama bina sayısı; bina yükseklikleri; bina yüksekliğinin genişliğine oranı; diğer taraftaki bina yüksekliği; ortak bina yüksekliği; ortak bina kütleri; cadde genişliği; refüj genişliği; kaldırım genişliği; küçük bitkilerin sayısı; peyzajın bilişselligi; aynı taraftaki ortak ağaç aralığı; iki taraftaki ortak ağaç aralığı; yürüyen yayaların sayıları; oturan insanların sayıları; duran insanların sayıları; gürtültü seviyesi; dış mekânda yemek yeme; masa sayısı; koltuk sayısı; ışık sayısı; arazi kullanımı; tarihi binaların oranı; ayırtedici özelliği olan binaların sayısı; ayırtedici özelliği olan binaların oranı; bina yaşları; bina malzemeleri; binaların renkleri; önemli renklerin sayısı; bina çıkıntılarının sayısı; kapıların sayısı; girintili kapıların sayısı; girintili kapıların oranı; pencereci birinci kat cephelerinin oranı; bina yüksekliği cadde genişliği oranı; net kaldırım genişliği; tampon alanın genişliği; kaplama malzemelerinin sayısı; dokulandırılmış (pürüzlü) kaldırım yüzeyi; dokulandırılmış (pürüzlü) cadde yüzeyi; kaldırım konumu; döküntü (inşaat malzemesi) konumu; park eden arabaların sayısı; hareket eden otomobillerin sayısı; hareket eden otomobillerin ortalama hızı; bisikleti sayısı; diğer cadde mobilyalarının sayısı; cadde öğelerinin sayısı; kamusal sanat öğelerinin sayısı; trafik işaretlerinin sayısı; mekân ve işyeri işaretlerinin sayısı; doğrusal işaretlerin sayısı; bilboardların sayısı; ortak işaretlemeler; grafiti; önde gökyüzünün oranı; önde kaldırımın oranı; öndeki arabaların oranı; pencereci tüm cephelerin oranı; ortak pencere oranları; tente ve çıkma sayısı; yüksek bina kesintilerinin oranı; dikdörtgen olmayan silüetlerin sayısı; dikdörtgen olmayan silüetlerin oranı; ortak mimari stiller; ortak malzemeler; aktif kullanımların oranı; aynı taraftaki cadde duvarlarının oranı (doluluk boşluğa oranı); kaldırım çıkıntılarının sayısı; ara göbek geçişlerinin sayısı; kamu hizmetleri; peyzaj öğelerinin sayısı;yeşil ile tasarlanmış refüj; ağaç sayısı; ağaç kuyusu sayısı;gölgeli yürüme alanının oranı; geniş bitkilerin sayısı; öndeki cadde mobilyalarının oranı; peyzajın oranı; karşıdaki gökyüzünün oranı; karşıdaki binaların oranı; karşıdaki kaldırımların oranı; karşıdaki arabaların oranı; karşıdaki cadde mobilyalarının oranı
(Paasch, 2005)
Oturma alanları, yeşil mekânlar, su alanları, koruyucu alanlar, bisiklet ve park alanları, yeme ve mağazalar, ışıklandırma
(Ercan ve Belge, 2017)
Yayalara yönelik nitelikli yaya yolları; kaldırım genişliği; yer döşeme niteliği; sokak mobilyaları; sokak tabelaları trafik işaretleri; sokak aydınlatması; sokak ağaçlandırma ve peyzajı
(Tibbalds, 1992)
Kaplama malzemesi; cadde mobilyası; binaların ışıklandırması; yeşil bağlantısı
(Moughtin, 1992)
Kentsel mekân; silüetler; kaldırımlar; yol ve cadde strüktürü
(Harvey ve Aultman-Hall, 2016)
Yol katmanı; bina malzemeleri; kaldırım malzemeleri; yapım kalitesi; tarihi binalar; bina renkleri ; dış mekân yeme olanakları; bina biçimleri; landmarklar; cadde mobilyaları; bina belirleyicileri; zemin kat şeffaflık; aktif kullanım; avlular; çim; bitkilendirme; sanat
(NACTO, 2011)
Ön zon; yaya zonu; cadde mobilyası zonu
(Nasution ve diğerleri, 2014)
Ölçüler; park alanı; tuvaletler; oyun alanı; spor alanı; oturma alanı; dua alanı; yeme alanı; ağaçlar; bahçe

Caddeler, kentsel bir oda olarak kabul edilirse zemin, yaya yolu ve motorlu taşıt yolunu ifade etmektedir. Bina cepheleri de bu odanın duvarlarıdır . Gehl ve Svarre (2013), cadde tasarımını, yaya sisteminin strüktürü, yaya sistemi ile bağlantılı binalar, mekânlar ya da kenarları tasarlamak ve yaya çevresini detaylandırmak olarak belirlemektedir.Şekil 2.12’de görüldüğü gibi binalar arasındaki yaşamı tasarlamak için yaya strüktürünü ve hareketi organize etmek gerekmektedir (Gehl ve Svarre, 2013). Yaya sistemi ister iki yönlü, ister tek yönlü olsun farklı ulaşım sistemlerini barındırabilmektedir. Bu bağlamda yön bulmak için kolay bir strüktür tasarlanmalıdır. Binalar ve fonksiyonlar organize edilmelidir. Girişler, kapılar ve pencereler ile beraber hem kamusal alana doğru hem de kamusal alandan uzağa doğru hareket tasarlanmalıdır. Hareket ve durma için aynı ya da ayrı mekânlar tasarlanmalıdır.

TASARIM				
Yaya Sisteminin Strüktürü --hareketi organize etmek	Yön Sayıları -tek yönlü -iki yönlü	Alternatif Rota Sayısı 1. Cadde 1 den fazla paralel cadde	Farklı Ulaşım Sistemlerinin Sayısı Sadece Yürüme Farklı Sistemler	Strüktüre edilebilirlik Yol bulmak için kolay bir strüktür Topoğrafyayı kullanma
Yaya Sistemleri ile bağlantılı Binaları ve fonksiyonları Organize etmek	Binalar ve fonksiyonlar arası mesafeler Kompakt yaya sistemi Yakın turistik yerler Dar cepheler Uzak turistik yerler	Kat ve Seviye sayısı 1. Kat Daha fazla kat	Bina ve Fonksiyonların Oryantasyonu Girişler, kapılar, pencereler Kamusal alana doğru oryantasyon Kamusal alandan uzağa doğru oryantasyon	Mobil durağan ve yaya aktiviteleri Hareket ve durma için aynı mekânlar Ayrı mekânlar
Mekânları tasarlamak Kenarları Tasarlamak	Ölçüler (Uzunluk, genişlik, alan) İnsan duyularına göre tasarlamak Küçük ölçüler Büyük mekânların içinde küçük mekânlar	Strüktür /Biçim Mekânsal diziler Kapalı vistalar önler	Kamusal ve özel alanlar arasındaki ara yüzler Yumuşak kenarlar Kamusal alan benzeri Fiziksel ulaşılabilirlik Dağıtmak için sert kenarlar	Kamusal ve özel alan arasındaki şeffaflık derecesi Pencere Kısa Mesafe Dağıtmak için Uzun mesafe Duvar

Şekil 2. 12 Gehl ve Svarre’in (2013) yaya sisteminin strüktürü, binaların ve fonksiyonların organizasyonu, mekânların kenarların tasarımı tablosu

Gehl ve Svarre (2013) yaya çevresini detaylandırmak için güvenli mekânlar oluşturulmasının gerektiğini söylemektedir. Şekil 2.13'te görüldüğü gibi cadde tasarımı için güvenliğin, trafik kazalarına ve trafik kazası korkusuna karşı, caddedeki suç ve şiddete karşı, istenmeyen hava koşullarına karşı ve memnuniyet vermeyen deneyimlere karşı oluşturulması gerekmektedir. Caddelerde yürümek, durmak, oturmak ve görmek için olanaklar oluşturulmalıdır. Aynı zamanda oyun, dans, müzik ve farklı kullanıcı grupları için aktivite olanakları tasarlanmalıdır.

Trafik ve kazalara karşı koruma Trafik kazaları Trafik korkusu Diğer kazalar	Suç ve şiddete karşı koruma Yaşamak /kullanmak Cadde hayatı Cadde avcıları Sosyal strüktür Kimlik Zamanda örtüşme ve birleşme Işıklandırma (karanlıkta)	İstenmeyen Hava Durumlarına karşı koruma Rüzgar Yağmur Sıcak/soğuk	Memnuniyet vermeyen deneyimlere karşı koruma Gürültü Duman Kötü koku Sis Parlama
Yürümek için olanaklar Yürümek için mekan Yürüme çizgileri Yürüme mesafesi Yüzey (Malzeme) Yüzey Seviye değişikliği	Durmak için olanaklar Durma zonları Durmak için destek	Oturmak için olanaklar Oturma zonları Avantajları maksimize etmek Öncelikli oturma İkincil oturma Dinlenmek için bank	Görmek için olanaklar Görmek-mesafeler Kısıtlanmayan görüş Bakış açıları Işıklandırma (gece)
İşitmek ve konuşmak için olasılıklar Gürültü seviyesi Konuşma mesafesi Bank yerleşimi	Oyun/Açılma için olanaklar Oyun Dans Müzik Tiyatro Farklı yaşlarda farklı insanlar	Kalabalık için aktivite olanakları Mekan/alan İzin/Kabul Zorluklar Nesiller	Barış , izolasyon ve Hareketsizlik için olanaklar

Şekil 2. 13 Tasarlamak ve kamusal alanı detaylandırmak (Gehl ve Svarre, 2013)

Şekil 2.14'te görüldüğü gibi, cadde tasarımı kullanıcıya olumlu deneyimler yaşatmalıdır. İyi havalarda caddeye eğlenceli aktiviteler eklenmelidir. Bu bağlamda

cadde tasarımında kullanıcının psikolojik ihtiyaçları ile beraber yeme içme gibi fizyolojik ihtiyaçları da düşünülmalıdır.

TASARIM				
Tasarlamak ve kamusal alanı detaylandırmak (Yaya çevresi)	Psikolojik İhtiyaçlar Yeme/İçme Dinlenme Koşma zıplama/oynama Tuvaletler	Küçük ölçekli servisler İşaretler Telefon kabinleri Paşa kabinleri Uyarı panoları Kasaba haritaları Sebze arabaları Bebek arabaları Çöp kutuları	Olumlu havayı eğlence için tasarlamak Güneş Sıcak/soğuk Havalandırma	Olumlu his deneyimleri için tasarlamak -estetik özellikle Görüş Doğa /bitkiler/ağaçlar/ç içecekler/hayvanlar

Şekil 2. 14 Tasarlamak ve kamusal alanı detaylandırmak (Gehl ve Svarre, 2013)

2.3.3. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Mekân Deneyimi

Deneyim bir insanın gerçekliği bilmesi ve inşa etmesinin farklı biçimlerini kapsayan bir terimdir. Gerçekliği inşa etmek için duyu organları kullanılmaktadır. Görme, tatma, dokunma, işitme ve koku alma ile beraber etrafımızdaki gerçeklik algılanmaktadır. Gerçekte mekânın biçim, renk, hacim, boyut gibi fiziksel özelliklerini ve güzellik, düzen, koordinasyon, denge, hiyerarşi, görsel zenginlik, yoğunluk, imgelenebilirlik, okunabilirlik gibi özelliklerini mekân deneyimlendiğinde algılanmaktadır. Mekânda iken bütün duyu organlarımız aynı anda algımızı oluşturmaktadır. Mekân içinde bedenimiz hareket ederken aynı zamanda gözümüz de farklı bakış açılarına doğru hareket etmektedir. Pallasma'ya (2006) göre, Rönesans döneminde duyularımız hiyerarşik bir sistem içinde değerlendirilmektedir. Görme ateş, su ve ışık ile duyma hava ile, koku buhar ile, tatma su ile ve dokunma dünya ile kısacası duyu kozmik bedenle ilişkilendirilmektedir. Mimarın deneyimi ise çok duyuludur. Mekân ve oran göz, kulak, burun, ten, dil, iskelet ve kaslarla ölçümlenmektedir. Bu bağlamda mimarlık birbiri ile ilişki kuran ve aynı zamanda birbirine karışan yedi duyusal deneyimin gerçekliğini içermektedir (Pallasmaa, 2006). Merleau-Ponty (1996), gözün kendi kendini hareket ettiren bir alet olarak dünya ile heyecanlanıp onu elinin izleriyle görünene geri veren olduğunu

söylemektedir. Merleau-Ponty'nin (1996) burada vurguladığı görsel deneyimdir. Ten ise ufuk, boyut, boyutsallık, kalınlık, derinlik, uzay, uzaysallık kavramları ile ilişkilendirilmektedir (Merleau-Ponty, 1996).

Görme eylemi hem bedenimizin hareketi hem de gözün hareketi ile beraber mekânda farklı bakış açılarını deneyimlememizi sağlamaktadır. Ancak mekânsal deneyimin tamamlanması için diğer duyu organlarımızın ve bedensel hareketimizin gerçekleşmesi gerekmektedir. Merleau-Ponty'e (1996) göre bütün deneyimler tekrar toplama, hatırlama ve kıyaslamayı içermektedir. Bu bağlamda anıyı oluşturmaktadır.

Ancak algı beynimizde işlenirken kültürü, tarih, eğitim, his, kişilik özellikleri gibi verilerle yorumlanmaktadır. Algı ve bizim yorumlama biçimimiz deneyimimizi oluşturmaktadır. Şekil 2.15'te Tuan (1977) deneyim, duyu, his ve düşünce arasındaki ilişkiyi ifade etmektedir. Duyu, algı ve kavrama insan deneyimini oluşturmaktadır ve deneyim sırasında kavramadan duyuya hisler artarken duyudan kavramaya da düşünce artmaktadır. Tuan'a (1977) göre, deneyim ve uzamsal kalite hakkında insanoğluna güçlü hisler oluşturan kavramlar, kinestesiya, görsel deneyim ve dokunma deneyimidir.



Şekil 2. 15 Tuan (1997) tarafından hazırlanmış deneyim tablosu.

Schmid (2008), Lefebvre'nin (1974) "Mekânın Üretimi" kitabı hakkında yazdığı makalesinde sosyal mekânın sadece maddesel materyaliteyi taşımadığı aynı zamanda kavram, his ve deneyimden oluştuğunu söylemektedir. Lentini ve Decortis'e (2010) göre mekân deneyimi coğrafik ve duysal olduğu kadar sosyal ve insanlara özgü

ölçütlerin de olduğu karmaşık bir fenomenolojiden yararlanmaktadır. Bu bağlamda çalışmalarında çevre ile iletişime geçilen beş deneyimleme ölçütünü değerlendirmektedirler. Lentini ve Descartes'in (2010) psikolojik deneyim ölçütleri aşağıdaki özetlenmektedir.

- Geometrik ve coğrafik deneyim, çevrenin uzaklık, strüktür, biçim, mekânı oluşturan farklı elemanların konumları gibi fiziksel elemanların deneyimidir.
- Duyusal deneyim, renk, koku, malzeme, doku gibi çevrenin duyuşal bir şekilde deneyimlenmesidir.
- Kültürel deneyim, davranışsal uygunluk, kültürel beklentiler ve davranışların anlaşılması, umut edilen ve kabul edilen davranışların sonuçlarını kapsamaktadır.

Diğer iki deneyim türü için fiziksel, duyuşal ve kültürel özelliklerin dışında mekân deneyiminin anlamı ile ilişkilendirmişlerdir. Bu tür deneyimler ikiye ayrılmaktadır.

- Kişisel deneyim bireysel olarak anlamı da içeren mekân deneyimidir.
- İlişkisel deneyim mekânda oluşan iletişim olanaklarının deneyimlenmesini içermektedir.

Geometrik, coğrafik, duyuşal, kültürel, kişisel, ilişkisel deneyimler mekân deneyimini çeşitlendirse de, gerçekte mekân deneyimi bunların hepsini kapsamaktadır. Gifford (1983), iletişim sırasında insanlararası mesafeyi incelemek için kişisel mekân deneyiminden faydalanmaktadır. Perdikogianni (2007), kent ve komşuluk ilişkileri üzerinden yer oluşumu üzerinde deneyiminin rolünü tartışmaktadır. Stavrides (2006), heterotopya kavramı ile mekân deneyiminin ilişkilendirmektedir. Diğerleri olarak adlandırılan insanların mekânsal sınırlarını ve mekânla uyumlu/uyumsuz hale gelme süreçlerini incelemektedir. Gerçekte mekân deneyimi içinde mekân olan her yerde kentlerde, sokaklarda, parklarda insanın boşluğa sınırlar getirdiği mekân hissini tamamladığı her yerde devam etmektedir.

Cullen (1961), kırsal bölgede yer alan tek bir konutun mimarlık olarak deneyimlendiğini, ancak binalar bir araya gelmeye başladığı andan itibaren sanat deneyiminin imkânlı hale geldiğini söylemektedir. Binalar biraraya geldiğinde çok farklı deneyimler oluşmaya başlamaktadır. Cadde deneyiminde fiziksel mekân değiştikçe kullanıcının görsel algısı da değişmektedir, aynı zamanda mekân farklılaşmaktadır. Bu da sürpriz, gerilim gibi hisleri beraberinde getirmektedir. Aynı zamanda Cullen'a (1961) göre, binaların bir grup olarak biraraya geldiği düşünülürse, aralarında oluşan mekânın kendisinin ve kendisini oluşturan binaların ötesinde bir yaşama sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda çevre hissel bir reaksiyon gerçekleştirmektedir. Bu reaksiyon üç şekilde ortaya çıkmaktadır:

- Optik ile ilgili: Kentsel mekânda yaya deneyimi bir çok seri görüş ortaya çıkarmaktadır. Tasarımdaki amaç seri görüşte duylara etki etmeyi başaran kentsel elemanların ortaya çıkarılmasıdır. Uzun ve düz bir yolun monoton bir etkisi vardır. Çünkü aynı elemanlar birbirini takip etmektedir. Cullen'a (1961) göre insan akli zıtlıklara göre hareket etmektedir. Eğer biçimler arasında farklılıklar varsa seri görüş etkisi hissedilmektedir. Seri görüşün bir başka etkisi de kentsel mekânda bütünlüğün elde etmesidir. Mevcut görüş ya da mekâna bakış ve yeni gelen mekâna bakış kenti uygun bir dramaya çevirmektedir (Cullen, 1961).
- Mekân ile ilgili: Çevrenin gerçekleştirdiği hissel reaksiyon bedenimizin pozisyonu ile ilişkilendirilmektedir. Bir odaya girildiğinde kullanıcı tarafından sessiz bir şekilde dışarıdayım, içerdeyim ve tam ortadayım mesajı verilmektedir. Bu bağlamda beden kendini "burada-orada" olmak üzere mekân ile ilişkilendirmektedir. Cullen'a (1961) göre bu his caddede veya meydana olmak ile ilgili bir histir.
- İçerik ile ilgili: İçerik mekân oluşumunda renk, doku, ölçek, stil, karakter, benzersizlik gibi kavramlarla ilişkilidir. Bir cadde üzerinde yürünülürken farklı mimari üslupların bir arada olduğu ya da katmanlaştığı fark edilmektedir. Yeni bir caddede yürünülürken ise düz yollar ve tek tip üsluplar vardır. Cullen (1961) içerik ile ilgili yaptığı değerlendirmede benzerliği eleştirmektedir.

Bu bağlamda içerik kentsel mekanın farklılaşmasını da beraberinde getirmektedir. Bu durum Cullen (1961) tarafından “bu ve o” olarak adlandırılmaktadır. Kentsel mekân olarak caddeleri bazı kelimelerle açıklamaktadır. Bu kelimeler Cullen’ın (1961) görüşleri ile beraber içerik bakımından tez kapsamında yorumlanmaktadır.

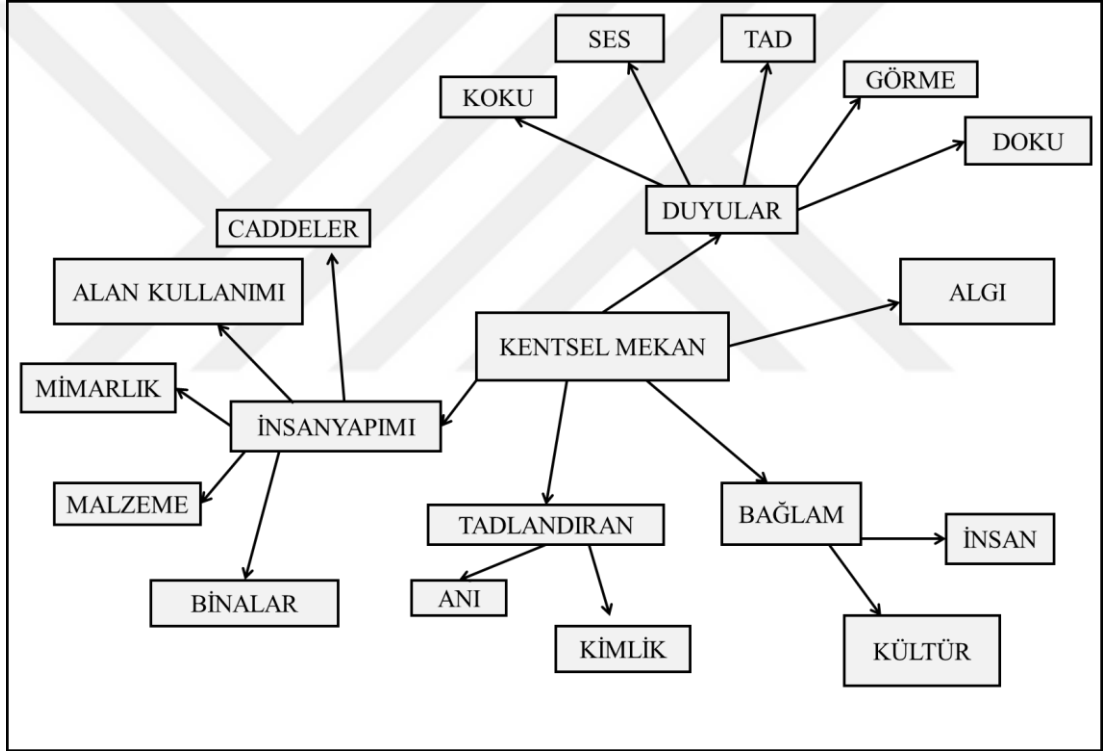
- Hareket halinde olma: Caddelerdeki insan davranışlarından biridir ve kullanıcı durduğunda bir sonraki aşama hareketi düşünmektir. Cullen (1961) kilisedeki iyi tasarlanmış yürüme hareketine bezer şekilde kentsel mekânda da iyi tasarlanmış yürüme hareketi önermektedir. Caddedeki kullanıcı hareketinin başlangıçtan bitimine kadar algısal olarak tasarlanması gerekmektedir.
- Akışkanlık direnci : Statik ve dinamik hareketlerin bir arada olduğu mekânlarda akışkanlık direncine rastlanmaktadır. Bu terim aynı zamanda iç mekân ile dış mekânın birleşimini de tanımlamaktadır.
- Kapanım: İç mekanın dış mekana açılmasını temsil etmektedir. Aynı zamanda sarmalanmanın tamamen kapanmasıdır.
- Sarmalanma: Sarmalanma yürüyen bedenin ya da tekerlekler üzerinde hareket eden motorlu taşıt içindeki bedenin etrafındaki biçimler ile sarmalanmasını içermektedir. Devam eden cephelerde hareket, çıkışı engelleyen dikdörtgen yapı tarafından gerilim altında tutulmaktadır. Böylece saf akışkanlık ile sarmalanma arasında anlık bir denge kurulmaktadır.
- Oradalık: Yol ve dağın ilişkisine bakacak olursak dağın yola göre her zaman orada olma durumu vardır. Bu aslında caddeler için de geçerlidir. Özellikle meydan ile başlayan-biten, doğrusal devam eden caddelerde yürüme, oturma ve sabit durma hareketinde meydanın orada olma durumu söz konusudur.
- Seviye değişimi: Yüksekliği az olan mekânlar sarmalanma duygusunu hissedilmesine neden olmaktadır. Yüksekliği fazla olan mekânlar ise komuta ve üstünlük hissedilmesine neden olmaktadır. Cullen’a (1961) göre inip çıkma eylemi bilinir hale gelmek ve yükselme eylemi bilinmeyen yere kadar götürmek anlamına gelmektedir.

- Daralma: Binaların bir araya geldiği ve binalar arasındaki alanların daraldığı mekânlardır. Bu tür mekânlarda yayaların hareketi kontrollü olarak sağlanmalıdır.
- Değişim: Bir kasabada yaşayan kullanıcının hareket ettiği mekân katmanları hislerde doğrudan bir etki uyandırmaktadır. Cullen'a (1961) göre ızgara planlar bu nedenle insan doğasına aykırı olarak değerlendirilmektedir.
- Uygunluk: Bu kavram bir toplumun bireyleri arasında korunması gereken karşılıklı saygıya bağlıdır. Cullen'a (1961) göre uygunluk görgü kuralları ile tamamen aynı değildir. Örnek olarak mütevazı bir cadde bir mağazanın metal işli tabelası ile süslenmektedir. Uygun görülmebilir ancak bu mağaza metal işi yapan bir firmaysa uygunluğunu korumaktadır.

Cullen (1961) kentsel mekânda algıyı incelemek için bu kelimelerin yanı sıra dolaysızlık, detayda görmek, gizli kasaba, kentsellik, çapraşıklık, dolaşıklık, nostalji, beyaz tavus kuşu, keşfetme, yakınlık, ilüzyon, metafor, hikayeler anlatmak, farkedilebilir yokluk, belirli nesnelere, heykel gibi tasarlamak, geometri, zahmet, ilişki, ölçek, planda ölçek, bükülme gibi anahtar terimler kullanmaktadır. Fonksiyonel gelenek başlığı altında ise strüktür, kaligrafî, reklam, tren yolları, saygı, adımlar, siyah ve beyaz, doku, harflendirme, kırpma ve yol anahtar kelimelerini kullanmaktadır.

Jacobs'a (1993) göre, göz hiçbir şey göremeyinceye kadar hareket etmektedir ve hareket eden insanların olduğu caddeler iyi caddelerdir. Massengale ve Dover (2014) ise yürünebilirliği yaşanabilirliğin bir alt ölçütü olarak değerlendirmekte ve yürüme deneyiminin şekillendirilmiş rahat, bağlantılı, ilginç (hatırlanabilir) ve güvenli olması gerektiğini savunmaktadır. Bu aynı zamanda yaşanabilir caddelerin kullanıcıya yaşam sunması ile ilişkilendirilmiştir. Vroman ve Lagrange (2017) hareketin kalitesi terimini kullanmaktadırlar. Araştırma kamusal alanla mimarlığın ara kesiti olan bir alanda üç farklı elemanın farklı şekilde yerleştirilmesi ile beraber insan hareketlerindeki farklılaşmayı incelemektedir. Yüksek elemanların kullanımının güzergâhı değiştirdiği düşünülmektedir (Vroman ve Lagrange, 2017).

Sheller (2014) ise kinestetik deneyimden bahsetmekte ve beden hareketinin kinestetik hissinden dolayı zaman ve mekânı kavradığımızı ve kendimizi dünyaya adapte ettiğimizi söylemektedir. Mekânı hareket akışının ritmi ve sürtünmesi ile yarattığımızı eklemektedir (Sheller, 2014). Yaya odanın merkezine hareket eden aktif bir katılımcıdır. Şekil 2.16’da incelendiği gibi ne kadar kentsel çevre mimarlar ve kent tasarımcıları tarafından görsel elemanlara bir vurguyla tasarlanırsa da kentsel yaşanabilirlik farklı persepektifleri, sesleri, kokuları, dokuları ve tatları da içine alan cadde deneyimini içermektedir.



Şekil 2. 16 Kentsel mekânda deneyim (Temple, 2013)

Bu bağlamda tez kapsamında caddelerde yaşam, ne deneyimlendiği ile ilişkiden yola çıkarak kurgulanmaktadır. Hareket deneyimi ise aktiviteler ile beraber caddede algıladıklarımızdır. Algı, duyu organlarımızın mekân deneyimidir.

Görsel deneyim; Görme caddeyi deneyimleme yöntemlerimizden biridir. Fiziksel mekânda görme deneyimi birçok şeyden etkilenmektedir. Gözün uzaklık, ışık, renk değişikliklerini algılamada kabiliyeti vardır (Porteous, 1996). Bazı araştırmacılara

göre gözün baskın bir karakteri vardır örneğin Porteous (1996) batı kültürlerinde gözün diğer duylara göre daha aktif ve keskin olduğunu söylemektedir. Pallasmaa (2011), “Tenin Gözleri’nde” bu konuyu tartışmaya açmakta ve dokunsallığın da görme duyusu kadar baskın olduğunu anlatmaktadır.

Görme deneyiminin özelliklerini irdelersek, duyu organının göz, alınan verinin ışık, transfer tipinin ışık, duyu organının etkinliğinin açık ve kapalı göz, çevrenin etkinliğinin perspektif, eylem tipinin kontrollü, algının derinliği ve yönünün doğrusal bakış açısı olduğu görülmektedir. Kentsel mekânın görme duyusu ile algılanan özellikleri olarak renk, biçim, hacim, boyut, yoğunluk, görsel zenginlik, görsel kordinasyon, imgelebilirlik, öznellik, doğa ile tutarlılık olduğu görülmektedir (Naghizade ve Ostadi, 2014).

Aynı zamanda görme duyusunun diğer duylarla da ilişkisi vardır. Bir cadde üzerinde yürürken gözler kokunun ya da sesin geldiği tarafa çevrilmektedir. Bu bağlamda göz boşluk, uzaklık, ışık kalitesi, renk, biçim, dokunsal öğelerden etkilenmektedir. Gehl (2010), görme duyusunun ve hareket ile ilgili olan yaya donatılarının önüne ve aşağıya bakan yayayı kesin uyardığını söylemektedir. Ancak yukarı bakışımız sınırlıdır. Bu nedenle de Gehl’e (2010) göre, yatayda ilerleyen duyu sistemimiz mekân deneyimi için anahtardır. Görsel deneyimi ve bakışın kentsel mekânda nereye odaklandığını irdelleyebilmek için bakış izleme gözlükleri kullanılmaktadır. Bakış izleme teknolojisi kentsel mekânda farklı kullanıcıların görsel deneyimlerinin değerlendirilmesine olanak tanımaktadır (Noland, Weiner, Gao, Cook ve Nelessen, 2017; Simpson, 2018). Simpsons (2018), görsel deneyim sırasında insanların zemin, gökyüzü, bina cepheleri, insanlar, nesnelere ya da yakın alana baktıklarını söylemektedir. 24 kişinin 12 caddeki bakışlarını bakış izleme gözlükleri kullanarak haritalandırmaktadır (Simpson, 2018). Nasar (1984) ise, mimarlık öğrencilerinin görsel cadde deneyimi tercihlerini Japonya ve Amerikadaki farklı caddeler için, doğa (yok, az, baskın), araçlar (yok, az, baskın), ve kaotik/düzenli, bakımlı/bakımsız, açık/kapalı, basit/karmaşık sıfatları ile incelemektedir. İki çalışma da görsel deneyime odaklanarak neye baktığımızı ve neyi deneyimlediğimizi irdellemektedir.

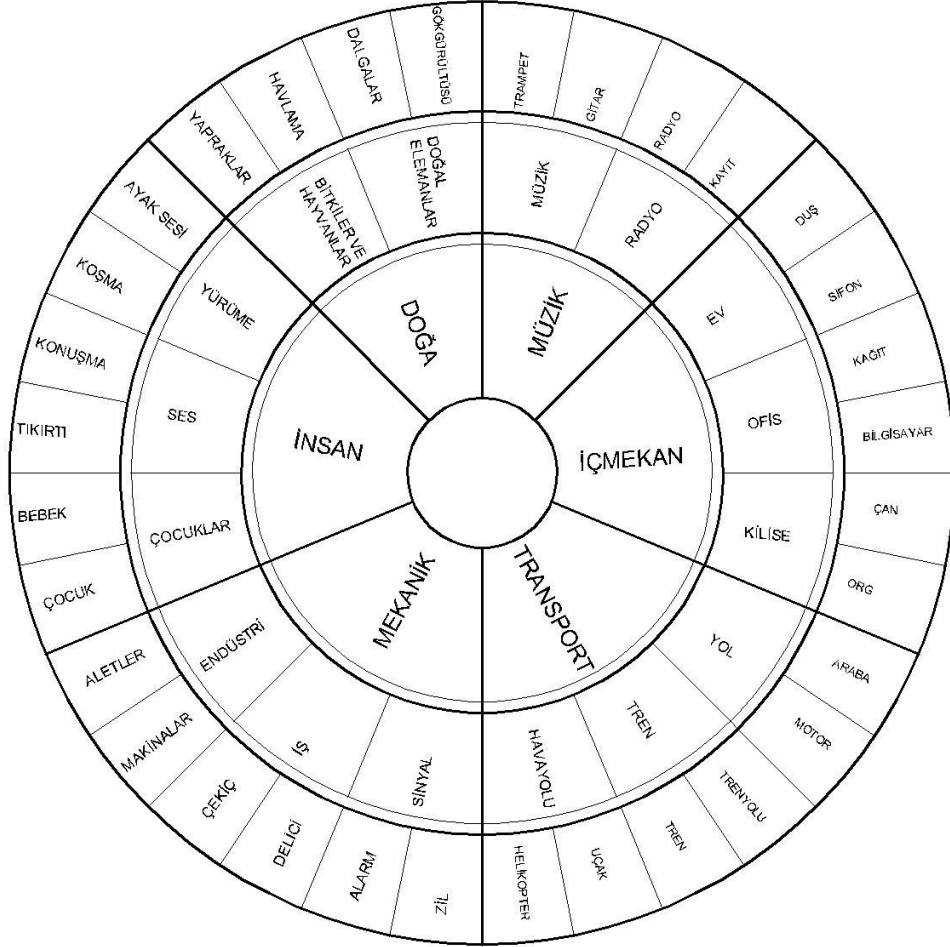
Ses Deneyimi; Bir cadde üzerinde yürünürken farklı kaynaklardan çıkan sesler de deneyimlenmektedir. Korna sesleri, insanların ayak sesleri, motorlu taşıt sesi, insan sesleri caddede duyulan seslere örnek olarak gösterilmektedir. Görsel deneyimden farklı olarak ses deneyimi sınırları belli olmayan mekânlar oluşturmaktadır. Ses deneyimi bu bağlamda görsel deneyime göre daha akışkan ve odaklanamadığımız yerleşemeyen bir deneyimdir (Porteous, 1996). Ses deneyimi hissel çevre ile aktivite arasındaki ilişki (Diaconu, 2011), akustik iletişimi (Truax, 1984) de kapsamaktadır. Herhangi bir caddede yürürken işittiğimiz sesler insan, doğa, müzik, ulaşım ve mekanik sesler olarak sınıflandırılmaktadır.

İnsan sesleri yürüyüş, koşma, konuşma sesi, kahkaha, bebek ağlaması, çocuk sesi gibi örneklerle sınıflandırılmaktadır. Doğa, ses, bitkiler, hayvanlar ve doğal elemanlar olarak sınıflandırılmaktadır. Havlama, yaprak sesleri, gök gürültüsü ve dalgalar örnekleridir. Müzik sesleri, canlı olarak enstrümanlarla yapılan müzik ve televizyon radyo gibi teknik donatıların çıkardığı müzik ile örneklenmektedir. İç mekân sesi ev, ofis ve tapınma mekânlarından çıkan sesler olarak sınıflandırılmakta ve duş, sifon, bilgisayar, çan sesleri ile örneklenmektedir. Ulaşım sesleri kaynağı yol, tren yolu ve havayolu olan seslerdir. Helikopter, uçak, tren, motor araba ile örneklenmektedir. Farklı kültürel yapılar oluşturan farklı caddelerde sesler de farklılaşmaktadır. Hristiyan toplumların yaşadığı caddelerde çan sesleri duyulurken, Müslüman toplumların yaşadığı caddelerde ezan sesleri duyulmaktadır.

Ses deneyiminin özelliklerini irdelersek duyu organının kulak, alınan verinin ses olduğu görülmektedir. Duyu organı ses alıcıları ile etkin hale gelmektedir. Kentsel mekânın ses ile algılanan özelliklerinin derinlik, uzaklık, boşluk ve doluluk, duvar kaplamalarının özelliği, sosyal iletişim, trafik, canlılık, güvenlik, doğanın sesi ve titreşim olduğu görülmektedir (Naghizade ve Ostadi, 2014)

Ses yürüyüşü, kullanıcının, çevresi, tarihi, kültürü ve farklı bağlamlarda mekân ile ilişkisini ses bağlamında irdeleyebilmek için uygulanan bir yöntemdir. Literatür incelendiğinde bu yöntemi farklı alanlarda kullanan çalışmaların olduğu

görülmektedir (Adams ve diğerleri, 2008; Hong, Lee ve Jeon, 2010; Paquette ve McCartney, 2012; Staško, 2015; Westerkamp, 1974). Şekil 2.17’de kentsel ses taksonomisi başlıkları ve alt başlıkları ile beraber gösterilmektedir.



Şekil 2. 17 Kentsel Ses Taksonomisi (Aiello ve diğerleri, 2016)

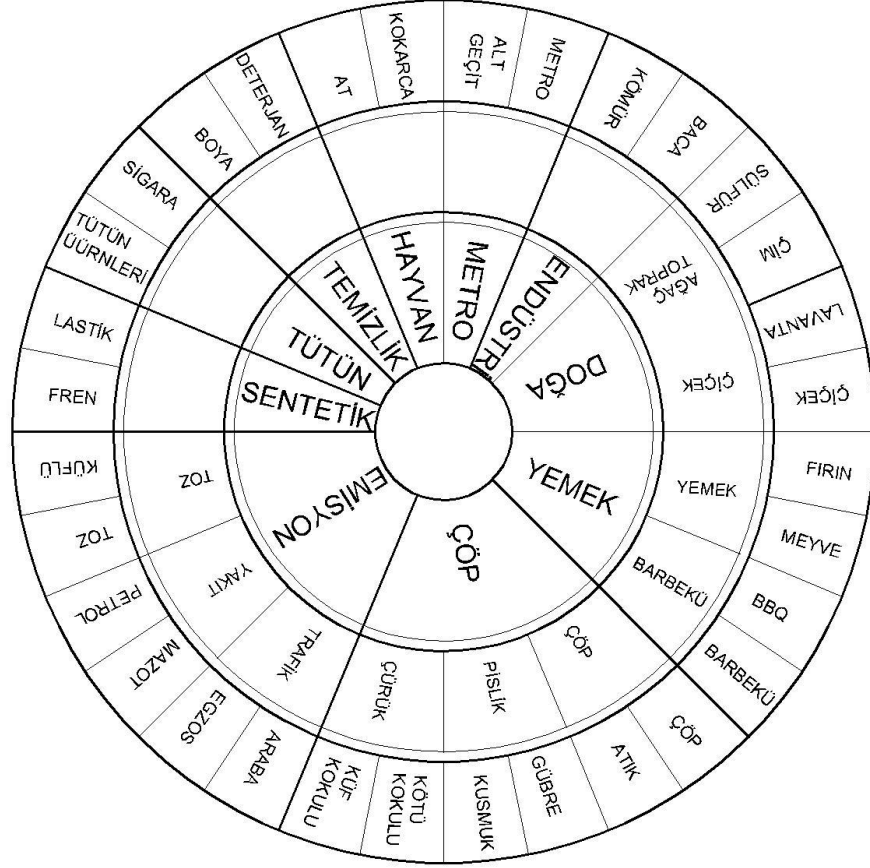
Radicchi (2017), ses yürüyüşlerinin nasıl uygulanacağına dair bazı ölçütler belirlemektedir. Bu ölçütler konum, süre, katılımcı çeşitliliği, güzergâh, değerlendirme noktaları, görsel yoksunluk, teknik donatı başlıkları altında toplanmıştır. Bu çalışma duyu yürüyüşleri için bir kılavuz oluşturmaktadır (Radicchi, 2017). Aiello ve diğerleri (2016), kentsel mekânda memnuniyet veren ya da

vermeyen sesleri tespit etmek için geliştirdikleri yöntemi Londra ve Barselona’da uygulamışlardır. Aynı zamanda ses çevreleri ve hisler arasındaki ilişkiyi irdemişlerdir. Müziğin olduğu alanların kullanıcıya eğlence ve hüznü hatırlattığını tespit etmişlerdir. Bu sayede kentsel mekânı kaotik, monoton, rahatlatıcı ve ilginç sıfatlarıyla haritalamışlardır.

Koku Deneyimi; Çevresel olarak Porteous’a (1996) göre, koku sesten daha az bilgi ve daha çok duygu içermektedir. Koku mekânı strüktüre edilemeyen, kaplanmış, kontrolsüz bir mekândır. Koku dünyası dağılmış, tam oluşmamış, geçici ve duyusaldır. (Porteous, 1996). Herhangi bir cadde üzerinde hareket edildiği zaman etrafımızın kokular ile çevrelenmiş olduğunu hissedilmektedir. Yemek kokusu, taze çimlerin kokusu, çiçeklerin kokusu, baharat kokusu ile beraber farklı kokularla da caddelerde karşılaşmaktadır. Topozmia terimi kokuların yerlerini ve mekânla ilişkisini anlamlandırmak için kullanılan bir terimdir (Drobnick, 2002). Drobnick (2002) koku çevrelerinin pitoresk’in hoş kokulu bir türü olduğunu söylemektedir. Koku deneyiminin özelliklerini irdelersek duyu organının kulak, alınan verinin koku, transfer tipinin hava olduğu görülmektedir. Duyu organı koku alıcıları ile etkin hale gelmektedir. Evren koku alanının tamamıdır. Kentsel mekânın koku ile deneyimlenen özelliklerinin doğal elemanların varlığı, temizlik, hava kirliliği, anı ve mekân hissi, uzaysal devamlılık olduğu görülmektedir (Naghizade ve Ostadi, 2014).

Ancak hissedilen bir deneyimin görselleştirilmesi daha zordur. Kentsel mekânda deneyimlenen kokunun görselleştirilmesi için koku haritaları kullanılmaktadır. Mc Lean (2017), Amsterdam’daki kokuları haritaladığı çalışmasında waffle, çiçek, odunsu, tatlı, kuru reçine, yaprak ve taze yağmur, balık kahve, baharat, çamaşır, eski kitap, sigara, kanal ve çikolata gibi kokulara kentte rastlamaktadır. Koku haritalarını oluştururken 5’li likert ölçeği kullanarak şiddetlerini belirlemiştir (McLean, 2017). Koku çevresinin haritalanması ve belirlenmesi yaşayan çevrenin değerlendirmesinde yeni bir bakış açısı getirmiştir. Quercia ve diğerleri (2015), koku çevrelerini haritalamak için katılımcıların deneyimlemelerini kaydetmelerini istemişlerdir. Sosyal medya kullanarak bu bilgiler toplanmıştır. Sonuç olarak koku deneyimi, metro, doğa, hayvan, çöp, sentetik, temizlik malzemeleri, yiyecek endüstri ve

emisyon olmak üzere sınıflandırılmıştır. Her bir sınıflandırmada örnekler farklı caddelerde farklılaşmaktadır (Quercia ve diğerleri, 2015). Şekil 2.18’de kentsel mekânda koku taksonomisi başlıklar ve alt başlıklarla beraber özetlenmektedir.



Şekil 2. 18 Kentsel mekânda koku taksonomisi (Quercia ve diğerleri, 2015)

Tat Deneyimi; Yemek insanın temel ihtiyaçlarından biridir. Aynı zamanda caddenin kullanım nedenlerinden de biridir ve tat deneyimi kullanıcıya keyif veren bir deneyimdir. Çoğu zaman kentte, yön bulmak için bir restoran ya da kafenin ismini takip edilmektedir. Tat deneyimi ile mekân özdeşleştirilmektedir. Anılarımız da kentsel mekânda tat deneyimi ile özdeşleşmektedir. Herhangi bir caddede yediğimiz dondurma, caddenin köşesindeki simitçi, mekânı tanımlamamıza yardım etmektedir. Aynı zamanda caddede yemek yerken geçirdiğimiz süre caddedeki diğer çevresel

özelliklere odaklanmamızı sağlamaktadır (Naghizade ve Ostadi, 2014). Ancak tat deneyiminin caddelerde ölçülmesi ve haritalanması caddelerde yer alan kafe restoran büfelerdeki menülerin tadına bakarak gerçekleştirmektedir. Tat deneyiminin özelliklerinin irdelersek duyu organının dil ve ağız, alınan verinin tat ve aroma, transfer tipinin ağız olduğu görülmektedir. Duyu organı tat alıcıları ile etkin hale gelmektedir. Özneldir ve eylemle oluşmaktadır. Tat almaya yoğunlaşmak gerekmektedir (Naghizade ve Ostadi, 2014). Tat deneyiminin ölçülmesi tez çalışmasında kapsam dışı bırakılmıştır.

Dokunsal Deneyim; Diğer hislerden farklı olarak dokunsal deneyim kentsel mekân ile daha yakından bir temas gerektirmektedir. Zaman ile beraber herhangi bir caddede yürürken ayaklarımız altındaki zeminin malzemesi, merdivenlerden inerken ya da çıkarken kullandığımız küpeşte, oturmak için kullandığımız kentsel mekân kentin dokunarak deneyimlediğimiz fiziksel elemanlarıdır. Psikologlar dokunsal deneyimi sıcaklık, acı ve basınç olarak tanımlamaktadır ve nesnenin biçimi ve yüzeyi ile ilgili bilgi vermektedir (Diaconu, 2011). Aynı zamanda kaşıntı ve gıdıklanma gibi deneyimlerle ve mekanik kimyasal ve termal uyarıcılarla ilişkilidir (Naghizade ve Ostadi, 2014). Naghizade ve Ostadi (2014) dokunsal deneyimin tip ve doğasına göre dört gruba ayırmaktadır. Sıcak/soğuk, ıslak/kuru, yumuşaklık/sert ve pürüzsüz /pürüzlü, kullandığı sıfatlardır. Ten fiziksel uyarıcılara karşı doğrudan ve dolaylı olarak alıcıdır. Dokunsal deneyimin ayırıcı özelliklerini eskilik, ayrıntınlık, etkileşimlilik, kişisellik, doğrudanlık, kabul edilebilirlik olarak belirlemektedirler (Naghizade ve Ostadi, 2014). Doku, dokunsal deneyimin gözlemlenebilir özelliklerinden biridir. Kentsel ortamda doğrudan dokunmak elimizle ve ayaklarımızla gerçekleşmektedir. Pallasmaa'ya (2011) göre, dokunsal deneyim bize mekânsal derinliği veren tek deneyimdir. Çünkü dokunmak, ağırlığı, durağanlığı, nesnelere birlikteliği hissetmemize neden olmaktadır. Derin ve gerçek deneyim bir fotoğraf üzerinden değil, nesnelere dokunsal deneyimi ile desteklendiğinde oluşmaktadır. Dokunsal deneyimdeki zaman kavramı ise iki şekilde ortaya çıkmaktadır. İlki dokunduğumuz nesnenin bize bir anıyı hatırlatması ikincisi ise hareket ile ortaya çıkan zamandır. Dokunsal deneyimin özelliklerini irdelersek duyu organının ten, alınan verinin sıcaklık, nem, basınç olduğu görülmektedir. Doğrudan ve

öznelir. Eylem ve reaksiyonla oluşmaktadır. Sıcaklık, nem, duvar malzemesi, yüzey esnekliği, durağanlık hareketin devamlılığı ve iklimsel konfor kentsel mekânın dokunarak deneyimlenen özellikleridir (Naghizade ve Ostadi, 2014).

Şekil 2.19’da beş duyuusal deneyiminin özellikleri incelenmektedir. Görsel deneyim genel özellikler gösterirken işitsel deneyim belirli sınırlar içinde gerçekleşmektedir. Bu nedenle kamusal özellikler göstermektedir. Kokusal deneyim ise yarı-kamusal özellikler göstermektedir. Kokunun varlığı ile beraber kişinin öznel deneyimi koku deneyimini oluşturmaktadır.

Algı Sistemi	Duyu Organi	Alınan Veri	Transfer Tipi	Duyu Organının Etkinliği	Çevrenin Etkinliği	Kapsam	Eylem Tipi	Algının Derinliği ve Yönü	Kentsel Mekanın Algılanan Özellikleri
Görsel	Göz	Işık	Işık	Açık ve kapalı göz	Perspektif	Genel	Kontrollü Eylem	Doğrusal bakış açısı	Renk, biçim, hacim, boyut ,yoğunluk, görsel zenginlik, görsel kordinasyon, imgelebilirlik, kişisellik, doğa ile tutarlılık
İşitsel	Kulak	Ses (tip, yön, uzaklıki kaynak, konuşma	Ses	Ses alıcıları	Yankı	Kamusal	Reaksiyon	Tüm yönlerden işitme	Derinlik ve uzaklık, dolu ve boş, duvar kaplamalarının özelliği, sosyal iletişim, koşuşturma ve trafik, canlılık, güvenlik, sesler ve isimler, doğanın sesi , titreşim, acil
Kokusal	Burun	Koku yönü	Hava	Burun koku alıcıları	Koku alanının tamamı	Yarı-kamusal	Reaksiyon	Tüm yönlerden koku	Doğal elemanların varlığı, temizlik, hava kirliliği, anı ve mekan hissi, uzaysal devamlılık
Tatsal	Dil ve ağız	Tad ve aroma	Ağız	Tad alıcıları		Öznel	Eylem	Tad almaya yoğunlaşma	Boşluk tadı, destek noktaları, zihinsel referans noktalarının tanımı
Dokusal	Ten	Sıcaklık, nem, basınç, acı, duyarlılık, şiddet	Doğrudan	Ten özellikleri	Var olan objeler	Öznel	Eylem ve reaksiyon	Dokusal	Sıcaklık ve nem, duvar malzeme, detay ve malzemenin hacim derinliği, süre, hissedilen , geçmiş, yüzey esnekliği, sanat, durağanlık, hareketin devamlılığı, iklimsel konfor, algının dört ölçütü

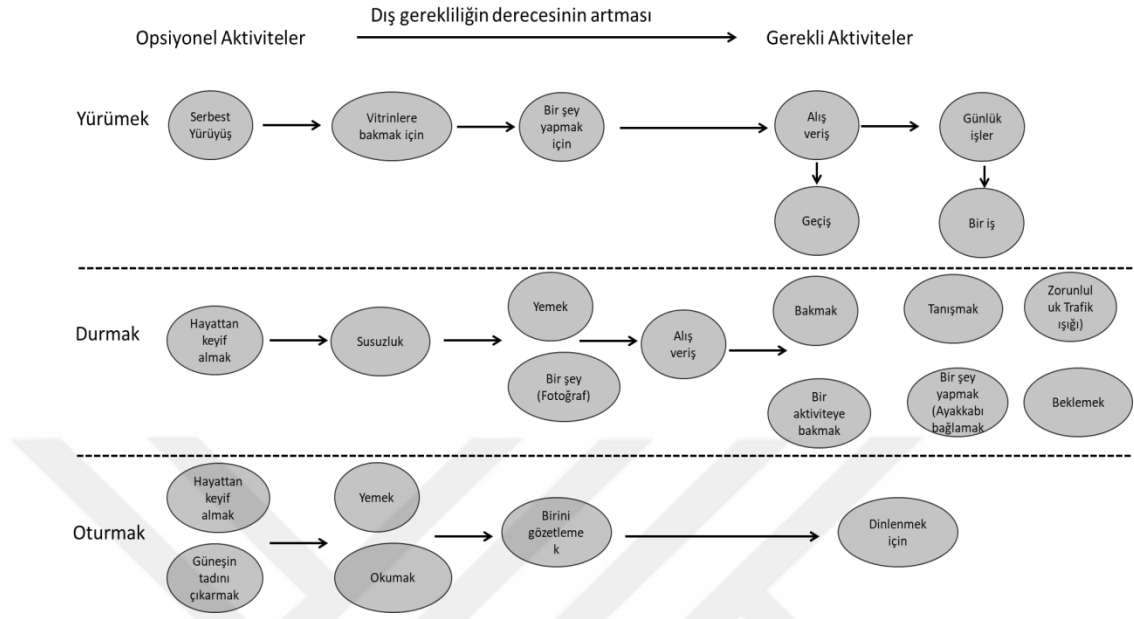
Şekil 2. 19 Beş duyunun özelliklerinin kıyaslanması (Naghizade ve Ostadi, 2014)

2.3.4. Hareket Deneyiminin Bileşeni Olarak Aktivite

Caddedeki aktivitenin tamamı harekettir. White’a (1999) göre, bazı caddeler sadece sirkülasyona adanmıştır. Ancak mağaza önlerinin bina kullanımının ya da kaldırım fonksiyonlarının kullanıcıyı biraz yavaşlatmaya, hatta durmaya devam etmesi gerekmektedir. Kullanıcının demografik bilgileri, yürünebilirliğin hacmi, yönü, hızı, araç kullanım profili ve vitrinler caddedeki yaşamı etkilemektedirler. Zamansal

döngüler, mevsimlik (turist), yıllık (öğrenciler), aylık (mağaza indirimleri), haftalık (pazarlar), hafta içi hafta sonu, gece gündüz, sabah ikindi olmak üzere değişmektedir. Aktivite türlerinin ve yoğunluklarının mekânsal dağılımı cadde boyunca çeşitli ve düzensizdir. Hareketin yoğunluğu cadde boyunca bina tiplerinin durumuna dış fonksiyonların durumuna, besleyici yol bağlantılarına, toplu taşıma duraklarına bağlı olabilmektedir (White, 1999). İyi caddelerde hareketten duyulan bir memnuniyet oluşmaktadır. Tibbalds (1992), fiziksel özelliklerinin başarısının yanı sıra çekici şehirlerin karışık kullanım ve aktivite imkânı sunduklarını söylemektedir. Ancak tasarımcıların planlarda aktivite bölümlerini açık bir şekilde tanımlamaları gerekmektedir. Özellikle mülkiyet sahipleri önemli yaya güzergâhlarında ve ölü cephelerin önünde aktivite çeşitliliğini planlamalıdır (Tibbalds, 1992). Genelde hızlı trafik caddedeki aktivitelerle ters orantılıdır. Ancak Bosselman ve diğerlerinin (1999) çalışmasında, hızlı trafiğe sahip bulvarlardaki kullanıcılar, caddeyi yavaş trafiğe sahip caddelerdeki kullanıcılardan daha yaşanabilir olarak değerlendirmişlerdir. Bir caddeye baktığımızda planlama stratejilerinin yaya hareketine mi motorlu taşıt hareketine mi öncelik verdiği kolayca algılanabilmektedir. Kullanıcılar caddede güvenli, rahat, etkilenmiş ya da yabancılaşmış hissetmektedir.

Gerçekte caddelerde hareket deneyimi beş duyu organı ile algıladıklarımızdan ibarettir ve kullanım ve aktivite ile kesişmektedir. Paasch (2015) mekânı, algının mekânı ve aktivitenin mekânı olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Algının mekânı, bireyin görsel, işitsel, dokunsal, tatsal ve kokusal deneyimleri ile oluşmakta, biçimlerden, dokulardan, hareketten, yükseklikten ve derinlikten etkilenmektedir (Paasch, 2015). Aktivitenin mekânı ise hareket ile oluşmakta ve kullanımdan etkilenmektedir (Paasch, 2015). Kullanıcıların cadde kullanım nedenleri, yürümek, vitrinlere bakmak, köpek gezdirmek, alışveriş yapmak olabilmektedir. Sekil 2.20'de dış gerekliliğin derecesi artarken opsiyonel aktivitelerin gerekli aktiviteler haline geldiği görülmektedir. Caddelerde kullanıcı davranışını ve aktiviteyi inceleyebilmek için için davranış tipi, mekânsal dağılımı, zamansal durumlar, bağlamsal durumlar ve aktivitenin demografik yanının da incelenmesi gerekmektedir. Gehl ve Svarre (2013) yürüme, durma ve oturma hareketini opsiyonel aktiviteler olarak belirlemiştir.



Şekil 2. 20 Aktivite gereklilik tablosu (Gehl & Svarre, 2013).

Sepe (2010), yer yapım tekniği ile caddelerde aktivite için de bir kodlama yöntemi geliştirmiştir. Böylece aktivitenin okunabilirliği ilgili veriler elde etmekte ve gelecek için planlama önerileri getirmektedir (Sepe, 2010; Sepe ve Pitt, 2013). Birçok cadde tasarım kılavuzunda aktivite çeşitliliğinin desteklenmesi önerilmektedir (DMURS, 2012; Kost ve Nohn, 2011; NACTO, 2011).

2.4. Bölüm Sonucu

Bu bölümde, caddelerde yaşanabilirliği ve yaşamı irdeleyen çalışmalar bilişsel, semantik, değerlendirme, sentaktik ve normatif olarak sınıflandırılmıştır. Bilişsel çalışmalarda genellikle haritalama teknikleri kullanılarak caddenin fiziksel, algısal ve yaşamsal özellikleri irdelenmektedir. Semantik çalışmalar daha çok anlama odaklanmaktadır. Bazı caddelerin neden diğerlerinden daha harika ya da değerli olduğu sorusunun cevabı bulunmaya çalışılmıştır. Değerlendirme çalışmaları rakamlarla açıklanan caddenin yaşanabilirlik özelliklerini irdelemektedir. Sentaktik çalışmalar genelde mekân dizimi ve GIS gibi veri tabanlarına caddeler ile bilgiler

yüklendikten sonra elde edilen analizleri içermektedir. Normatif çalışmalar ise cadde tasarım kılavuzları ile beraber caddelerin nasıl olması gerektiği sorusuna odaklanmaktadır. Çizelge 2.10'da bilişsel, semantik ve değerlendirme çalışmaları özetlenmiştir. Çizelge 2.11'de ise sentaktif ve normatif çalışmalar özetlenmiştir. Çizelge 2.10 ve 2.11'da çalışmanın ölçütleri ve tez çalışmasına katkısı da değerlendirilmiştir. Sınıflandırma sonucunda yaşanabilirlik ile ilgili alt ölçütler de tespit edilmiştir. Bu ölçütler farklı çalışmalarda yaşanabilirlik üst başlığı doğrultusunda farklı yöntemler ile irdelenmektedir. Çizelge 2.12'de görüldüğü gibi caddelerde yaşamın irdelenmesi için ölçütler, sosyallik, kullanım ve aktivite, mekân hissi, herkes için yaşanabilirlik, güvenlik, trafik hızı, fiziksel mekân, insan ölçeği, sanat, çekicilik, okunabilirlik, kapalılık, morfolojik ve geçirgenlik olarak tespit edilmiştir. Morfolojik çalışmalar makro ölçekte cadde kent ilişkisini değerlendirdiği için kapsam dışı bırakılmıştır. Lefebvre'nin (1974) mekân üretim süreci üzerinden değerlendirilirse tasarlanan mekânın yaşanabilirlik ölçütleri (fiziksel mekân), algısal mekânın yaşanabilirlik ölçütleri (mekân hissi, güvenlik, çekicilik, okunabilirlik, insan ölçeği, kapalılık), yaşanan mekânın yaşanabilirlik ölçütleri (sosyallik, kullanım ve aktivite, herkes için yaşanabilirlik ve geçirgenlik) olarak sınıflandırılmıştır.

Çizelge 2. 10 Yaşanabilirlik Literatür Tablosu

	YAZAR	ÇALIŞMANIN ADI	ÖLÇÜTLER	TEZ ÇALIŞMASINA KATKISI
BİLİŞSEL ÇALIŞMALAR	(Sepe, 2010)	Liveability, Quality and Place Identity in the Contemporary City	Kullanım, hisler, mekan etkisi	Yaşanabilirlik için öncelikli olan korunması gereken kentin dinamizmi, tarihsel verileri ve aktivitelerin çeşitliliğidir. Caddelerde yaşamın haritalanarak fiziksel mekân ve algılanan mekân için öneriler getirmektedir.Uzun dönem planlama önerilerini de haritalamaktadır.
	(Mahmoudi, Lozanovska & Soltani 2016)	The Social Life of Commercial Streets	Sosyallik, kullanım ve aktivite	Caddelerdeki fiziksel karakterin sosyal hayata etkisini irdelemektedir. Tipomorfoloji, kullanım yoğunluğu, yumuşak cepheler irdelenmektedir.
	(Palipane, 2017)	Interrogating Place: A Socio-Sensory Approach	Sosyallik, aktivite, hisler	Mekân ve insan ilişkisini ritim ve zaman ile beraber okuyarak bir haritalama metodu geliştirmiştir. Ancak metodun Avrupa kentleri ile Asya kentleri'nde aynı şekilde okunmayacağını söylemektedir. Bu bağlamda his odaklı bir çalışma ile kentsel mekânların tasarlama aşamasında elde edilecek verileri değerlendirmektedir.
	(Appleyard ,2017)	The Meaning of Livable Streets to Schoolchildren: An Image Mapping Study of the Effects of Traffic on Children's Cognitive	Trafik, yaşanabilirlik, güvenlik	İlkokul öğrencilerinde cadde yaşanabilirliğinin algısını incelemekte ve güvenliğin çocukların yaşanabilirlik algısı için en önemli etken olduğu sonucuna varmaktadır
	(Fauzi & Additianata 2018)	Spatial Analysis in Determining Physical Factors of Pedestrian Space Livability, Case Study: Pedestrian Space on Jalan Kemasari, Yogyakarta	Bina gölgeleri, oturma olanakları, karışık kullanım, cadde satıcılarının	Aktivite temelli yaşanabilirlik haritası ile bina gölgeleri, oturma olanakları, karışık kullanım, cadde satıcılarının haritalarını üst üste getirmekte böylece alanlarla kullanımlar arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır.
	SEMANTİK ÇALIŞMALAR	(A. B. Jacobs 1993)	Great Streets	Magic (Sihir)
DEĞERLENDİRME ÇALIŞMALARI	(Appleyard , 1980)	Livable Streets Protected Neighbourhoods	Güvenlik, trafik hızı	Yoğun trafiğin kent sakinlerinin yaşamlarında önemli bir etkisinin olduğunu tespit etmişlerdir.
	(Tibbalds, 1992)	Making People Friendly Towns Improving the Public Environment in Towns and Cities	Karışık kullanım ve aktiviteler, insan ölçeği, yaya özgürlüğü, herkes için ulaşım	Çeşitlilik daha yaşanabilir bir kent için önemlidir.
	(Bosselmann, Macdonald, & Kronmeyer, 1999)	Livable Streets Revisited	Güvenlik, trafik hızı	Bulvarda yaşayan kullanıcıların kendi caddelerini tarihi binaların varlığı nedeniyle eşsiz bir yer olarak gördüğünü tespit etmişlerdir.
	(Dumbaugh, 2005)	Safe Streets, Livable Streets	Güvenlik , trafik hızı	Yaşanabilir caddelerin daha güvenilir olduğu sonucuna varmışlardır
	(Burton & Mitchel, 2006)	Inclusive Urban Design	Yaşlılar	Kapsayıcı tasarım bağlamında yaşlılar için daha yaşanabilir cadde ölçütleri belirlenmiştir.
	(Khoshkholghi, 2011)	Public Art: Livable Urban Public Spaces	Sanat ve ışıklandırma	Sanat ve sanat objelerinin ışıklandırmasının caddelerin yaşanabilirliğinin etkisini irdelemektedir. Sanat caddelerde yaşanabilirlik için önemli bir etkidir.
	(Biddulph & Council, 2012)	Radical Streets? The Impact of Innovative Street Designs on Liveability and Activity in Residential Areas	Karışık kullanım ve aktivite	Konut yerleşimi olan caddeler oynamak ve diğer aktiviteler için kullanılmaktadır. İyi bağlantılı caddeler daha fazla aktiviteyi desteklemektedir. Daha yaşanabilir caddeler oluşmaktadır. Yenilikçi cadde yaklaşımı uygulanan caddeler ile uygulanmayan caddeler kıyaslanmaktadır.
	(Momtaz & Elsemary, 2015)	Qualitative Conceptions of Livability Between Theory and Applications in Egypt	Sosyallik, estetik kalite, güvenlik, görsel kalite ve çeşitlilik	Yaşanabilirlik; sosyal gelişme, estetik kalite, altyapı kalitesi, güvenlik, kamusal alanların kalitesi, çevresel ve görsel karakter, planlama alan kullanımını içermektedir.
	(Ewing & Clemente, 2013)	Measuring Livability Dimensions	Okunabilirlik, imgenibilirlik, kapalılık, insan ölçeği, geçirgenlik, bağlanabilirlik, karmaşıklık, uyumluluk	Yaşanabilir caddeler için ön şartları daha çekici ve yürünebilir caddelerdir.
	(Nasution, Shalleh, & Wahid, 2014)	Livable Public Open Space for Citizen's Quality of Life in Medan, Indonesia	Fiziksel mekan ve yaşanabilirlik	Fiziksel mekân ve yaşanabilirlik etkileşimi incelenmiştir.
	(Amare, 2014)	Enhancing Livability of Squares and Streets	Fonksiyonel, ekolojik, algısal, kültürel, PPS	Yaşanabilir caddeler sosyal, kullanım ve aktivite imkânı olan, ulaşılabilir ve bağlantılı aynı zamanda görsel zevk veren ve konforlu mekânlardır.
(Abdulkarim & Nasar, 2014)	Are Livable Elements Also Restorative?	Canlandırıcılık, çekicilik tutarlılık	Algılanan yaşanabilirliğin çekicilik ve tutarlılık olmak üzere iki özelliğe bağlı olduğunu tespit etmişlerdir	

Çizelge 2. 11 Yaşanabilirlik Literatür Tablosu

	YAZAR	ÇALIŞMANIN ADI	ÖLÇÜTLER	TEZ ÇALIŞMASINA KATKISI
SENTAKTİK ÇALIŞMALAR	(Nophaket & Fujii, 2004)	Syntactic and Network Pattern Structures of City	Sentaktik okunabilirlik, doğal hareket dereceleri	Yaşanabilirlik ve kent strüktürü arasındaki ilişkiyi ortaya koymayı amaçlamaktadır.
	(Hillier, 2007)	Space is the Machine - a configurational theory of architecture	Mekan konfigürasyonu	Fiziksel ve görsel bağlanabilirlik ile yaşamı irdelemektedir.
	(Topcu & Southworth 2014).	A Comparative Study of the Morphological Characteristics of Residential Areas in San Francisco	Okunabilirlik,yoğunluk ve yaşanabilirlik	Yaşanabilirlik ile okunabilirlik ve yoğunluk ters orantılı olarak tespit edilmiştir.
	(Este'vez-Mauriz ve diğerleri, 2017)	Mekanların Yaşanabilirliği	Mekansal heterojenlik	Mekânsal heterojenliği yaşanabilirlik ile ilişkilendirmektedir.
NORMATİF ÇALIŞMALAR	(Moughtin, 1992)	Urban Design Street and Square	Okunabilirlik, geçirgenlik, görsel çalışma (3 boyutlu kamusal alan, 2 boyutlu yüzeyler, , detay, fiziksel mekan)	Caddelerin fiziksel mekân bağlamında değerlendirilmesi ile fiziksel mekânın öğelerinin tespiti ve çalışma biçimi olarak 3 boyutlu kamusal alan, 2 boyutlu yüzey ve detayların kullanılmasını içermektedir . Caddelerin özelliği diğer kamusal alanlar ile ortaktır.
	(Lennard,Ungem-Sternberg & Lennard, 1997)	Making Cities Livable	Sosyallik	Yaşanabilir caddeler ölü caddeler değildir tam aksine sosyalleşmek için kullanıcıya fırsatlar vermelidir.
	(Marshall, 2005)	Streets an Patterns	Dokular, morfoloji, cadde (yol, avlu servis tüneli)	Caddeler hareket kanalı, kamusal alan ve bina cephelerinden oluşan alanlar haline gelmektedir.
	(Kost & Nohn, 2011)	Better Streets, Better Cities	Fiziksel mekan, güvenlik, hareketlilik, yaşanabilirlik, yerel bağlamlara hassasiyet, caddenin esnek ve yaratıcı kullanımı,	Çalışma caddelerde fiziksel mekânın biçimlenişini irdelemektedir.
	(NACTO, 2011)	Urban Street Design Guide	Şerit genişliği, araç hızı, trafik miktarı, güvenlik fiziksel mekân, kaliteli deneyim	Caddelerin tasarımı ile ilgili fiziksel elemanlar belirlenmektedir.
	(DMURS, 2012)	The Design Manual for Urban Roads & Streets	Sanat ve ışıklandırma	Sanat ve sanat objelerinin ışıklandırmasının caddelerin yaşanabilirliğinin etkisini irdelemektedir. Sanat caddelerde yaşanabilirlik için önemli bir etkidir.
	(Biddulph & Council, 2012)	Radical Streets? The Impact of Innovative Street Designs on Liveability and Activity in Residential Areas	Bina yüksekliği, ağaçlar, yön işaret çizgileri, cadde mobilyası malzeme ve detaylar	Yenileyici cadde tasarım kılavuzlarının caddelere yaşanabilirlik bağlamında etkisi irdelenmiştir.
	(Bandarabad & Shahcheraghi, 2012)	Livable Street in Urban Environment: An Adaptive Design Approach	Anlamlı fiziksel çevre, cadde ölçü uygunluğu, yeşil alanlar, merak uyandıran kentsel cephe kodları, kentsel dayanıklılık, geçirgenlik, herkes için kullanım	Caddelerde yaşanabilirliği fiziksel mekân üzerinden değerlendirmektedir. Bu bağlam yaşanabilir mekanlar için anlamlı fiziksel çevre olmalıdır. Fiziksel çevre merak uyandırmalı herkes için kullanılabilir olmalıdır.

Çizelge 2. 12 Caddelerde yaşam

Sosyallik	(Amare, 2014; Bosselmann ve diğerleri, 1999; Choudhury, 2008; S. H. C. Lennard ve Lennard, 1995; Mahmoudi ve diğerleri, 2016; Momtaz ve Elsemary, 2015; Palipane, 2017; Sepe, 2010; Sepe ve Pitt, 2013)
Kullanım ve aktivite	(Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Biddulph ve Council, 2012; Bosselmann ve diğerleri, 1999; Choudhury, 2008; Fauzi ve Additianata, 2018; Harvey ve Aultman-Hall, 2016; Mahmoudi ve diğerleri, 2016; Momtaz ve Elsemary, 2015; NACTO, 2011; Sepe, 2010; Tibbalds, 1992)
Herkes için yaşanabilirlik	(Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Bosselmann ve diğerleri, 1999; Burton ve Mitchel, 2006; DMURS, 2012; Tibbalds, 1992)
Mekân hissi (yer kavramı)	(Aljabri, 2014; Amare, 2014; Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; DMURS, 2012; Moughtin, 1992; Sepe, 2010)
Güvenlik	(B. Appleyard, 2017; D. Appleyard, 1980; Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Bosselmann ve diğerleri, 1999; Dumbaugh, 2005; Kost ve Nohn, 2011; Momtaz ve Elsemary, 2015; NACTO, 2011)
Konfor	(Choudhury, 2008), (Amare, 2014)
Trafik hızı	(D. Appleyard, 1980; Bosselmann ve diğerleri, 1999; Choudhury, 2008; DMURS, 2012; Dumbaugh, 2005),
Fiziksel mekân	(Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Burton ve Mitchel, 2006; DMURS, 2012; Ercan ve Belge, 2017; Ewing ve Clemente, 2013; Halu, 2010; Harvey ve Aultman-Hall, 2016; J. Jacobs, 1961; Kost ve Nohn, 2011; Marshall, 2005; Moughtin, 1992; NACTO, 2011; Nasution ve diğerleri, 2014; Paasch, 2015; Tibbalds, 1992)
İnsan Ölçeği	(Amare, 2014; Ewing ve Clemente, 2013; Harvey ve Aultman-Hall, 2016; Tibbalds, 1992)
Sanat	(Khoshkholghi, 2011)
Çekicilik	(Abdulkarim ve Nasar, 2014; Amare, 2014; Choudhury, 2008)
Okunabilirlik	(Amare, 2014; Ewing ve Clemente, 2013; Harvey ve Aultman-Hall, 2016)
Kapalılık	(DMURS, 2012; Ewing ve Clemente, 2013)
Morfolojik	(Este´vez-Mauriz ve diğerleri, 2017; Hillier, 2007; Marshall, 2005; Topcu ve Southworth, 2014)
Geçirgenlik	(Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Moughtin, 1992)

Hareket deneyimi, cadde üzerinde hareket halindeyken belli zaman aralığında deneyimlenen mekânla insan etkileşimini ifade etmektedir. Dinamik deneyim olarak ilk kez Jones ve Meagher (2015) tarafından kullanılmıştır. Ancak sistematik bir

incelemeden çok mekândaki hareketin betimleyici özelliklerini incelemişlerdir. Hareket deneyimi temel olarak fiziksel mekân, aktivite ve deneyimden oluşmaktadır. Tez çalışmasında hareket deneyimi ile caddelerdeki yaşam irdelenmektedir.

Çizelge 2.13'te özetlenen literatür incelendiğinde hareket deneyiminin bir bileşeni olarak *fiziksel mekânın*, fiziksel özellikler (DMURS, 2012; Ercan ve Belge, 2017; Ewing ve Clemente, 2013; Harvey ve Aultman-Hall, 2016; Kost ve Nohn, 2011; Nasution ve diğerleri, 2014; Tibbalds, 1992), kentsel mekân (Tibbalds, 1992), zemin ve ışıklandırma (Paasch, 2015), bağlanabilirlik biçim ve malzeme (Burton ve Mitchel, 2006), mekân karakteristiği (Halu, 2010), yaya yolu (NACTO, 2011), cephe karakteristiği (Gehl ve Svarre, 2013), algısal özellikler (Ewing ve Clemente, 2013), aktif kullanım (Harvey ve Aultman-Hall, 2016) ve sanat (Harvey ve Aultman-Hall, 2016) ile incelendiği görülmektedir.

Mekân deneyimi; hareket ve caddeler (Cullen, 1961) , insanlar arası mesafe ve deneyim (Gifford, 1983), beden mekân ilişkisi (Merleau-Ponty, 1996), yedi duyuşal deneyimin gerekliliği (Pallasmaa, 2011), beş deneyimleme ölçütü (Lentini ve Decortis, 2010), kentsel mekânda deneyim (Temple, 2013) ile incelenmektedir.

Mekân deneyiminin bir parçası olarak *görme deneyimi*, görsel cadde deneyimi (Nasar, 1984) , görme deneyimi (Porteous, 1996), yatayda ilerleyen duyuş sistemi (Gehl, 2010), görme deneyiminin değişkenleri ve özellikleri (Naghizade ve Ostadi, 2014), bakış izleme teknolojisi (Noland ve diğerleri, 2017; Simpson, 2018) ile incelendiği görülmektedir.

Mekân deneyiminin bir parçası olarak *ses deneyimi*, ses yürüyüşü (Adams ve diğerleri, 2008; Hong ve diğerleri, 2010; Paquette ve McCartney, 2012; Radicchi, 2017; Staško, 2015; Westerkamp, 1974), akustik iletişim (Westerkamp, 1974), ses deneyiminin yerleşimi (Porteous, 1996), hissel çevre ve aktivite ilişkisi (Diaconu, 2011), kentsel mekânın ses ile algılanan özellikleri (Naghizade ve Ostadi, 2014), ses taksonomisi (Aiello ve diğerleri, 2016) ile incelenmiştir.

Mekân deneyiminin bir parçası olarak *koku deneyimi*, koku dünyası (Porteous, 1996), topozmia (Drobnick, 2002), kentsel mekânın koku ile deneyimlenen özellikleri (Naghizade ve Ostadi, 2014), koku taksonometrisi (Quercia vd., 2015), koku haritaları (McLean, 2017) ile incelenmiştir.

Mekân deneyiminin bir parçası olarak *tat deneyimi*, tat deneyiminin özellikleri (McLean, 2017) ile incelenmiştir.

Mekân deneyiminin bir parçası olarak *dokunsal deneyim*, dokunsal deneyimin özellikleri (Diaconu, 2011; Naghizade ve Ostadi, 2014) ile incelenmiştir.

Hareket deneyiminin bir parçası olarak *aktivite* ise karışık kullanım (Tibbalds, 1992), güzergâhlar (White, 1999), bulvarlarda aktivite ve güvenlik (Bosselmann ve diğerleri, 1999), aktivitenin mekânı (Paasch, 2015), aktivitenin okunabilirliği (Sepe, 2010), yürüme, koşma, bisiklet ve dans için uygun caddeler (NACTO, 2011), aktivite gereklilik ilişkisi (Gehl ve Svarre, 2013), cadde kılavuzu aktivite ilişkisi (Biddulph & Council, 2012), aktivitenin okunabilirliği (Sepe ve Pitt, 2013), aktivite önerileri (Momtaz ve Elsemary, 2015) ile incelenmiştir. Çizelge 2.13 fiziksel mekân, mekân deneyimini ve aktiviteyi kapsamaktadır.

Çizelge 2. 13 Hareket deneyimi literatür özeti

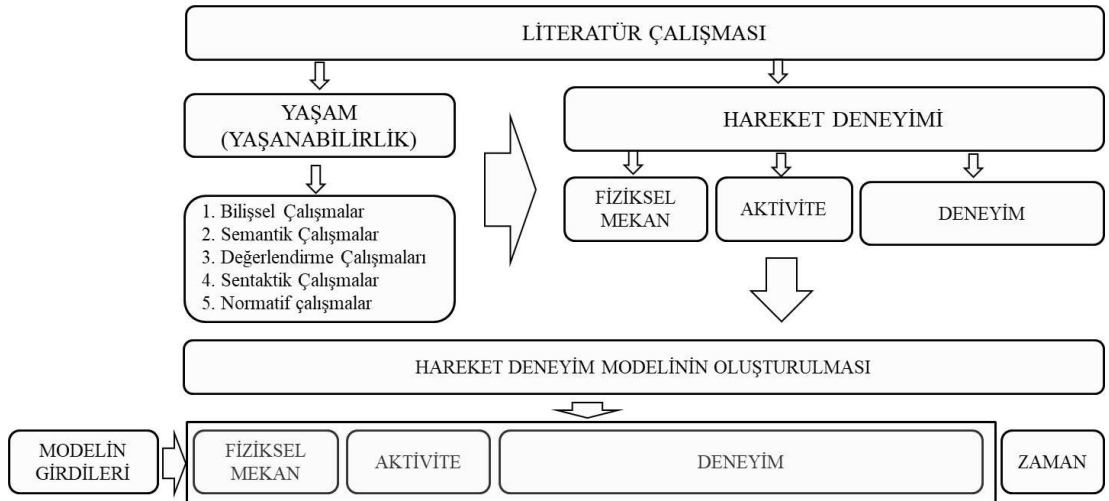
HAREKET DENEYİMİ LİTERATÜR ÖZETİ				
FİZİKSEL MEKÂN		(Tibbalds, 1992)	Fiziksel özellikler	
		(Moughtin, 1992)	Kentsel mekân	
		(Paasch, 2015)	Zemin ve ışıklandırma	
		(Marshall, 2005)	Fiziksel nitelikler	
		(Burton ve Mitchel, 2006)	Bağlanabilirlik, biçim ve malzeme	
		(Halu, 2010)	Mekân karakteristiği	
		(Kost ve Nohn, 2011)	Fiziksel özellikler	
		(NACTO, 2011)	Yaya yolu	
		(Gehl ve Svarre, 2013)	Cephe Karakteristiği	
		(DMURS, 2012)	Fiziksel nitelikler	
		(Ewing ve Clemente, 2013)	Fiziksel biçimleniş ve algısal özellikler	
		(Nasution ve diğerleri, 2014)	Fiziksel nitelikler	
		(Harvey ve Aultman-Hall, 2016)	Fiziksel özellikler, aktif kullanım ve sanat	
		(Ercan ve Belge, 2017)	Yaya öncelikli fiziksel özellikler	
MEKÂN DENEYİMİ	MEKÂN DENEYİMİ	(Cullen, 1961)	Hareket ve caddeler	
		(Tuan, 1977)	Mekân deneyimi	
		(Gifford, 1983)	İnsanlararası mesafe ve deneyim	
		(Merleau-Ponty, 1996).	Beden mekân ilişkisi	
		(Pallasmaa, 2006)	Yedi duysal deneyimin gerekliliği	
		(Lentini ve Decortis, 2010)	Beş deneyimleme ölçütü	
		(Temple, 2013)	Kentsel mekânda deneyim	
		GÖRME DENEYİMİ	(Nasar, 1984)	Görsel cadde deneyimi
			(Porteous, 1996)	Görme deneyimi
			(Gehl, 2010)	Yatayda ilerleyen duyu sistemi
			(Naghizade ve Ostadi, 2014)	Görme deneyiminin değişkenleri ve özellikleri
			(Noland ve diğerleri, 2017)	Bakış izleme teknolojisi ile görme deneyimi
			(Simpson, 2018)	Bakış izleme teknolojisi ile görme deneyimi
			SES DENEYİMİ	(Westerkamp, 1974)
	(Truax, 1984)			Akustik iletişim
	(Porteous, 1996)			Ses deneyiminin yerleşimi
	(Adams ve diğerleri, 2008)			Ses yürüyüşü (soundwalking)
	(Hong ve diğerleri, 2010)			Ses yürüyüşü (soundwalking)
	(Diaconu, 2011)			Hissel çevre ve aktivite ilişkisi
	(Paquette ve McCartney, 2012)			Ses yürüyüşü (soundwalking)
	(Naghizade ve Ostadi, 2014)			Kentsel mekânın ses ile algılanan özellikleri
	(Staško, 2015)	Ses yürüyüşü		
	(Aiello ve diğerleri, 2016)	Ses taksonomisi		
	(Radicchi, 2017)	Ses yürüyüşü kılavuzu		
	KOKU DENEYİMİ	(Porteous, 1996)		Koku dünyası
		(Drobnick, 2002)		Topozmia
		(Naghizade ve Ostadi, 2014)		Kentsel mekânın koku ile deneyimlenen özellikleri
		(Quercia ve diğerleri, 2015)	Koku taksonometrisi	
TAD DENEYİMİ	(McLean, 2017)	Koku haritaları		
	(Naghizade ve Ostadi, 2014)	Tad deneyimi özellikleri		
DOKUNSAL DENEYİM	(Diaconu, 2011)	Dokunsal deneyim		
	(Naghizade ve Ostadi, 2014)	Dokunsal deneyim		
AKTİVİTE		(Tibbalds, 1992)	Karışık kullanım ve aktivite	
		(White, 1999)	Güzergâhlar ve aktivite	
		(Bosselmann ve diğerleri, 1999)	Bulvarlarda aktivite ve güvenlik	
		(Paasch, 2015)	Aktivitenin mekânı	
		(Sepe, 2010)	Aktivitenin okunabilirliği	
		(NACTO, 2011)	Yürüme, koşma, bisiklet ve dans için uygun caddeler	
		(Gehl ve Svarre, 2013)	Aktivite gereklilik ilişkisi	
		(Biddulph ve Council, 2012)	Cadde kılavuzu ve aktivite ilişkisi	
		(Sepe ve Pitt, 2013)	Aktivitenin okunabilirliği	
		(Momtaz ve Elsemary, 2015)	Aktivite önerileri	

3. HAREKET DENEYİMİ MODELİ VE YÖNTEM ÖNERİSİ

Bu bölümde hareket deneyimi caddeler için yeniden yorumlanarak önerilen model oluşturulmaktadır. Hareket deneyim modeli önerisinin alanda uygulanması için irdelenen yöntem çalışmaları ve önerilen yöntem de bu bölümün içinde yer almaktadır.

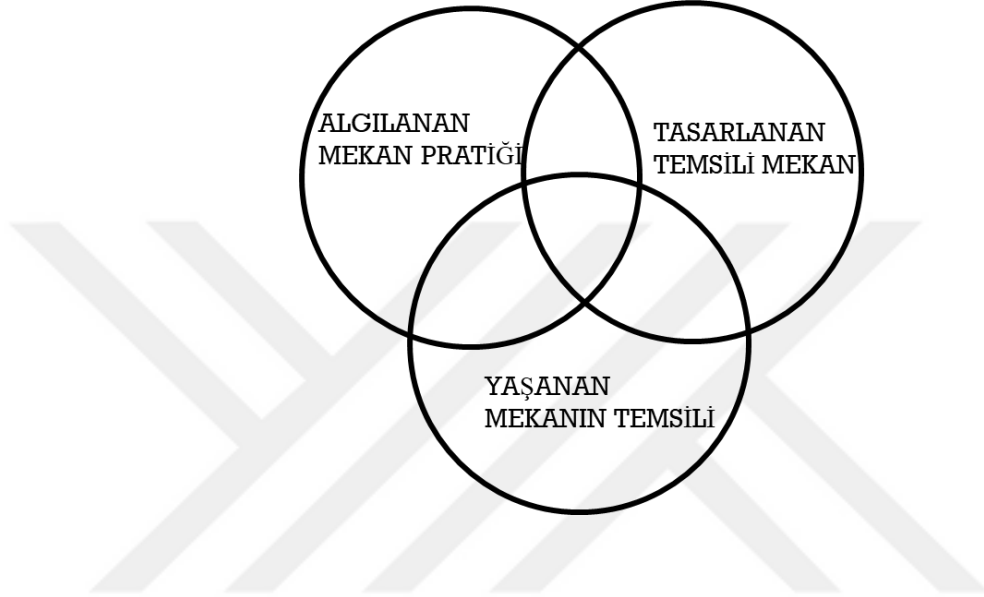
3.1. Hareket Deneyim Modeli

Hareket deneyim modeli oluştururken öncelikle literatür çalışması yapılmıştır. Literatür çalışmaları bilişsel çalışmalar, semantik çalışmalar, değerlendirme çalışmaları, sentaktik çalışmalar ve normatif çalışmalar olmak üzere sınıflandırılmıştır. Yaşam insan ve mekân etkileşimi için kullanılan bir terimdir. İnsan mekân ile etkileşimini deneyim ve hareket ile sağlamaktadır. Şekil 3.1’de görüldüğü gibi literatür çalışmasında caddelerde yaşam ile ilgili üç temel bileşen tespit edilmiştir. Bu birleşenler; fiziksel mekân, aktivite ve deneyimdir. Tez çalışmasında bu bileşenlere zaman eklenmiştir.



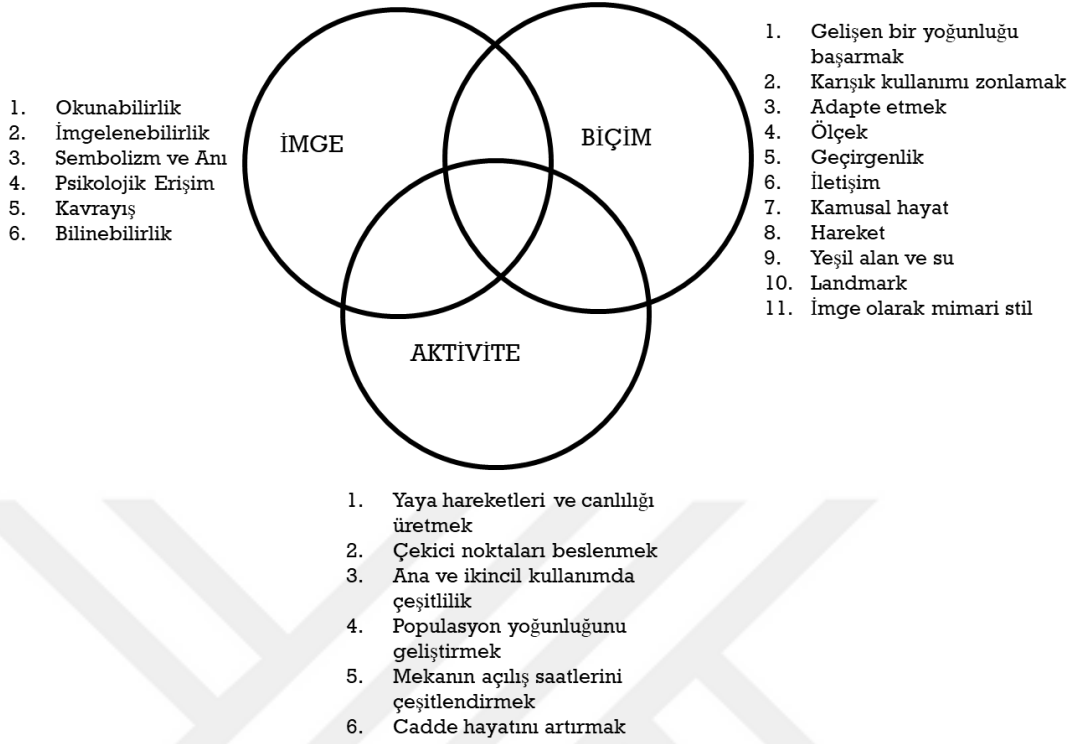
Şekil 3. 1 Hareket Deneyim Modelinin Oluşturulması

Şekil 3.2 'de görüldüğü gibi Lefebvre (1974) mekân üretim sürecini özetlerken üç temel moment belirlemiştir. Bu momentler algılanan mekân, tasarlanan mekân ve yaşanan mekândır. Algılanan mekân mekân pratiğini, tasarlanan mekân temsili mekânı, yaşanan mekân ise Lefebvre'de (1974) mekânın temsilini ifade etmek için kullanılmıştır.



Şekil 3. 2 Lefebvre'nin (1974) metinsel olarak kurguladığı mekân üretiminin temsili modeli

Montgomery (1998), Lefebvre'ye (1974) benzer şekilde kentsel irdelemek için aktivite, biçim ve imgeden oluşan bir model geliştirmiştir. Şekil 3.3'de görüldüğü gibi modelinde algılanan mekânı imge, tasarlanan mekânı biçim, yaşanan mekânı ise aktivite temsil etmektedir. İmge; okunabilirlik, imgelenebilirlik, sembolizm, anı, psikolojik erişim, kavrayış ve bilenebilirlikten oluşmaktadır. Algılanan mekân ile benzer özellikler göstermektedir. Biçim; ölçek, geçirgenlik, iletişim gibi caddenin fiziksel mekân ile ilişkilenen özelliklerini içermektedir. Aktivite ise yaya hareketliliğini ve canlılığını içermektedir. Aktivite çeşitliliği, çekici noktalar beslenerek, kullanımda çeşitlilik sağlanarak, mekân açılış saatleri çeşitlendirilerek ve caddede yaşam artırılarak elde edilmektedir. Montgomery'nin (1998) belirlediği üç ölçüt birleşerek kentsel oluşturmaktadır.



Şekil 3. 3 Montgomery'nin (1998) kentsellik ile ilgili çalışmasının temsili modeli

Şekil 3.4'te görüldüğü gibi "Hareket Deneyim Modeli" nin ilk taslağı Lefebvre (1974) ve Montgomery'nin (1998) modelini temel almaktadır. Caddelerde yaşam mekân deneyimi, fiziksel mekân ve aktiviteden oluşmaktadır. Mekân deneyimi görme, işitme, koklama, tat alma ve dokunma deneyiminden oluşmaktadır. Caddelerde fiziksel mekân farklı çalışmalarda farklı değişkenlerle irdelenmektedir. Model oluşturulurken fiziksel değişken olarak kaldırım genişliği, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yüksekliği tez kapsamına dâhil edilmiştir. Diğer değişkenler kapsam dışı bırakılmıştır.

Mekân deneyimi görme, işitme, koku, tat ve doku deneyiminden oluşmaktadır. Herhangi bir caddede yaya olarak hareket ettiğimizde bina cepheleri, kentsel donatılar, gökyüzü, insanlar, taşıtlar ve diğerleri görme deneyimimizi oluşturmaktadır. Cullen'in (1961) seri görüş olarak adlandırdığı görme deneyimi her an farklı perspektiflerde karşımıza çıkmaktadır. Caddede yürüdüğümüzde fiziksel

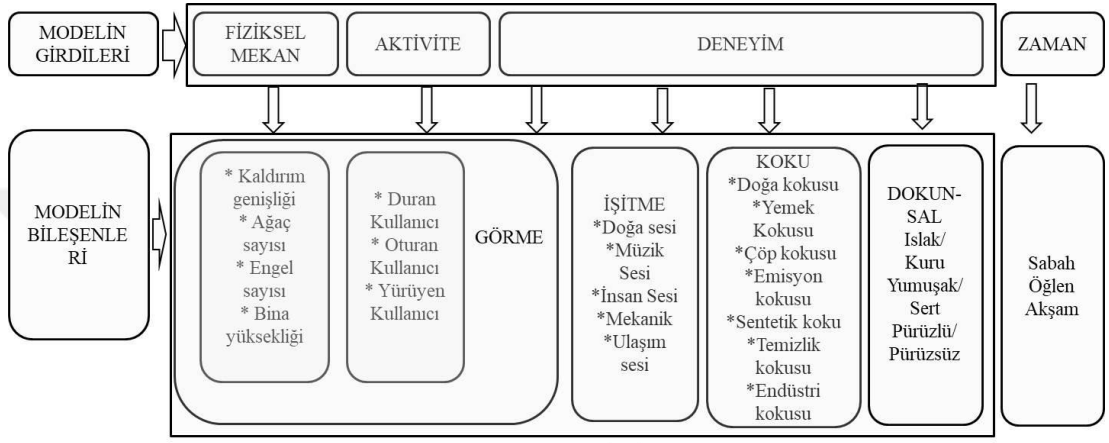
mekân her an başka şekilde görme deneyimimizi oluşturmaktadır. Aynı zamanda caddede oluşan yaşam da görme deneyimize etki etmektedir.



Şekil 3. 4 Önerilen hareket deneyim modelinin taslağı

İşitme deneyiminde, Aiello ve diğerlerinin (2016) kentsel ses taksonomisinin ana başlıkları olan doğa, insan, mekanik, ulaşım, müzik kullanılmıştır. Koku deneyiminde Quercia ve diğerlerinin (2015) kentsel koku taksonomisindeki ana başlıklar olan doğa, yemek, çöp, emisyon, sentetik, tütün, temizlik, endüstri kokuları tez kapsamına dahil edilmiştir. Doku deneyiminde ise sıcak/soğuk, ıslak/kuru, yumuşak/sert, pürüzlü/pürüzsüz (Naghizade ve Ostadi, 2014) sıfatları ile inceleme yapılmıştır. Doku deneyimi el ile hissedilen, göz ile hissedilen aynı zamanda hareket halindeyken bedeninin zemin ile ilişkisini kapsamaktadır. Tez kapsamında hareket halindeyken zemin-beden ilişkisi irdelenmiş el ile hissedilen dokunsal deneyim kapsam dışı bırakılmıştır. Bu bağlamda Naghizade ve Ostadi'nin (2014) sıfat çiftlerinden sıcak ve soğuk dâhil edilmemiştir. Hareket bağlamında aktiviteyi değerlendirdiğimizde durma oturma ve yürüme (Gehl, 2010; Gehl ve Svarre, 2013; McSorley ve diğerleri, 2006) modele dâhil edilmiştir. Ancak insan ve mekân etkileşiminde zaman da önemli faktörlerden biridir. Zaman, aktivite ve mekân deneyimine doğrudan etki etmektedir. Bu nedenle modelin birleşenlerinden biri de zaman olarak belirlenmiştir. Zaman ve Lefebvre'nin (1974) mekânın üretim sürecini

temel alan fiziksel mekân, aktivite ve deneyim caddeki yaşamı oluşturmaktadır. Aynı zamanda hareket deneyimi modeli kentselin içindeki farklı fiziksel değişkenlerle, mekân deneyimi değişkenleri ve aktivite değişkenleri ile irdelenmeye olanak tanımaktadır. Şekil 3.5’de caddelerde yaşamın irdelenmesi için geliştirilen “Hareket Deneyimi Modeli’nin” girdileri ve bileşenleri gösterilmektedir.



Şekil 3. 5 Caddelerde yaşamın irdelenmesi için önerilen hareket deneyim modelinin geliştirilmesi

3.2. Uygulanan Veri Toplama Araçlarına İlişkin Araştırmalar

Bu bölümde caddelerde yaşamı irdelemek için uygulanan araştırmalardaki veri toplama araçları özetlenmiştir. Çalışmalardaki yöntem seçimi çalışmanın yerine (cadde, kamusal alan, meydan, kent) ve amacına göre farklılık göstermektedir. Caddeleri inceleyen çalışmalarda; fotoğraf çekmek, gözlem, aktiviteyi haritalamak, hissi haritalamak, bilişsel haritalama, farklı ölçütleri haritalama, iz sürmek, iz çıkarmak, izlere bakmak, saymak, görsel malzeme ile uzman anketi, görsel malzeme, görsel malzeme ile kullanıcı anketi, görsel malzeme ile uzman ve kullanıcı anketi, mail ile kullanıcı anketi, video ile kullanıcı anketi, uzman ile röportaj, kullanıcı ile röportaj, hem uzman hem kullanıcı ile röportaj, analizler ve kişisel deneyim bağlamında deneyim yürüyüşleri, ses yürüyüşleri ve koku yürüyüşleri veri toplama aracı olarak kullanılmaktadır. Yöntem oluşturulurken özellikle Gehl ve Svarre'in (2013) "Kentsel Mekân Nasıl Çalışılır" ve Gifford'un (2016) "Çevre Psikolojisinde

Araştırma Yöntemleri” adlı eserleri temel kaynaklar olarak kullanılmıştır. Bununla beraber farklı kaynaklardaki karma yöntemler (Conteh ve Oktay, 2016; Ewing ve Clemente, 2013; Halu, 2010; Karaman, 1995; Kuru ve Özkök, 2017; Nasar, 1984; Noland ve diğerleri, 2017) de incelenmiştir.

Gözlem; nesne ya da olayların özellikleri ile ilgili bilgi edinmek için çıplak gözle veya çeşitli araçlarla uygulanan veri toplama aracıdır. Caddelerde yaşam ile ilgili yapılan çalışmalarda en çok kullanılan yöntemlerden biridir. Doğrudan ya dolaylı olarak herhangi bir araç ya da kayıt cihazı kullanılarak yapılmaktadır. Fotoğraf çekmek, kamera ile kayıt dolaylı gözlem yöntemi olarak değerlendirilmektedir.

Haritalama da caddelerde yaşamı irdelemek için kullanılan veri toplama araçlarından biridir. Aktivite ve mekân deneyimi bazı haritalama yöntemleri kullanılarak yapılmaktadır. Bazen bilişsel haritalama yöntemleri ve çizimler de kullanılmaktadır.

Kentsel mekânda yapılan çalışmalarda iz sürmek, iz çıkarmak ve izlere bakmak da veri toplama aracı olarak kullanılmaktadır (Gehl ve Svarre, 2013). Anket ve röportaj da kullanıcı ve uzman gruplara farkı şekillerde sorular sorarak kullanılan veri toplama araçlarından biridir.

Deneyim yürüyüşleri mekânı nasıl algıladığımızı, deneyimlediğimizi ve kullandığımızı araştırmak için kullanılan yöntemlerden biridir (Bruce, Condie, Henshaw ve Payne, 2015). Radicci (2017) ses yürüyüşleri için oluşturduğu kılavuzda yürüyüşün değişkenleri olarak konum, zaman, süre, katılımcı sayısı, katılımcı çeşitliliği, pozisyonu, değerlendirme noktaları, görsel yoksunluk ve teknik donanım olarak belirlemiştir. Radicci ‘nin (2017) ses yürüyüşleri için belirlediği değişkenler aynı zamanda deneyim yürüyüşleri için de kullanılmaktadır. Çizelge 3.1’de Radicchi’nin (2017) uyguladığı ses yürüyüşlerinin içeriği özetlenmektedir.

Çizelge 3.1 Ses yürüyüşü için yapılan değerlendirme tablosu (Radicchi, 2017)

ÖLÇÜT	SES YÜRÜYÜŞÜ ÇEŞİDİ
Konum	Kırsal ses yürüyüşleri Kentsel ses yürüyüşleri
Zaman	Gündüz ses yürüyüşleri Gece ses yürüyüşleri Farklı zamanlarda aynı yeri ziyaret etmek
Süre	10 dakikadan 90 dakikaya kadar
Katılımcı sayısı	Tek başına İkili Grup
Katılımcı çeşitliliği	Uzmanlarla grup ses yürüyüşleri Kullanıcı ile grup ses yürüyüşleri
Rota	Durağan ses yürüyüşleri Daha önce tanımlanmış bir rotada doğrusal ses yürüyüşleri Daha önce tanımlanmış bir rotada doğrusal ve esnek ses yürüyüşleri Açık bir rota boyunca doğrusal ses yürüyüşleri
Ses yürüyüşçüsünün pozisyonu	Bağımsız sestan bir etki almamaya çalışarak İnteraktif çevre ile oynamaya çalışarak
Grup konuşması	Sessiz, yürüyüşün sonunda tartışılmak üzere Yorumlamalı, lider tarafından Yorumlamalı, hem katılımcı hem lider tarafından
Değerlendirme Noktaları	Daha önce değerlendirme noktası tanımlanmamış yürüyüşler Değerlendirme noktalarını dinleyerek sessiz yürüyüşler Değerlendirme sırasında belirlenen noktaları dinleyerek sessiz yürüyüşler Daha önce belirlenmiş karmaşık değerlendirme noktalarını dinleyerek yapılan ses yürüyüşleri Yürüyüş sırasında tanımlanan karmaşık yürüyüşleri dinleyerek yapılan ses yürüyüşleri
Görsel yoksunluk	Görsel yoksunluğu olan insanların görsel yoksunluğu olanlara liderlik ettiği ses yürüyüşler Görsel yoksunluğu olmayan insanların görsel yoksunluğu olanlara liderlik ettiği yürüyüşler Klasik ses algılama yürüyüşü görsel yoksunluk olmadan
Teknik ekipman	Artırılmış ses yürüyüşü , kulaklıklar ve çevrede katmanlı sesler sağlayan sesli kılavuzlar Kaydedilen değerlendirme noktası ile yapılan ses yürüyüşleri stereo, binoral ve ambisonik kaydedici, fotoğraf makinesi, video kamera, mobil uygulamalar Karmaşık değerlendirme noktalarını kaydederek yapılan ses yürüyüşleri, gürültü ölçer, stereo, binoral ve ambisonik kayıt cihazı, fotoğraf makinesi, video kamera, mobil uygulamalar

Çizelge 3.2 ‘de yaşam ve hareket deneyimi ile ilgili veri toplama araçlarına ilişkin araştırmalar özetlenmiştir. Araştırmalar incelendiğinde araştırmacıların birden çok veri toplam aracı kullandıkları görülmektedir.

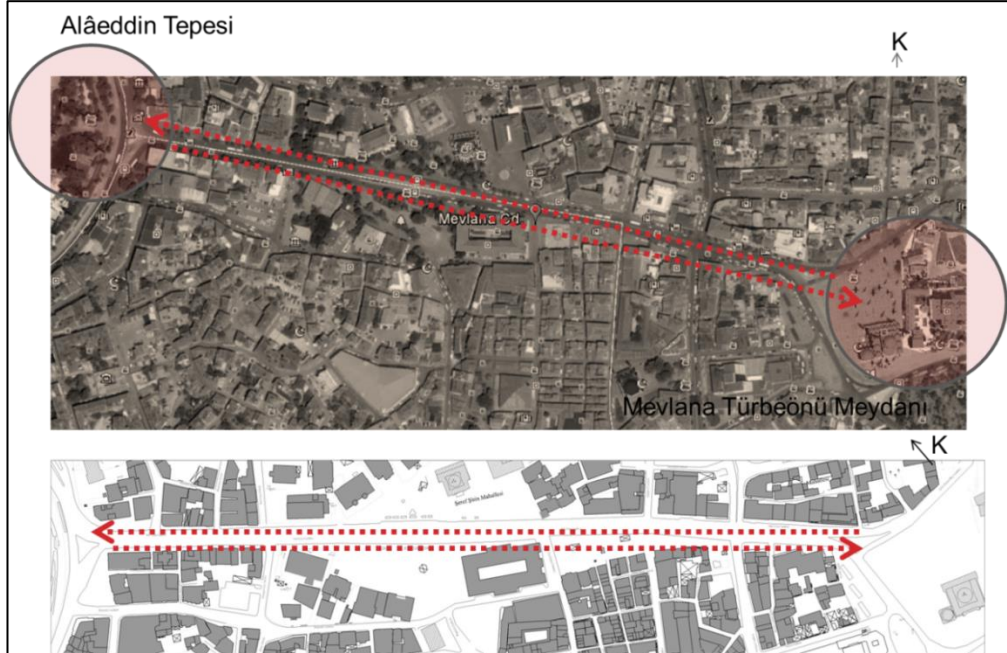
Çizelge 3. 2 Yaşam ve hareket deneyimi ile ilgili veri toplama araçlarına ilişkin araştırmalar tablosu

Fotoğraf çekmek		(Aljabri, 2014; Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Bloomberg ve diğerleri, 2013; Burton ve Mitchel, 2006; Ercan ve Belge, 2017; Ewing ve Clemente, 2013; Gehl ve Svarre, 2013; Halu, 2010; Harun, Mansor ve Said, 2013; Khoshkholghi, 2011; Momtaz ve Elsemary, 2015)
Gözlem		(Amare, 2014; D. Appleyard, 1980; Biddulph ve Council, 2012; Burton ve Mitchel, 2006; Conteh ve Oktay, 2016; Eke, 2014; Ercan ve Belge, 2017; Ewing ve Clemente, 2013; Gehl ve Svarre, 2013; Halu, 2010; Heatwole Shank ve Cutchin, 2016; Khoshkholghi, 2011; Kuru ve Özkök, 2017; Mahmoudi ve diğerleri, 2016; Montgomery, 1998; Nasution ve diğerleri, 2014; Özbay, 2004; Tibbalds, 1992; Vroman ve Lagrange, 2017)
Haritalamak	Aktivite	(Biddulph ve Council, 2012; Fauzi ve Additianata, 2018; Gehl ve Svarre, 2013; Halu, 2010)
	Bilişsel	(B. S. Appleyard, 2005; Cullen, 1961; Mahmoudi ve diğerleri, 2016; Özel, 2004; Sepe, 2010)
	Sanat	(Ercan ve Belge, 2017; Khoshkholghi, 2011)
	Çizimler	(Tibbalds, 1992)
İzler	İz sürmek	(Gehl ve Svarre, 2013)
	İz çıkarmak	(Gehl ve Svarre, 2013)
	İzlere bakmak	(Gehl ve Svarre, 2013)
Saymak		(Gehl ve Svarre, 2013; Halu, 2010)
Anket	Görsel malzeme (uzman)	(Ewing ve Clemente, 2013)
	Görsel malzeme (kullanıcı)	(Abdulkarim ve Nasar, 2014; Ercan ve Belge, 2017; Nasution ve diğerleri, 2014)
	Görsel malzeme	(Paasch, 2015), (Aljabri, 2014), (Tekel ve Özalp, 2016)
	Mail ile kullanıcı	(Leby ve Hashim, 2010)
	Mekânda kullanıcı	(Conteh ve Oktay, 2016; Halu, 2010; Mahmoudi ve diğerleri, 2016)
	Video	(Özbay, 2004)
Röportaj	Uzman	(Aljabri, 2014; Moura, Cambra ve Gonçalves, 2017)
	Kullanıcı	(Aljabri, 2014; Amare, 2014; D. Appleyard, 1980; Burton ve Mitchel, 2006; Conteh ve Oktay, 2016; Harun ve diğerleri, 2013; Heatwole Shank ve Cutchin, 2016; Mansvelt, 2009; Mehta ve Bosson, 2010; Momtaz ve Elsemary, 2015; Yunus, Samadi ve Omar, 2015)
	Hem uzman hem kullanıcı)	(Khoshkholghi, 2011)
Analizler		(Bandarabad ve Shahcheraghi, 2012; Dumbaugh, 2005; Eke, 2014; Kuru ve Özkök, 2017)
Öznel deneyim	Ses yürüyüşleri (soundwalking)	(Adams ve diğerleri, 2008; Hong ve diğerleri, 2010; Paquette ve McCartney, 2012; Radicchi, 2017; Staško, 2015; Westerkamp, 1974)
	Koku yürüyüşleri (smell walking)	(McLean, 2017; Quercia ve diğerleri, 2015)

3.3. Caddelerde Yaşamın İrdelenmesi İçin Önerilen Yöntem

Hareket Deneyimi Modeli'nin uygulanması için Konya kentinde Mevlâna Caddesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Mevlâna Caddesi'nin çalışma alanı olarak seçilmesinin nedenleri Bölüm 4.1'de ayrıntılı olarak anlatılmaktadır. Caddelerde yaşamın irdelenmesi için önerilen yöntem seçilen çalışma alanının özellikleri gözeticilerle de belirlenmiştir.

Tez çalışmasında caddelerde yaşanabilirliğin irdelenmesi için karma bir yöntem kullanılmıştır. Bu yöntemler belgeleme, kayıt, deneyim yürüyüşleri ve istatistiksel veri olarak belirlenmiştir. Yaşam ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde özellikle alanın belgelenmesinin önem kazandığı görülmektedir. Belgeleme çalışmasında cadde lazer tarayıcı ile taranmıştır. Caddenin nokta bulutu elde edilmiştir. Ek-B'de görüldüğü gibi nokta bulutları temel alınarak caddenin plan, kesit ve görünüşleri çizilmiştir. Şekil 3.6'da çalışma alanında belirlenen güzergâh işaretlenmiştir. Belirlenen güzergâh caddenin tamamının deneyimlenmesine olanak tanımaktadır.



Şekil 3. 6 Mevlâna Caddesi deneyim güzergâhı

Caddedeki biçim değişiklikleri göz önünde tutularak 16 tane eşit güzergâh uzunluğunda mekân bölümleri belirlenmiştir. İnceleme alanları binaların bittiği ya da caddedeki şekil değişikliklerine göre sabit güzergâh uzunluğu gözetilerek belirlenmiştir. Şekil 3.7’de Mevlâna Caddesi’nde oluşturulan mekân bölümleri gösterilmektedir.



Şekil 3. 7 Mevlâna Caddesinde yapılan mekân bölümlenmesi

Kesit ve görünüşlerle beraber caddedeki kaldırım genişliği değişimi, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yükseklik değişimi belirlenmiştir. Cadde 14.05.2015 günü saat 10.00-10.20, 14.00-14.20, 20.00-20.20 zaman dilimlerinde yürüyerek deneyimlenmiştir. Yürüyüş esnasında “Goprohero Black 5” ile 1.65 cm yükseklikte (göz hizasında) video kayıtlar alınmıştır ve raporlanmıştır. Cadde 8.08.2018, 9.08.2018, 11.08.2018, 14.08.2018, 26.08.2018, 30.08.2018, 3.09.2018, 6.09.2018, 11.09.2018, 12.09.2018, 13.09.2018, 14.09.2018, 15.09.2018, 17.09.2018, 18.09.2018, 19.09.2018 tarihlerinde 10.00-10.20, 14.00-14.20, 20.00-20.20 zaman dilimlerinde toplam 48 kez belirlenen güzergah dahilinde yürüyerek deneyimlenmiştir. Günler seçilirken hafta içi olmasına dikkat edilmiştir. Aynı zamanda yağmur gibi hava koşullarına sahip günler seçilmemiştir. Seçilirken o zaman diliminde ve günde dini ritüellerin olmamasına dikkat edilmiştir. “Goprohero Black 5” ile 1.65 göz hizasından kayıt yapılmıştır. Tez çalışmasında çalışma alanı olarak seçilen Mevlâna Caddesi’nde mekân-zaman kesitlerinin çoğaltılarak değişkenlerin incelenmesine dayanan bir yöntem önerilmektedir. Aynı zamanda mekân-zaman kesitlerinde koku deneyimi için değişkenler işaretlenmiştir. “Microsoft Excel” programında elde edilen veriler her cadde bölümü için işlenmiştir. Fiziksel mekâna ait kaldırım biçimi (sabit, değişken, meydanlaşan), ağaç sayısı, engel sayısı,

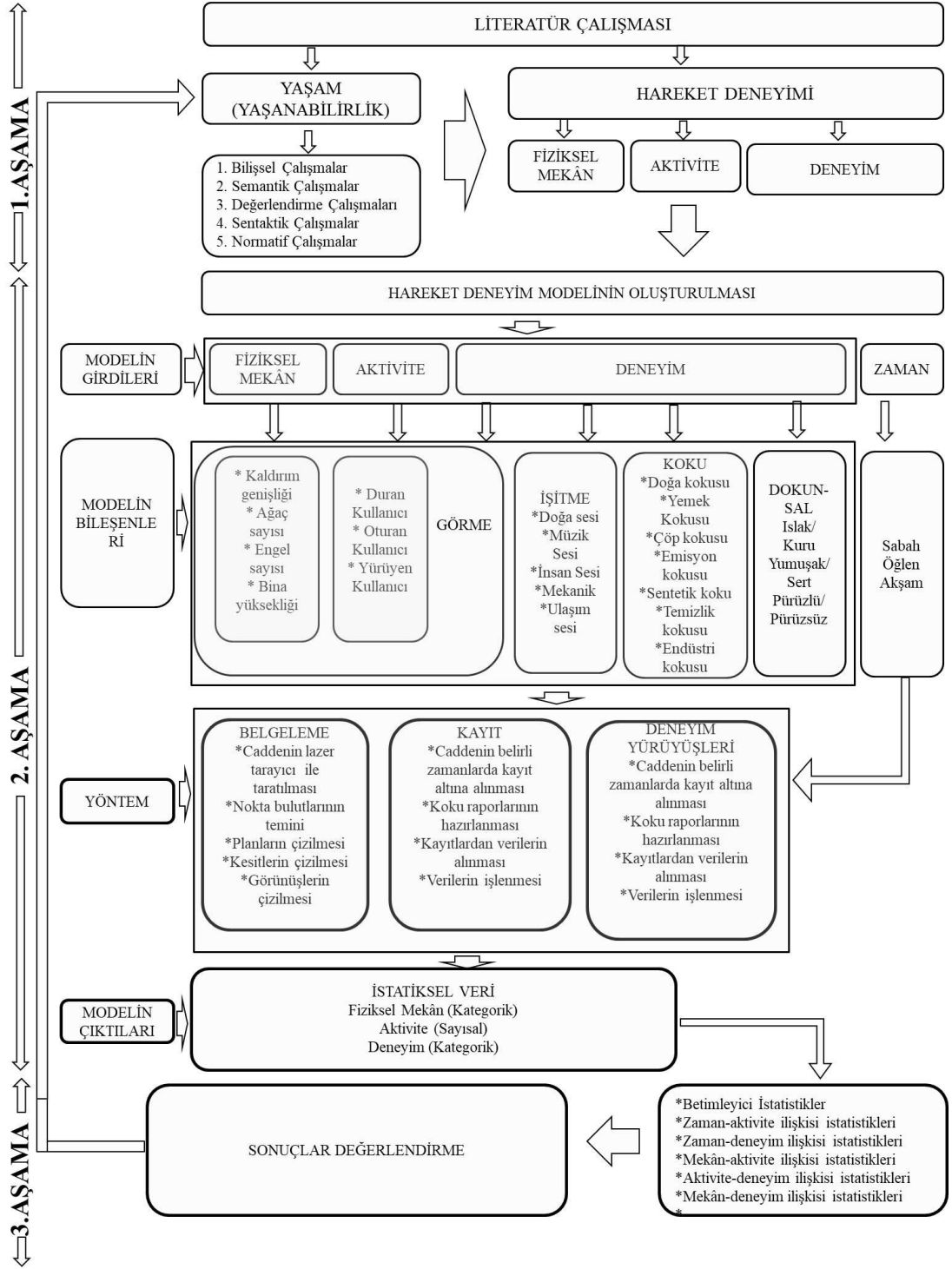
bina yüksekliği(sabit , değişken, meydanlaşan) kategorik olarak değerlendirilmiştir. Toplam insan sayısı, duran insan sayısı, oturan insan sayısı, yürüyen insan sayısı sayısal olarak değerlendirilmiştir. Sesin varlığı (doğa, müzik, insan, mekanik, ulaşım) ve kokunun varlığı (doğa, yemek, çöp, emisyon, sentetik, temizlik, endüstri) kategorik olarak değerlendirilmiştir. Dokunsal deneyimde veriler sabit çıktığından değerlendirmede kapsam dışı bırakılmıştır. 768 farklı mekân-zaman kesitinin farklı değerşkenler ile verileri SPSS programı kullanarak değerlendirilmiştir. Öncelikle frekans tabloları hazırlanmıştır. Daha sonra çok kategorili anova uygulanarak zaman aktivite ilişkisi istatistiksel bulgular elde edilmiştir. Sabah öğlen ve akşam saatlerinde duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısının ilişkileri irdelenmiştir. Daha sonra zaman-deneyim ilişkisi irdelenmiştir. Sabah, öğlen ve akşam saatleri ile deneyim değerşkenlerinin ilişkisi irdelenmiştir. Duran , oturan ve yürüyen kullanıcı bağımlı değerşkeni ile zaman, kaldırım şekli, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yüksekliğinin yer aldığı bağımsız değerşkenlerin ilişkisi irdelenerek mekân-aktivite ilişkisi istatistiksel bulgular elde edilmiştir. Ses ve koku değerşkenleri ile aktivite değerşkenlerinin ilişkisi irdelenerek aktivite-deneyim ilişkisi istatistik bulgular elde edilmiştir. Bu ilişkinin bir neden sonuç ilişkisi olmayacağı ancak anlamlı etkileşimler vereceği düşünölmüştür. Son olarak mekân-deneyim ilişkisi irdelenmiş ve istatistiksel bulgular elde edilmiştir. EK-A'da göröldüğu gibi bağımsız değerşkenler kategorik olarak değerlendirilmiştir. Çıkan sonuçlar ile değerlendirme yapılmıştır. şekil 3.8'de yöntem akış şeması özetlenmektedir.



şekil 3. 8 Yöntem akış şeması

3.4. Bölüm Sonucu

“Hareket Deneyim Modeli” caddelerdeki yaşamı irdeleyebilmek için kurgulanmıştır. Şekil 3.9’da görüldüğü gibi model üç aşamadan oluşmaktadır. İlk aşama literatür çalışması ile beraber hareket deneyimi kavramını ve kavramın bileşenleri olarak fiziksel mekân, aktivite ve deneyimi önermektedir. İkinci aşamada modelin girdileri, modelin birleşenleri ve yöntem oluşturulmuştur. Modelin girdileri, fiziksel mekân, aktivite, deneyim ve zaman olarak belirlenmiştir. Modelin bileşenleri, kaldırım genişliği, ağaç sayısı, engel sayısı, bina yüksekliği, duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı, doğa sesi, müzik sesi, insan sesi, ulaşım sesi, doğa kokusu, yemek kokusu, çöp kokusu, emisyon kokusu, sentetik kokusu, temizlik kokusu ve endüstri kokusu, ıslak/kuru, yumuşak/sert, pürüzlü/pürüzsüz, sabah, öğlen ve akşam olarak belirlenmiştir. Yöntem belgeleme, kayıt ve deneyim yürüyüşlerinden oluşmaktadır. İstatiksel veri elde edilirken fiziksel mekân kategorik, aktivite sayısal, deneyim kategorik olarak değerlendirilmiştir. Betimleyici istatistik bulgular, zaman-aktivite, zaman-deneyim, mekân-aktivite, mekân-deneyim, aktivite-deneyim ilişkisi istatistik bulgular elde edilmiştir.



Şekil 3. 9 “Hareket Deneyim Modeli” akış şeması

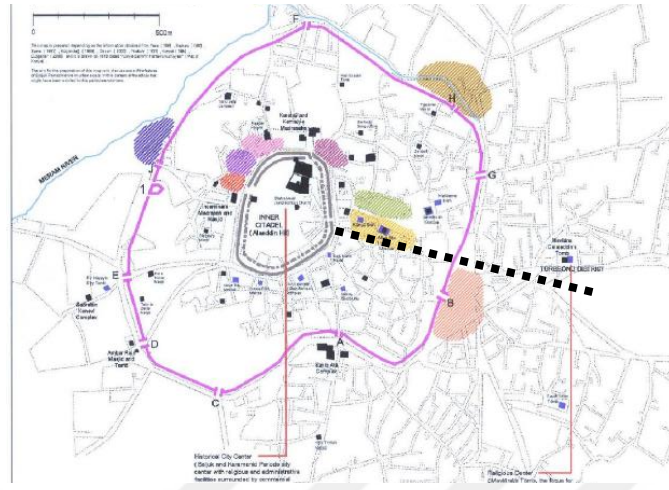
4. MEVLÂNA CADDESİ'NDE YAŞAMIN HAREKET DENEYİM MODELİ İLE İRDELENMESİ

4.1 Mevlâna Caddesi Çalışma Alanının Seçilme Nedenleri ve Ölçütleri

Mevlâna Caddesi Konya'da Alaâdin Tepesi ve Mevlâna Türbeönü Meydanı arasındaki ulaşım aksında yer almaktadır. Tarihsel süreç incelendiğinde kentin önemli caddelerinden ve ana omurgalarından biridir. Üzerinde yönetim ve ticaret ile işlevlendirilen pek çok yapı ve ibadet mekânları bulunmaktadır. İplikci Cami, Şerafeddin Cami ve Konya Valiliği Binası gibi tarihi eserler de caddede yer almaktadır. Yerel yönetim politikaları incelendiğinde Mevlâna Caddesi'nin yaya ve bisiklet odaklı hale getirilmesinin hedeflendiği görülmektedir. Bu nedenle tez çalışmasında Mevlâna Caddesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Alan çalışması 2018 yılında yazdan sonbahara geçiş döneminde Ağustos ve Eylül aylarında belirlenen 16 günde gerçekleştirilmiştir. 10.00-10.20, 14.00-14.20 ve 20.00-20.20 zaman dilimleri seçilmiştir.

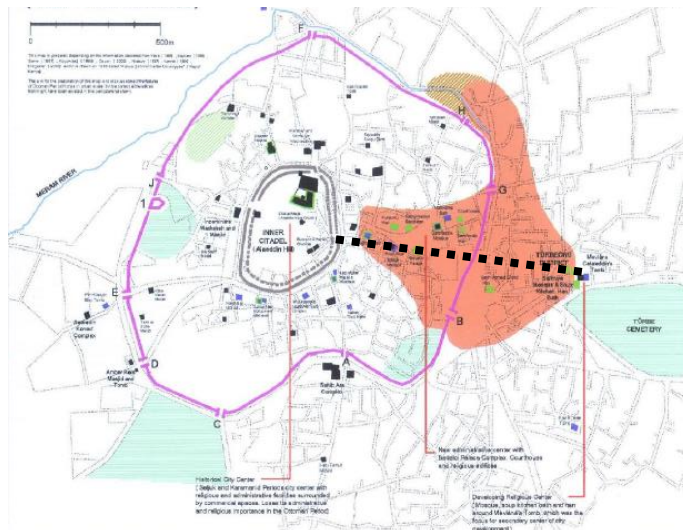
4.2 Mevlâna Caddesinin Tarihi Özellikleri

Konya'da yapılan arkeolojik kazılara göre ilk yerleşimin MÖ 7000 lere dayandığı düşünülmektedir. Hititler döneminde Konya merkezlerden biridir ve Önder'e (1962) göre Hititler Karahöyük'ten Alaâdin Tepesine yerleşmişlerdir. Alaâdin Tepesi'nde Friglere ait yerleşim katmanları da bulunmaktadır (Ter ve Özbek, 2005). MÖ 6. yy. da Konya'da bir Fars istilasını gerçekleştirmiştir. Daha sonra Konya kenti Roma, Bizans ve Hun İmparatorluğu gibi devletlerin hâkimiyeti altına girmiştir. (Önge, 2011). 11. yy da Konya kenti Selçukluların hâkimiyetindedir. Anadolu Selçuklu döneminde kentin önemi daha artmış, ticari bir merkez haline gelmiştir. Selçuklu döneminde Konya kenti için önemli olaylardan biri Mevlâna Celaleddin Rumi ve babası Bahaddin Veled'in kentin doğusuna yerleşmesidir. Kentte bununla beraber ikinci bir merkez oluşmuştur (Önge, 2011). Mevlâna Caddesi'nin ilk izleri de Alaâdin Tepesi ve Mevlâna Türbesi arasında yer almaktadır. Şekil 4.1'de Karamanoğlu döneminde Alaâdin Tepesi ve Mevlâna Türbesi arasındaki kentsel doku görülmektedir.



Şekil 4. 1 Karamanoglu dönemi Alaaddin Tepesi ve Mevlana Türbesi (Önge, 2011)

Şekil 4.2’de ise Osmanlı döneminde bu aktstaki kentsel doku görülmektedir. Önge’ye (2011) göre Osmanlı Devleti’nin kente hâkim olduğu dönemlerde kent önemli merkezlerden biridir ve bu aksta ticaret ve eğitim yapılarının yer aldığı görülmektedir.



Şekil 4. 2 Osmanlı dönemi Alaaddin Tepesi ve Mevlana Türbesi (Önge, 2011)

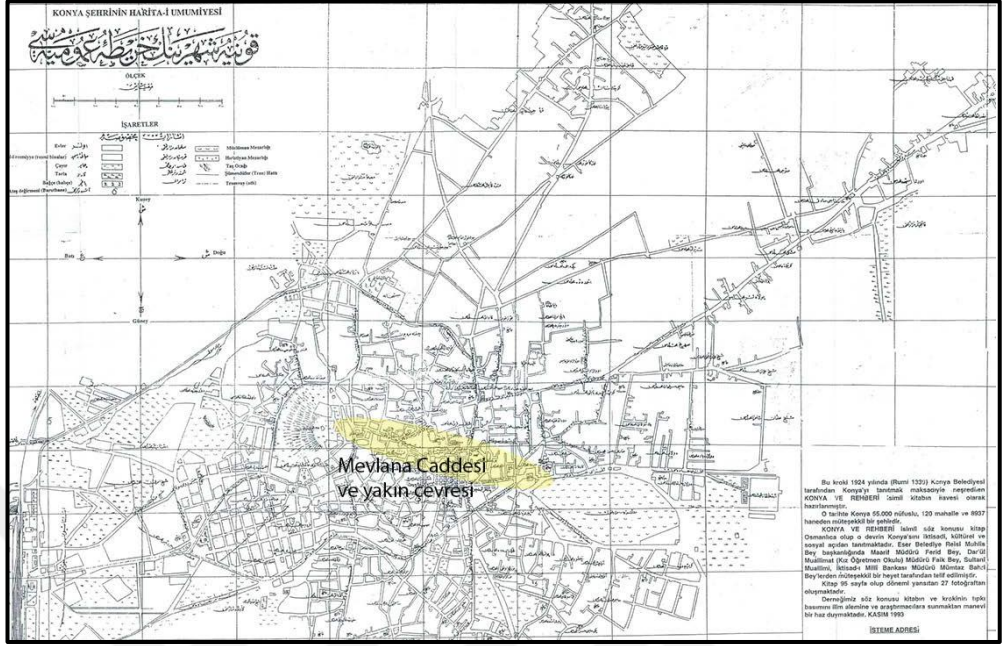
Şekil 4.3’de 20. yy başlarında Alaâddin Tepesinden doğuya doğru baktığımızda Mevlâna Türbesinin görüldüğü fakat tam olarak caddenin oluşmadığı belirlenmiştir.



Şekil 4. 3 19. yy sonlarında Aladdin Tepesi’nden doğuya bakış (Odabaşı, 1998)

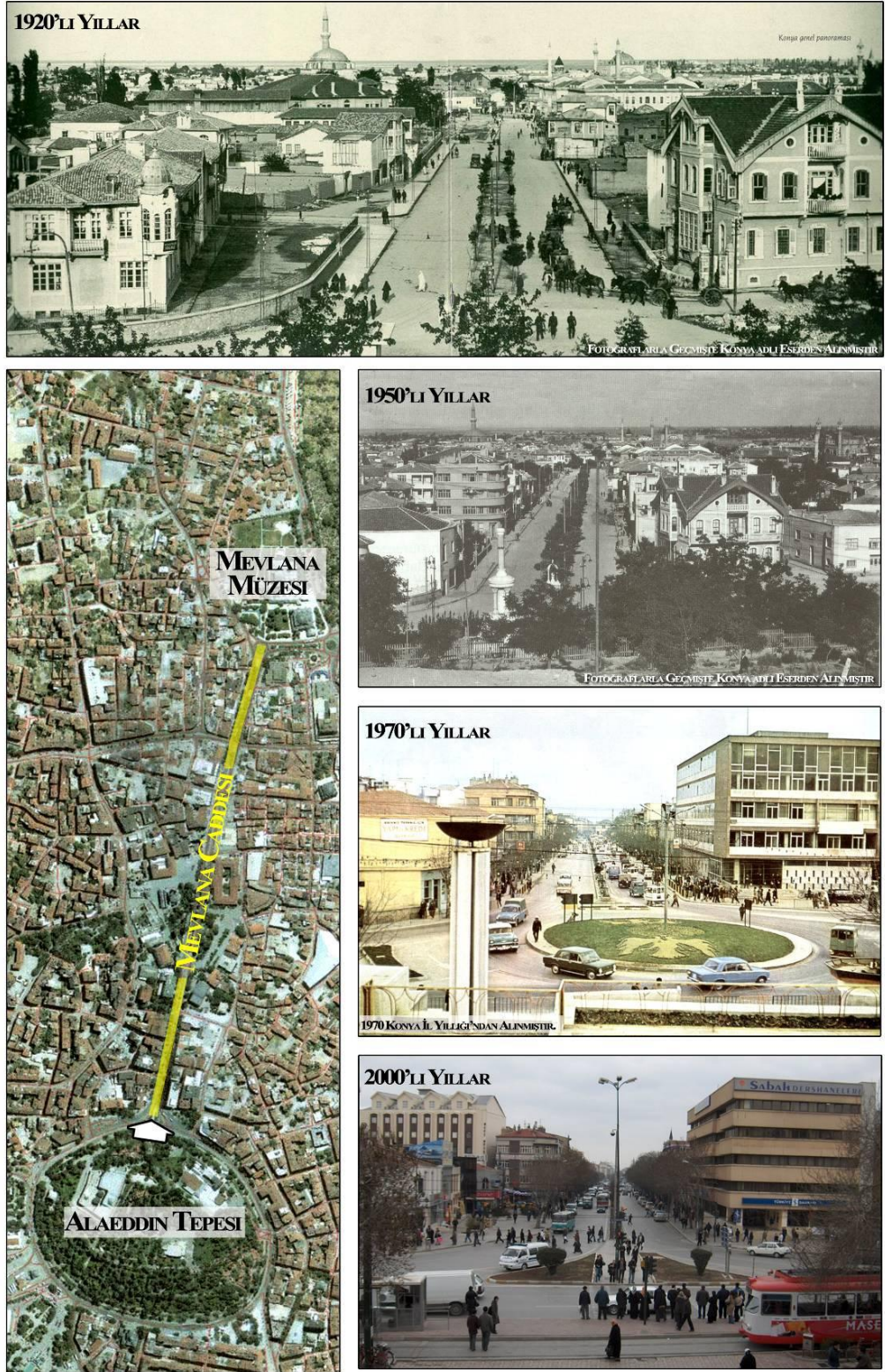
1867 yılında Konya Çarşısı bir yangın geçirmiştir (Muşmal, 2008). Bu yangından sonra kentte 1898-1902 yıllarında imar faaliyetleri başlamıştır ve birbirini dik kesen caddeler açılmıştır (Ter ve Özbek, 2005). Bu caddelerden biri de Mevlâna Caddesi’dir. 20 yy başlarında Mevlana Türbesinin çevresinde varlıklı ailelerin, tüccar ve memurların konutları bulunmaktadır (Ter ve Özbek, 2005) .

Şekil 4.4’de görüldüğü gibi 1923 yılında Konya belediyesi kentin tanıtım faaliyetlerinde kullanmak için Harita-i Umumiye’yi hazırlamıştır. 1946 yılında Konya kenti için bir nazım imar planı hazırlanmıştır bu plan ilk nazım imar planı niteliğindedir. İmar planında Mevlâna Caddesi ve çevresi için kentsel yönetim ve hizmet merkezi olarak tanımlanmıştır (Yenice, 2012). Yenice’ye (2012) göre 1946 Konya imar planında güzelkent vizyonu görülmektedir. Güzelkent vizyonu aynı zamanda Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa kentlerinde görülen geniş bulvarların oluşturulması, anıt eserlerin öne çıkarılması, simetri ve üslup birliği arayışları olarak özetlenmektedir



Şekil 4. 4 1923 Konya Kenti Harita-i Umumiye (Kaptan, 2018)

1954 yılında 1946 yılındaki nazım imar planının revizyonu niteliğinde bir plan daha hazırlanmış ancak büyük değişiklikler yapılmamıştır. Nazım imar planı Leyla ve Ferzan Baydar tarafından hazırlanmıştır. Mevlâna Caddesi'ndeki ticaretin devam etmesi yönünde karar alınmıştır. Bu dönemde caddede konut yapılarının da yer aldığı görülmektedir. 1965 yılında İller Bankası tarafından açılan bir yarışma sonucunda Yavuz Taşçı ve Haluk Berksan Konya kentinin değişen ihtiyaçlarına cevap verebilmek için nazım imar planı hazırlamıştır (Yenice, 2012). Bu imar planına göre özellikle Mevlâna Caddesi'ndeki yaya aksının kuvvetlendirilmesine dair kararlar alınmıştır. Bu karar günümüzdeki Mevlâna Caddesi'nin yayalaştırılması düşüncesinin temelini oluşturmaktadır. 1967 ve 1983 yılları arasında parçacıl nazım imar planları yapılmıştır. 1983 yılında ilk üst ölçekli çevre planı yapılmıştır. Şekil 4.5'de tarihsel süreçte Mevlâna Caddesi'nin değişimi görülmektedir. 1990 ve 1998 yılları arasında ise imar afları ile yenileme imar planları hazırlanmıştır.



Şekil 4. 5 Tarihsel süreç içinde Mevlana Caddesi'nin mekânsal değişimi (Yenice, 2011)

1984 yılında kentte koruma alanları kararları alınmıştır. Koruma planı 2863 KTVK kanunu ile gerçekleşmiştir. Kentsel arkeolojik doğal sit alanları belirlenmiştir. Koruma ve restorasyon çalışmaları yapılmıştır (Yenice, 2012). Mevlâna Caddesi yönetim ve ticaret ile işlevlendirilmiştir (Kaptan, 2018).

1997 yılında “Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı” yapılmıştır. İmar planında Mevlâna Türbesi’nin silüetini kapatacak kentsel elemanların kaldırılması ve meydan düzenlenmesi ile ilgili kararlar alınmıştır. Aynı zamanda ticaret işlevi de korunmaktadır. Tramvay hattının yapılması ve ilerleyen dönemde caddenin tamamen motorlu taşıt trafiğine kapatılması, bisiklet, tramvay ve yaya olarak ulaşımın sağlanması öngörülmüştür (Kaptan, 2018). 2013 yılında kent içi ulaşım düzenlenmiştir. Ulaşım ana planında Mevlâna Caddesi’nin yaya ve bisiklet odaklı hale getirilmesi hedeflenmiştir ve cadde acil eylem öneri yaya aksı olarak belirlenmiştir.

4.3 Mevlâna Caddesinin Fiziksel Özellikleri

Mevlâna Caddesi “Hareket Deneyimi Modelinin” uygulanması için 16 mekân parçasına bölünmüştür. Mekân bölümleri eşit güzergâh uzunluğunda ve cephelerin sonlarına ya da mekânın biçimsel değişimlerine göre kurgulanmıştır. Şekil 4.6 ‘da mekân bölümleri görülmektedir.



Şekil 4. 6 Mevlâna Caddesindeki mekân bölümleri

Sabit kaldırım genişliği		Değişken kaldırım genişliği		Meydanlaşan	
	Mekân 1		Mekân 3		Mekân 4
	Mekân 2		Mekân 5		Mekân 6
	Mekân 9		Mekân 8		Mekân 7
	Mekân 10		Mekân 11		Mekân 12
	Mekân 13				Mekân 16
	Mekân 14				
	Mekân 15				

Şekil 4. 7 Mevlâna Caddesi kaldırım genişliği değişimi

Ek-2 'de mekân bölümlerinin plan kesit ve görünüşleri çizilmiştir. Fiziksel mekânda kaldırım genişliği değişimi, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yüksekliği değişimi değişkenleri ile incelenmiştir. EK-3'de görüldüğü gibi kaldırım genişliği değişimi sabit değişken ve meydanlaşan olarak kodlanmıştır. Şekil 4.7'de mekân bölümlerine ait kaldırım genişliği değişiminin fotoğrafları görülmektedir. Mevlâna Caddesi incelendiğinde mekân bölümü 1, 2, 9, 10, 13, 14, 15 in sabit kaldırım genişliğinde olduğu görülmektedir. Mekân bölümü 3, 5, 8, 11 de ise kaldırım genişliği değişkendir. Binalar caddeye paralel olarak yerleşmemekte cadde ile farklı açılar oluşturmaktadır. Mekân bölümü 4, 6, 7, 12, 16 da binalar geriye çekilerek kentsel meydanlar oluşturmaktadır.

Caddedeki mekân bölümlerinin ağaç sayıları tespit edilmiştir. Mekân bölümleri ağaç sayılarına göre (ağaç yok, 1-5 ağaç, 6-10 ağaç, 10-20 ağaç, 20+ ağaç) kodlanmıştır. Caddedeki ağaçların mekân bölümü üçte 48 adet, mekân bölümü ondörtte 30 adet ve mekân bölümü onüçte 28 adet olarak tespit edilmiştir. Bu üç mekân bölümü caddedeki ağaçların en yoğun yer aldığı mekân bölümleridir. EK-2 Şekil B.6 incelendiğinde mekân bölümü 6'da ise ağaç yer almamaktadır. Mekân bölümü 8, mekân bölümü 10 ve mekân bölümü 11 de ise iki ağaç yer almaktadır

Mevlâna Caddesinde mekân bölümlerindeki engel sayıları tespit edilmiştir. Engel sayıları (engel yok, 1-5 engel, 6-10 engel) kategorik olarak kodlanmıştır. Mekân bölümleri incelendiğinde engellerin kaldırım güzergâhından uygun bir şekilde yerleştirilmeyen aydınlatma elemanları, elektrik panoları ve dubalardan oluştuğu görülmektedir. Çizelge 4.1'de mekân bölümlerindeki engel sayıları özetlenmiştir.

Bina yüksekliği değişimi kodlaması üç kategoride yapılmıştır. Binaların olmadığı yerler 0 olarak kodlanmıştır. Diğer kodlar mekân bölümlerinde sabit yükseklik ve değişken yüksekliklerdir. Mekân bölümleri incelendiğinde mekân bölümü 4, 12, 13 ve 16 da binaların geriye çekilerek meydanlar oluşturduğu görülmektedir. Mekân bölümü 3, 5, 10, 14 ve 15 de binalar aynı saçak kotunda biraraya gelmişlerdir. Mekân bölümü, 1 2, 6, 7, 8, 9, 11 de ise farklı saçak kotlarındaki binaların bir araya geldiği görülmektedir. Çizelge 4.1'de görüldüğü gibi Mevlana Caddesi'ndeki 16

mekân bölümü, kaldırım genişliği biçimi, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yüksekliği değişkenleri ile irdelendiğinde mekân bölümlerinin farklı fiziksel karakteristiklere sahip olduğu görülmektedir.

Çizelge 4. 1 Mevlâna Caddesi fiziksel özellikleri (mekân, kaldırım genişliği değişimi ağaç sayısı, engel sayısı, bina yüksekliği değişimi) tablosu

Mekân	Kaldırım genişliği değişimi	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina yüksekliği
1	Sabit	8	6	Değişken
2	Sabit	11	7	Değişken
3	Değişken	9	3	Sabit
4	Meydanlaşan	43	2	Yok
5	Değişken	5	0	Sabit
6	Meydanlaşan	0	5	Değişken
7	Meydanlaşan	1	6	Değişken
8	Değişken	2	5	Değişken
9	Sabit	9	1	Değişken
10	Sabit	2	4	Sabit
11	Değişken	2	0	Değişken
12	Meydanlaşan	16	2	Yok
13	Sabit	28	0	Yok
14	Sabit	30	0	Sabit
15	Sabit	8	5	Sabit
16	Meydanlaşan	8	1	Yok

Mevlana Caddesi'ndeki aktivite (duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı) ve mekan deneyimi değişkenleri bölüm 4.4'de ayrıntılı olarak incelenmektedir.

4.4. Mevlâna Caddesi Hareket Deneyim Modeli Alan Çalışması İstatistik

Bulgular

Bu bölümde caddenin yaşam bağlamında hareket deneyim modeli ile irdelenmesi amacıyla hazırlanan istatistik bulgular yer almaktadır. 16 mekân bölümü, 3 farklı zaman dilimi ve 16 günden oluşan 768 zaman ve mekân kesitinin farklı değişkenler ile verileri Microsoft Excel kullanılarak işlenmiştir. Veriler SPSS programına aktarılmıştır. Mekân bölümü, gün, zaman dilimi, bina yükseklik değişimi, kaldırım genişliği değişimi, engel sayısı ve ağaç sayısı bağımsız değişkenler olarak belirlenmiştir. Hareket bağlamında aktivite değişkenleri (toplam kullanıcı sayısı, duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı ve yürüyen kullanıcı sayısı) bağımlı değişkenler olarak belirlenmiştir. Mekân deneyimi görme deneyimi, ses deneyimi, koku deneyimi, dokunsal deneyim olarak belirlenmiştir. Görme deneyimi caddenin fiziksel bileşenlerini kapsamaktadır. Ses deneyimi için doğa sesi, insan sesi, ulaşım sesi, mekanik ses, müzik sesi değişken olarak belirlenmiştir. Koku deneyimi için kokular, doğa, yemek, çöp, emisyon sentetik, temizlik ve endüstri olarak belirlenmiştir. EK-3 Şekil C.1, Şekil C.2, Şekil C.3, Şekil C.4, Şekil C.5, Şekil C.6, Şekil C.7, Şekil C.8, Şekil C.9, Şekil C.10, Şekil C.11, Şekil C.12, Şekil C.13, Şekil C.14, Şekil C.15, Şekil C.16'da veriler ayrıntılı olarak gösterilmektedir.

4.4.1 Betimsel İstatistik Bulgular

Mevlâna Caddesi %43,8 oranında sabit kaldırım genişliği değişimine sahip mekân bölümlerinden oluşmaktadır. Bununla beraber caddedeki sabit kaldırım genişlikleri 4.85 m, 4.35 m, 4.30 m, 3.20 m, 5 m, 4.2 m, 3.80 m gibi farklılaşmaktadır. Mevlâna Caddesi'ndeki mekân bölümlerinin %25'i değişken kaldırım genişliğine sahiptir. Değişken kaldırım genişlikleri caddede yer alan binaların kaldırıma paralel olarak yerleşmemesinden kaynaklanmaktadır. 3-4.7 m, 4.75-6.45m 1.9-18.8m değişken kaldırım genişlikleridir. Mevlâna Caddesi'nde %31,2 oranında binaların geriye çekilerek kaldırımların meydanlaştığı tespit edilmiştir. Geriye çekilmeler 10 m de 52 metreye kadar değişmektedir.

Ağaç sayısı frekans çizelgesi hazırlanırken hem sayısal hem de kategorik çizelgeler hazırlanmıştır. Ancak inceleme kategorik hazırlanmış çizelgeler ile yapılmaktadır. Uzmanlar tarafından verilerin analizi için eşit aralıklarda kategori tavsiye edilmiştir (Baş, 2001). Ancak caddeki ağaç sayısı kullanıcı algısındaki ağaç yoğunluğu değişimine göre tespit edilmiştir. Caddedeki mekân bölümleri ile beraber incelenirse mekân bölümlerinin %6,2'sinde ağaç saptanmamıştır. Mekân bölümlerinde, %31,2 oranında 1-5 ağaç , %3,2 oranında 6-10 ağaç, %12,5 oranında 10-20 ağaç, %18,8 inde ise 20 den fazla ağaç yer almaktadır. Mekân bölümü 1 de 8 ağaç, mekân bölümü 2 de 11 ağaç, mekân bölümü 3 de 9 ağaç, mekân bölümü 4 de 43 ağaç, mekân bölümü 5 de 5 ağaç, mekân bölümü 6 de 0 ağaç, mekân bölümü 7 de 1 ağaç, mekân bölümü 8 de 2 ağaç, mekân bölümü 9 de 9 ağaç, mekân bölümü 10 de 2 ağaç, mekân bölümü 11 de 2 ağaç, mekân bölümü 12 de 16 ağaç, mekân bölümü 13 de 28 ağaç, mekân bölümü 14 de 30 ağaç, mekân bölümü 15 de 8 ağaç, mekân bölümü 16 de 8 ağaç olmak üzere toplam 174 ağaç tespit edilmiştir.

Engel sayısı frekans çizelgesi hazırlanırken de kategorik ve sayısal değerlendirmeler yapılmış ve istatistik bulgular elde edilmiştir ancak frekans çizelgeleri kategorik veriler kullanılarak hazırlanmıştır. Mekân bölümlerinde %25 oranında engele rastlanmamıştır. %56.2 oranında 1-5 engel, %18,8 oranında ise 6-10 engel tespit edilmiştir. Güzergâhta mekân bölümü 1'de 6, mekân bölümü 2'de 7, mekân bölümü 3'de 3, mekân bölümü 4'de 2, mekân bölümü 5'de 0, mekân bölümü 6'da 5, mekân bölümü 7'de 6, mekân bölümü 8'de 5, mekân bölümü 9'da 1, mekân bölümü 10'da 4, mekân bölümü 11'de 0, mekân bölümü 12'de 2, mekân bölümü 13'de 0, mekân bölümü 14'de 0, mekân bölümü 15'de 5, mekân bölümü 16'da 1 olmak üzere toplam 47 engel tespit edilmiştir.

Mevlâna Caddesi'ndeki bina yükseklik değişimi bina yok, sabit yükseklik ve değişken yükseklik olarak sınıflandırılmıştır. Caddede %25 oranında binalar kaldırımdan daha geride park ya da kentsel nişlerin kenarlarında yer almaktadır. %31.2 oranında sabit yükseklikte binalar vardır. Bu yükseklikler 8.5 m, 11 m, 16 m, 14.4 m olarak tespit edilmiştir. Mevlâna Caddesi'nde %31,2 oranında değişen yükseklik vardır. Mekân bölümlerinde 16-22 m, 8,5-16 m, 10-18 m, 10-14 m, 6,5-13

m, 14-18 m, 12-16m aralığında yükseklikler tespit edilmiştir. Bu değişimler farklı yükseklikteki binaların bir araya gelmesi ile oluşmaktadır. Çizelge 4.2’de fiziksel mekân için hazırlanan frekans çizelgeleri görülmektedir.

Çizelge 4. 2 Fiziksel mekân (kaldırım genişliği değişimi, ağaç sayısı, engel sayısı, bina yükseklik değişimi) betimsel istatistik bulgular

Kaldırım genişliği	Sabit	%43,8
	Değişken	%25,0
	Meydanlaşan	%31,2
Ağaç sayısı	Ağaç yok	%6,2
	1-5 ağaç	%31,2
	6-10 ağaç	%31,2
	10-20 ağaç	%12,5
	20+ ağaç	%18,8
Engel sayısı	Engel yok	%25,0
	1-5 engel	%56,2
	6-10 engel	%18,8
Bina yükseklik değişimi	Bina yok	%25,0
	Sabit yükseklik	%31,2
	Değişken yükseklik	%43,8

Aktivite için hazırlanan betimleyici istatistik tablolar kategorik veriler kullanılarak hazırlanmıştır ancak çok faktörlü varyans analizleri sayısal veriler kullanılarak yapılmıştır. Mevlâna Caddesi’nde 16 gün ve 3 zaman dilimi ve 16 mekân bölümü toplam 768 mekân-zaman kesitinde %51,6 oranla 21-50 kullanıcı tespit edilmiştir. En düşük % 8.2 oranla 1-10 kullanıcıdır. Caddede kullanıcının olmadığı zaman mekân kesitleri tespit edilmemiştir. Toplam 24808, 20 dakikalık cadde güzergâhında ortalama 516 kullanıcı tespit edilmiştir

Mevlâna Caddesi’nde 768 zaman mekân kesitinde %44,5 oranla 1-5 duran kullanıcı sayısı tespit edilmiştir. %4.8 oranında 20 ve üzeri duran kullanıcı tespit edilmiştir. 16

gün üç zaman diliminde toplam 4910, 20 dakikalık cadde güzergâhında ortalama 102 duran kullanıcı tespit edilmiştir.

Mevlâna Caddesi'nde 16 gün ve 3 zaman dilimi ve 16 cadde bölümü toplam 768 mekân zaman kesitinde %42,7 oranla 1-5 oturan kullanıcı tespit edilmiştir. En düşük % 3 oranla 20 ve üzeri oturan kullanıcıdır. Caddede toplam 2944, ortalama 61 oturan kullanıcı tespit edilmiştir. Mevlâna Caddesi'nde 768 zaman mekân kesitinde en fazla %43 oranla 20-50 yürüyen kullanıcı sayısı tespit edilmiştir. %3,9 oranında 50 ve üzeri yürüyen kullanıcı tespit edilmiştir. 16 gün üç zaman diliminde toplam 16954, 20 dakikalık cadde güzergâhında ortalama 353 yürüyen kullanıcı tespit edilmiştir. Çizelge 4.3 incelendiğinde Mevlâna Caddesi'nde duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayılarının yüzdelerinin farklılaştığı görülmektedir.

Çizelge 4. 3 Mevlâna Caddesi aktivite betimsel istatistik bulgular

Toplam kullanıcı sayısı	Kullanıcının yokluğu	% 0,1
	1-10 kullanıcı	%8,2
	11-20 kullanıcı	%24,3
	21-50 kullanıcı	%51,6
	50+ kullanıcı	%15,8
Duran kullanıcı sayısı	Duran kullanıcının yokluğu	%13,9
	1-5 Duran kullanıcı	%44,5
	5-10 Duran Kullanıcı	%21,0
	11-20 Duran kullanıcı	%15,8
	20+ Duran kullanıcı	%4,8
Oturan kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcının yokluğu	%35,2
	1-5 Oturan kullanıcı	%42,7
	6-10 Oturan kullanıcı	%11,1
	11-20 Oturan kullanıcı	%8,1
	20+ Oturan kullanıcı	%3,0
Yürüyen kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcının yokluğu	%0,3
	1-10 Yürüyen kullanıcı	%18,9
	10-20 Yürüyen kullanıcı	%34,0
	20-50 Yürüyen kullanıcı	%43,0
	50+ Yürüyen kullanıcı	%3,9

Çizelge 4.4.'te yer alan Mevlâna Caddesi mekân deneyimi betimsel istatistik bulgular incelendiğinde insan sesinin, ulaşım sesinin ve emisyon kokusunun bütün deneyim yürüyüşlerinde tespit edildiği görülmektedir. Sentetik bir kokuya ya da endüstriden kaynaklanan bir kokuya Mevlâna Caddesi'nde rastlanmamıştır. Mevlâna Caddesi'nde %68,8 oranda doğa sesinin yokluğu, %31,2 oranda doğa sesinin varlığı tespit edilmiştir. Mevlâna Caddesinde %85,4 oranında müzik sesinin yokluğu, %14,6 oranında varlığı tespit edilmiştir. Ancak müzik sanatsal bir aktivite değildir. Caddedeki mağazalardan gelen dijital müzik sesidir.

Çizelge 4. 4 Mekân deneyimi betimsel istatistik bulgular

Doğa sesi	Doğa sesinin yokluğu	%68,8
	Doğa sesinin varlığı	%31,2
Müzik sesi	Müzik sesinin yokluğu	%85,4
	Müzik sesinin varlığı	%14,6
İnsan sesi	İnsan sesinin varlığı	%100
Mekanik ses	Mekanik sesin yokluğu	%99,7
	Mekanik sesin varlığı	%0,3
Ulaşım sesi	Ulaşım sesinin varlığı	%100,0
Doğa kokusu	Doğa kokusunun yokluğu	%68,8
	Doğa kokusunun varlığı	%31,2
Yemek kokusu	Yemek kokusunun yokluğu	%75,0
	Yemek kokusunun varlığı	%25,0
Çöp kokusu	Çöp kokusunun yokluğu	%91,7
	Çöp kokusunun varlığı	%8,3
Emisyon kokusu	Emisyon kokusunun varlığı	%100,0
Sentetik koku	Sentetik kokunun yokluğu	%100,0
Temizlik kokusu	Temizlik kokusunun yokluğu	%95,8
	Temizlik kokusunun varlığı	%4,2
Endüstri kokusu	Endüstri kokusunun yokluğu	%100,0

Mevlâna Caddesinde % 3 oranında mekanik sesin varlığı tespit edilmiştir. Yapılan deneyim yürüyüşünde 15.08.2018 tarihinde 10.00-10.20 ve 14.00-14.20 zaman diliminde mekân bölümü 10 da beton mikseri çalışmaktadır. İstatistiksel bulgulardaki %3 oranındaki farkın beton mikserinin sesinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

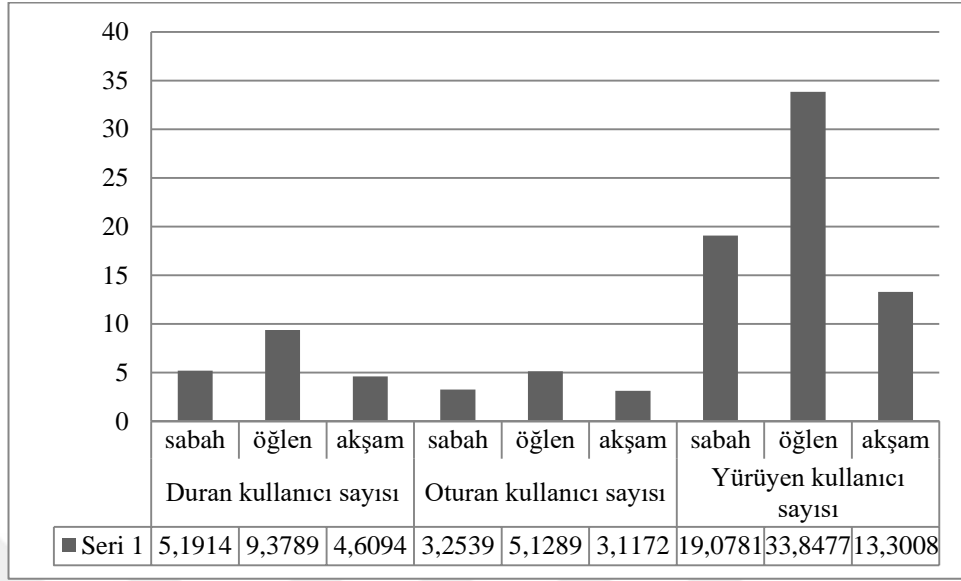
Mevlâna Caddesi'nde %68,8 oranda doğa kokusunun yokluğu, %31,2 oranda doğa kokusunun varlığı tespit edilmiştir. Çizelge 4.4 mekân deneyimi betimleyici istatistik bulgular incelendiğinde doğa kokusu verilerinden elde edilen bulgular ile doğa sesi verilerinden elde edilen bulguların eşit olduğu gör÷lmektedir. Deneyim yürüyüşlerinde Mevlâna Caddesi'nde pek çok yeme içme alanının varlığı tespit edilmiştir. Yeme içme alanları, restoranlar ya da büfelerdir. Mevlâna Caddesi'nde %75 oranında yemek kokusunun yokluğu, %25 oranında yemek kokusunun varlığı tespit edilmiştir

20.00-20.20 zaman diliminde yapılan yürüyüşlerde mekân bölümü 2 ve mekân bölümü 15'te ağaçların kenarlarına siyah poşetlerle bırakılmış çöpler tespit edilmiştir. Betimleyici istatistik bulgular incelendiğinde %91,7 çöp kokusunun yokluğu, %8,3 çöp kokusunun varlığı tespit edilmiştir. Mevlâna Caddesinde %95,8 oranında temizlik kokusunun yokluğu % 4,2 oranında temizlik kokusunun varlığı tespit edilmiştir.

4.4.2 Zaman Aktivite İlişkisi İstatistik Bulgular

Tez çalışmasında videolar hazırlanırken saat 10.00-10.20, 14.00-14.20 ve 20.00-20.20 olmak üzere üç farklı zaman dilimi belirlenmiştir. Bu bölümde sabah, öğlen ve akşam olmak üzere duran kullanıcı, oturan kullanıcı ve yürüyen kullanıcıların etkileşimleri incelenmektedir. İstatistiklerin hazırlanması için çok faktörlü varyans (manova) analizi uygulanmıştır (Baş, 2001). Zaman (10.00-10.20, 14.00-14.20 ve 20.00-20.20) bağımsız değişken olarak, duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı da bağımlı değişken olarak belirlenmiştir.

şekil 4.8'de yer alan deneyim yürüyüşlerinden elde edilen zaman aktivite ilişkisi istatistik bulgular incelendiğinde ($p=0,00$) zaman ile duran, oturan ve yürüyen kullanıcı arasında anlamlı bağlantılar olduğu tespit edilmiştir.



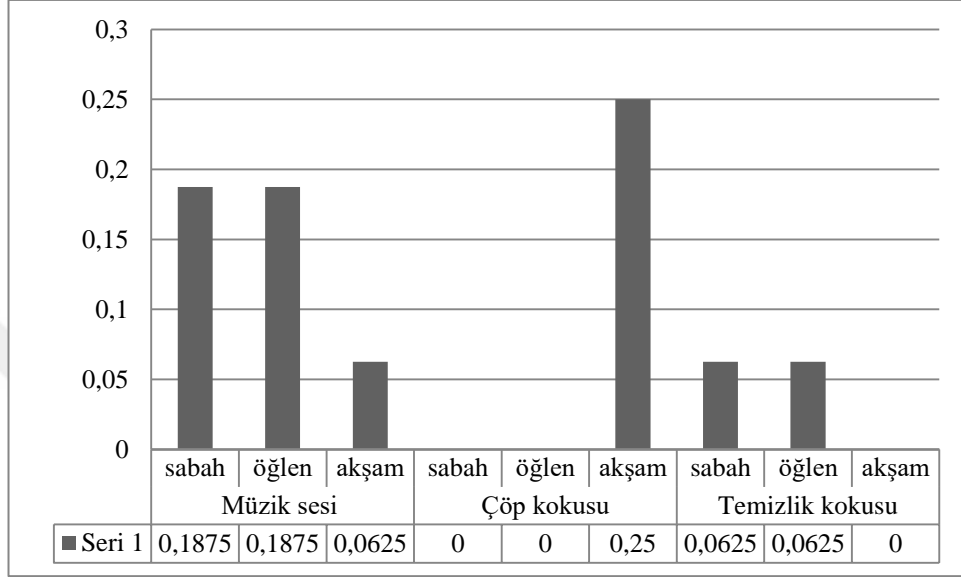
Şekil 4. 8 Zaman aralığı, duran kullanıcı, oturan kullanıcı ve yürüyen kullanıcı betimleyici istatistik bulgular

Şekil 4.8’de yer alan betimsel istatistik bulgular incelendiğinde öğlen belirlenen zaman diliminde duran kullanıcıların belirlenen diğer zaman dilimlerine göre daha fazla olduğu görülmektedir. Akşam zaman diliminde ise yoğunluğun düştüğü görülmektedir. Oturan kullanıcı sayısının da 5,1289 ortalama değeri en yoğun öğlen olduğu görülmektedir. Oturan kullanıcı sayısının duran kullanıcı sayısına benzer şekilde akşam yoğunluğu azalmaktadır. Yürüyen kullanıcı sayısı incelendiğinde öğlen fazlaştığı görülmektedir. Oturan ve duran kullanıcı sayısı birbirine benzer şekilde akşam belirlenen zaman diliminde azalmaktadır

4.4.3 Zaman Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular

Mekân deneyimi değişkenleri ile zamanın ilişkisini inceleyebilmek için çok faktörlü varyans analizi (manova) uygulanmıştır. İnsan sesi ve ulaşım sesinin mekân zaman kesitlerinde her zaman varlığı tespit edilmiştir. Sentetik kokusu ve endüstri kokusuna ise caddede rastlanmamıştır. Müzik sesi, çöp kokusu, temizlik kokusu ile zaman arasında anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Diğer değişkenler ile anlamlı

bağlantılar tespit edilmemiştir. Müzik sesi sabah ve öğlen tespit edilmesine rağmen akşam saatlerinde tespit edilmemiştir.



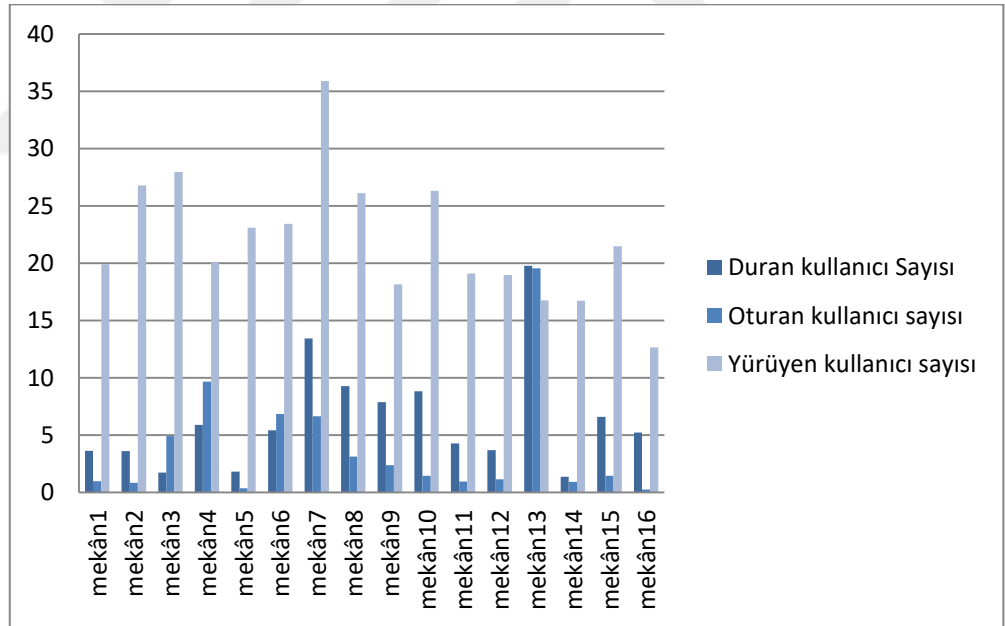
Şekil 4. 9 Zaman dilimi ile müzik sesi, çöp kokusu, temizlik kokusu ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Şekil 4.9 incelendiğinde akşam belirlenen zaman diliminde çöp kokusunun varlığı tespit edilmiştir. Sabah ve öğlen çöp kokusu tespit edilmemiştir. Temizlik kokusu ise sabah ve öğlen hissedilirken akşam belirlenen zaman diliminde hissedilmemiştir.

4.4.4 Mekân Aktivite İlişkisi İstatistik Bulgular

Aktivite mekân ilişkisi irdelenirken duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı ile mekân bölümleri, kaldırım genişliği hareketi, ağaç sayısı, engel sayısı ve bina yüksekliği ilişkisinin incelenebilmesi için çok faktörlü varyans analizi uygulanmıştır. Mekân bölümü ile duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi incelendiğinde $p < 0.05$ ile anlamlı bağlantılar saptanmıştır. Betimleyici istatistik bulguları incelendiğinde duran ve oturan kullanıcıların en çok mekân bölümü 13'te en az da

mekân bölümü 14 te olduğu görülmektedir. EK-2 Şekil 13 incelendiğinde mekân bölümü 13'in Sanayi Mektebi'nin yer aldığı bölüm olduğu görülmektedir. Bu mekân bölümünde kaldırım genişliği değişimi sabittir ve 28 adet ağaca rastlanmıştır. Mevlana Caddesi'nde otobüs duraklarının yer aldığı bölümdür. Aynı zamanda bu mekân bölümünde yayalara engel oluşturacak herhangi bir kentsel donatıya rastlanmamıştır. Bina yüksekliği sabittir. EK-2 Şekil 14' de görüldüğü gibi mekân bölümü 14 ise Mevlâna Caddesi'nde Merkez Bankası'nın yer aldığı bölümdür. Merkez Bankası geriye doğru çekilerek kaldırım ve bina arasında yeşil bir zon oluşturmuştur. Bu mekânda 30 adet ağaç yer almaktadır. Kaldırım genişliği değişimi sabittir. Bina yüksekliği hareketi sabittir. Kullanıcı hareketini zorlaştıracak herhangi bir engele rastlanmamaktadır. Merkez Bankası akşam saatlerinde kapalıdır. Özellikle kaldırımın bu saatlerde çok karanlık olduğu tespit edilmiştir.

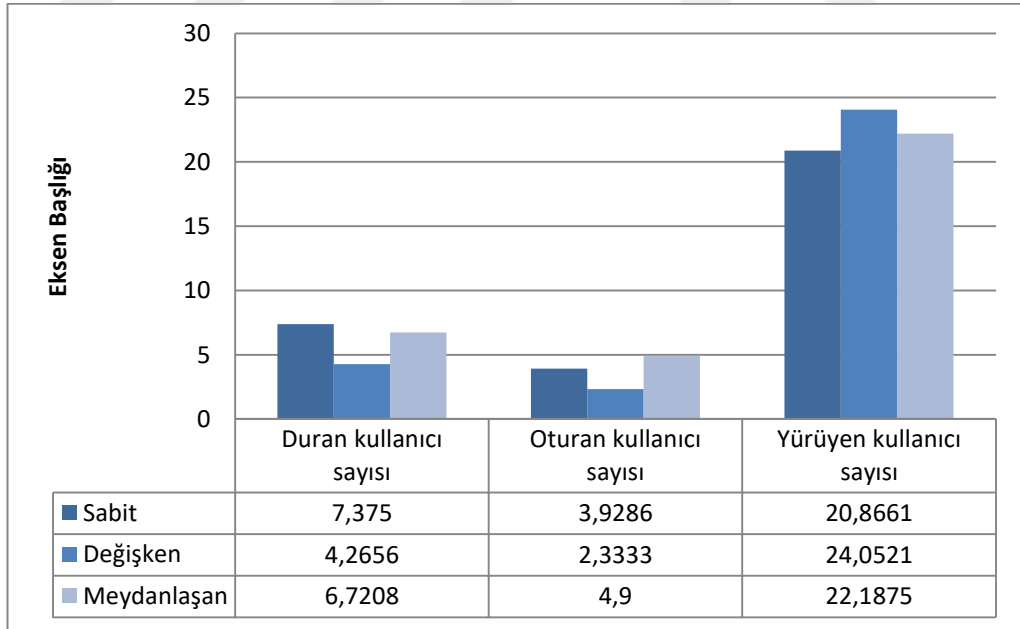


Şekil 4. 10 Mekân bölümü ile duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Şekil 4.10 incelendiğinde yürüyen kullanıcı sayısı ise en fazla mekân bölümü 7'de en az mekân bölümü 16'dadır. Ek-2 Şekil 7 incelendiğinde mekân bölümü 7'de cepheler geriye çekilerek kaldırım genişliği artmıştır. Bina yüksekliği değişkendir. 1 ağaç ve 6

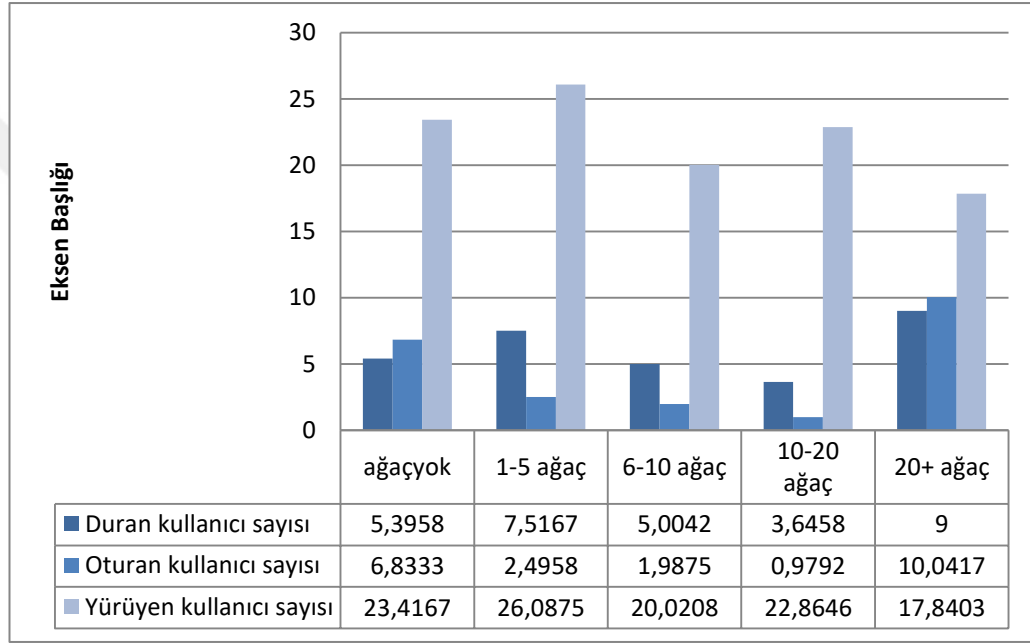
adet engel tespit edilmiştir. Ek-B Şekil 16 incelendiğinde mekân bölümü 16'da bankalar ve ticaret ile işlevlendirilen binaların yer aldığı görülmektedir. Kaldırım genişliği değişimi sabittir. 8 adet ağaç bir adet engel tespit edilmiştir. Mekân bölümü 16 'da Mevlâna Celaleddin Rumi ve Şems'in ilk karşılaştıkları yeri anlamlandırmak için bir hafıza mekânı çalışması yer almaktadır.

Kaldırım genişliği değişimi ile duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı incelendiğinde anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Kaldırım genişliği değişiminde ve duran kullanıcı sayısı ilişkisinde p değeri 0.00, oturan kullanıcı ile ilişkisinde p değeri 0.00, yürüyen kullanıcı ile ilişkisinde p değeri 0.031'dir. Şekil 4.11 incelendiğinde duran kullanıcı sayısının sabit kaldırım genişliğinde fazla olduğu görülmektedir. Oturan kullanıcı sayısı ise daha çok meydanlaşan kaldırım genişliğinde fazladır. Yürüyen kullanıcı sayısında ise üç farklı kaldırım hareketinde de birbirine yakın ortalama değerleri tespit edilmiştir.



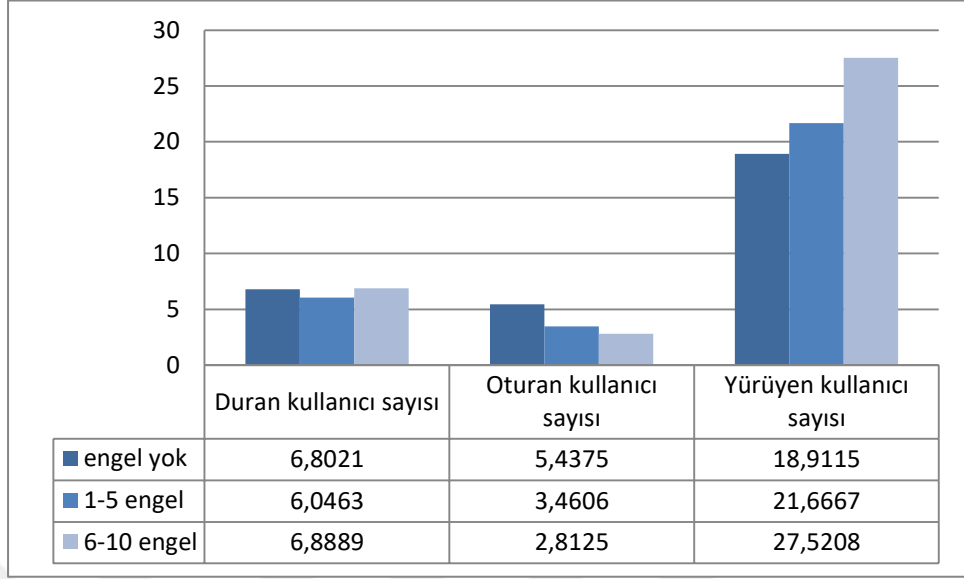
Şekil 4. 11 Kaldırım genişliği değişimi, duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Şekil 4.12’de yer alan ağaç sayısı ile duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi incelendiğinde anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Duran kullanıcı sayısının 20 den fazla ağacı olan mekânlarda fazlaştığı tespit edilmiştir. Oturan kullanıcı da aynı şekilde 20 den fazla ağacı olan mekânları tercih etmektedir. Yürüyen kullanıcı sayısı sayısı ise birbirlerine çok yakın değer almalarına rağmen 1-5 ağaç sayısının bulunduğu yerlerde fazlalaşmaktadır



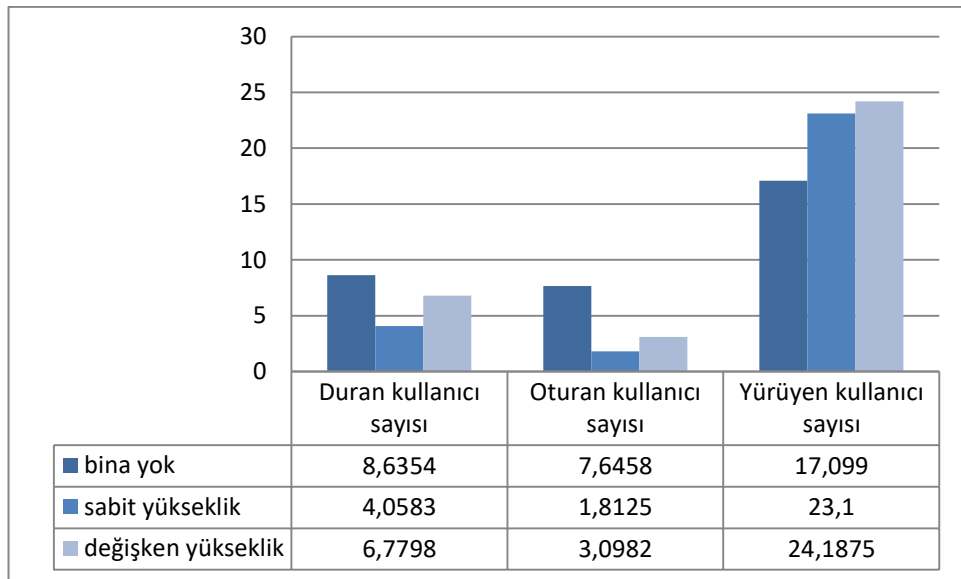
Şekil 4. 12 Ağaç sayısı ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Engel sayısı ile duran kullanıcı sayısı arasında anlamlı bağlantılar tespit edilmemiştir. Engel sayısı ile oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı arasında ise anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Şekil 4.13’de yer alan betimleyici istatistik bulgular incelendiğinde oturan kullanıcı sayısının engel olmayan mekânlarda fazlaştığı görülmektedir. Yürüyen kullanıcı sayısının ise 6-10 engelin olduğu mekânlarda daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Yoğunluklar incelendiğinde yürüyen kullanıcı sayısının oturan ve duran kullanıcı sayısından fazla olduğu görülmektedir. Duran kullanıcı sayısı engel sayısına göre birbirine yakın değerler almaktadır.



Şekil 4. 13 Engel sayısı ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı ve yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Bina yükseklik değişimi ile duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı arasında anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Şekil 4.14’de bina yükseklik değişimi ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular yer almaktadır.

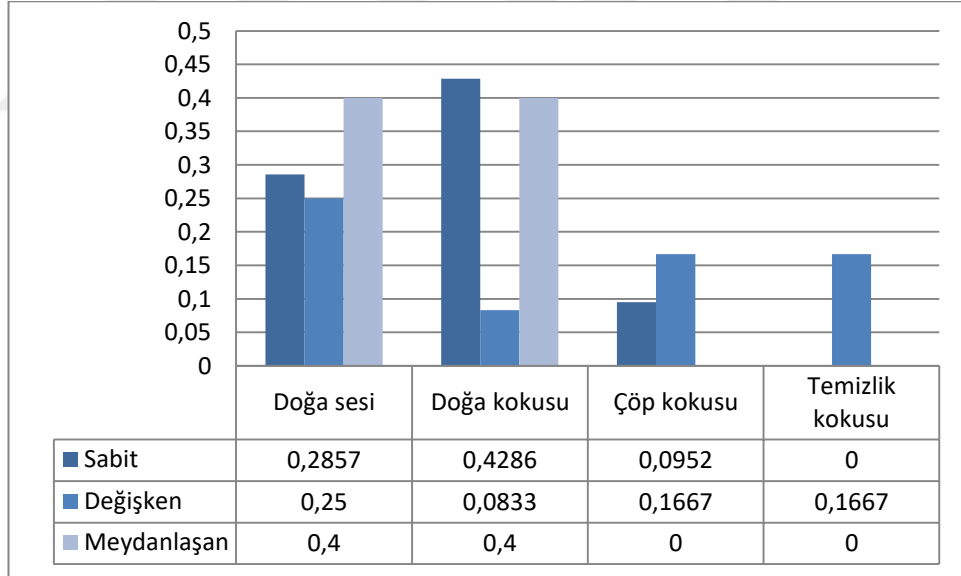


Şekil 4. 14 Bina yükseklik değişimi ile duran kullanıcı, oturan kullanıcı, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Duran ve oturan kullanıcı sayısının genelde binanın olmadığı kaldırımın meydanalaştığı mekân bölümlerinde fazlaştığı tespit edilmiştir. Yürüyen kullanıcı sayısı ise değişken yükseklikteki mekânlarda fazlaştırmaktadır.

4.4.5 Mekân Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular

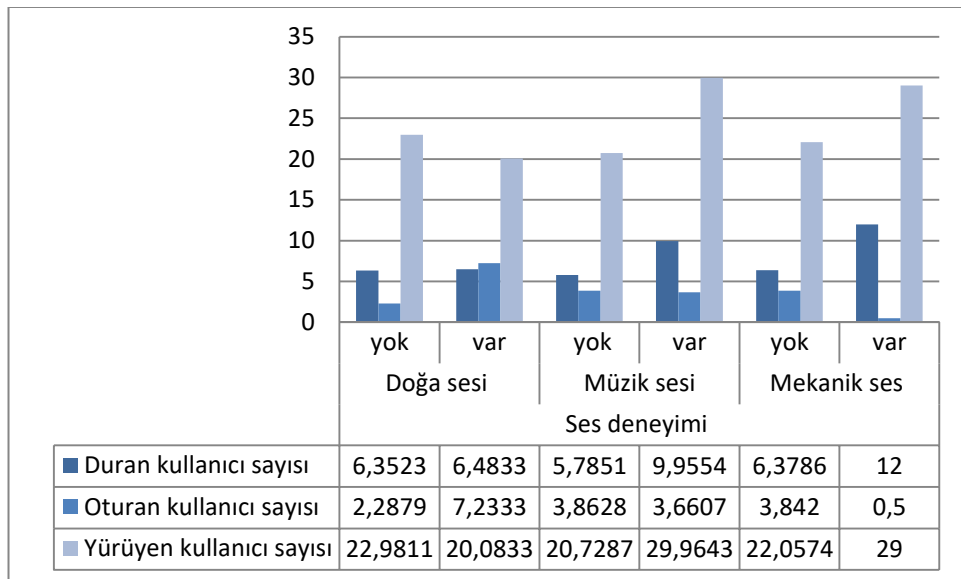
Kaldırım genişliği değişimi ile mekân deneyimi incelendiğinde doğa sesi, doğa kokusu, çöp kokusu ve temizlik kokusu arasında anlamlı bağlantıların olduğu tespit edilmiştir. Şekil 4.15’de kaldırım hareketi ile mekân deneyimi ilişkisi betimleyici istatistik bulgular yer almaktadır. Doğa kokusu meydanaşan, doğa sesi ise sabit kaldırım genişliğinde daha fazla hissedilmektedir. Çöp kokusu ve temizlik kokusu ise değişken kaldırım genişliğinde daha fazla ortalama değere sahip olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 4. 15 Kaldırım hareketi ile mekân deneyimi ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

4.4.6 Aktivite Deneyim İlişkisi İstatistik Bulgular

Aktivite-mekân deneyimi ilişkisi istatistik bulgular, duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı ile doğa sesi, müzik sesi, insan sesi, mekanik ses, ulaşım sesi, doğa kokusu, yemek kokusu, çöp kokusu, emisyon kokusu, sentetik koku, temizlik kokusu, endüstri kokusu değişkenlerinin arasındaki ilişki incelenerek elde edilmiştir. Dokunsal deneyim Mevlâna Caddesi'nde belirlenen güzergâh boyunca herhangi bir değişim göstermemiştir. Dokunsal deneyim, tez çalışmasında bedenin zemin ile kurduğu ilişki olarak değerlendirilmiştir. Yapılan deneyim çalışmalarında zeminin dokunsal özelliği kuru, sert ve pürüzsüz sıfatları ile tanımlanmaktadır. Şekil 4.16 incelendiğinde duran kullanıcı sayısı ile doğa sesi arasındaki anlamlı bağlantıya rastlanmamıştır. Oturan kullanıcı sayısı ve yürüyen kullanıcı sayısı ile doğa sesi arasında anlamlı bağlantılar saptanmıştır. Doğa sesinin var olduğu mekânlarda oturan kullanıcı sayısı fazladır. Yürüyen kullanıcılar ise doğa sesinin olmadığı mekânlarda fazlalaşmaktadır.

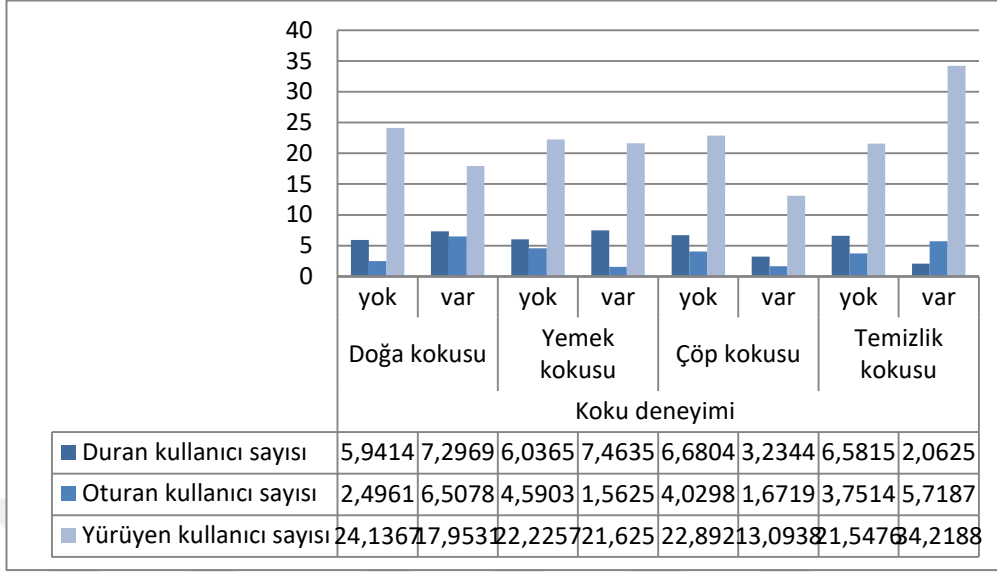


Şekil 4. 16 Ses deneyimi ile duran, oturan, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Mevlâna Caddesi'nde müzik sesinin varlığı ile duran ve yürüyen kullanıcı sayısı arasında anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Ancak oturan kullanıcı sayısı arasında herhangi bir anlamlı bağlantı tespit edilememiştir. Müzik sesi, Mevlâna Caddesi'nde sanatsal bir aktivite olarak yer almamaktadır. Mağazalardan dijital olarak duyulan bir ses olarak hissedilmektedir. Şekil 4.16 incelendiğinde müzik sesinin var olduğu mekân bölümlerinde, duran ve yürüyen kullanıcı sayısının daha fazla olduğu görülmektedir. Mevlâna Caddesi'nde insan sesi ve ulaşım sesine bütün mekân-zaman kesitlerinde rastlanmıştır. Mekanik ses ile duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı arasındaki ilişki incelendiğinde anlamlı bağlantılar tespit edilememiştir. Mevlâna Caddesi'nde 15.08.2018 tarihinde sabah ve oğlen yapılan deneyim yürüyüşlerinde kaldırımın üzerinde inşaat çalışması için kullanılan bir beton mikserinin varlığı tespit edilmiştir. Betimleyici istatistik tablosundan elde edilen değerlere göre farklılığın bu çalışmadan kaynaklandığı dşnlmektedir.

Aktivite ve koku deneyimi arasındaki ilişki incelendiğinde doğa kokusunun varlığı ile duran, yürüyen ve oturan kullanıcı sayısı arasında anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Şekil 4.17'de gösterilen betimleyici istatistik bulgular incelendiğinde doğa kokusunun var olduğu mekân bölümlerinde duran ve oturan kullanıcı sayısının fazla olduğu görülmektedir. Yemek kokusunun varlığı ile duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı arasındaki ilişki incelendiğinde duran ve oturan kullanıcı sayısı ile anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Şekil 4.17'de yemek kokusunun var olduğu mekân bölümlerinde duran kullanıcı sayısı 7,4635 ortalama değere sahiptir. Oturan kullanıcı sayısı, yemek kokusunun yokluğunda 4,5903 ortalama değere sahiptir.

p kokusu ile duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı arasındaki ilişki incelendiğinde anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. p kokusunun olmadığı mekân bölümlerinde duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı fazladır. Bu tespitin 20.00-20.20 zaman diliminde yapılan yürüyüşlerde mekân bölümü 2 ve mekân bölümü 15 te siyah poşetlerle ağaç kenarlarına bırakılan çöplerden kaynaklandığı dşnlmektedir.



Şekil 4. 17 Koku deneyimi ile duran, oturan, yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi betimleyici istatistik bulgular

Temizlik kokusu ile duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı ilişkisi incelendiğinde anlamlı bağlantılar tespit edilmiştir. Duran oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı temizlik kokusunun varlığında fazlalaşmaktadır.

4.5 Bölüm Sonucu

Mevlâna Caddesi Konya kentindeki ana omurgalardan biridir. Alaadin Tepesi ve Mevlâna Türbeönü Meydanı arasında ulaşımı sağlayan cadde olarak önemli bir konuma sahiptir. Motorlu taşıt ve yaya trafiğine açıktır. 2013 yılında yapılan kent içi ulaşım ana planı incelendiğinde Mevlâna Caddesi'nin yaya ve bisiklet odaklı hale getirilmesi yerel yönetimler tarafından hedeflenmiştir. Bu nedenle Mevlâna Caddesi örnek çalışma alanı olarak seçilmiştir. Mevlâna Caddesi'nde 768 mekân-zaman kesiti videolarından ve deneyim raporlarından alınan kaldırım genişliği değişimi, ağaç sayısı, engel sayısı, bina yüksekliği değişimi, toplam kullanıcı sayısı, duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı, yürüyen kullanıcı sayısı, doğa sesi, insan sesi, müzik sesi, mekanik ses, ulaşım sesi, doğa kokusu, yemek kokusu, çöp kokusu, emisyon,

sentetik koku ve temizlik kokusu değişkenleri ile incelemeler sonucunda bulunan bulgular aşağıda özetlenmiştir.

1. Zaman aktivite ilişkisi;

Zaman aktivite ilişkisi için oluşturulan hipotezler aşağıda verilmiştir.

H1- Zaman caddelerde yaşamı farklılaştırmaktadır.

H1a- Günün farklı zaman dilimlerinde duran yürüyen ve oturan kullanıcı sayısı farklılaşmaktadır.

Zaman aktivite ilişkisi istatistik bulgular incelendiğinde, cadde en yoğun olarak öğlen saatlerinde kullanılmaktadır. Mevlâna Caddesi'nde akşam saatlerinde duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı incelendiğinde sabah ve öğlen saatlerine göre sayısal olarak azaldığı tespit edilmiştir. Ancak yapılan deneyim yürüyüşlerinde mekân bölümlerinde kullanıcının varlığı tespit edilmiştir. Mağazaların, resmi kurumların ve bankaların akşam saatlerinde kapalı olduğu tespit edilmiştir. Mevlâna Caddesi'nin akşam saatlerinde de yaşayan bir cadde haline gelmesi için farklı işlevlerin eklenmesi önerilmektedir. Günün farklı zaman dilimlerinde duran, yürüyen ve oturan kullanıcı sayısı farklılaşmaktadır.

2. Zaman mekân deneyimi ilişkisi;

Zaman mekân deneyim ilişkisi için oluşturulan hipotezler aşağıda yer almaktadır.

H1- Zaman caddelerde yaşamı farklılaştırmaktadır.

H1b- Günün farklı zaman dilimlerinde mekân deneyimi koku ve ses değişkenlerine bağlı olarak farklılaşmaktadır

Mevlâna Caddesi'nde belirli mekânlarda müzik sesi tespit edilmiştir. Ancak sanatsal bir aktivite olarak değil mağazalardan gelen dijital müzik sesleridir. Sabah ve öğlen saatlerinde müzik seslerine rastlanmasına rağmen akşam saatlerinde rastlanmamaktadır. Mevlâna Caddesi'nde sabah, öğlen ve akşam zaman dilimlerinde sanatsal bir aktivite olarak müzik sesinin eklenmesi önerilmektedir. 15.08.2018

tarihinde sabah ve öğlen yapılan deneyim çalışmasında mekân 10 da şantiye için çalışan bir beton mikseri tespit edilmiştir. Mikser tamamen kaldırım kaplamakta ve yürüyen kullanıcıların yaya olarak motorlu taşıt yolunu kullanmasına neden olmaktadır. Yerel yönetimler tarafından bu tür durumlarda gerekli tedbirlerin alınması önerilmektedir. Mevlana Caddesi'nde mekân bölümü 13 ve mekân bölümü 2'de akşam saatlerinde çöp kokusu tespit edilmiştir. Çöplerin siyah torbalarla ağaçların yanlarında yer almaktadır. Akşam saatlerinde bu mekânlarda hissedilen çöp kokusunun engellenmesi için gerekli tedbirlerin alınması önerilmektedir. Bu bağlamda günün farklı zaman dilimlerinde mekân deneyimi koku ve ses değişkenlerine bağlı olarak farklılaşmaktadır

3. Mekân aktivite ilişkisi;

Mekân aktivite ilişkisi için oluşturulan hipotezler aşağıda yer almaktadır.

H2 Caddelerde mekânın fiziksel değişimi yaşamı farklılaştırmaktadır.

H2a Duran, oturan ve yürüyen kullanıcı sayısı caddelerde mekânın fiziksel özellikleri değiştikçe farklılaşmaktadır.

Duran ve oturan kullanıcı sayısı en fazla mekân bölümü 13 te en az mekân bölümü 14 te olduğu tespit edilmiştir. Mekân 13 incelendiğinde yoğun otobüs ve dolmuş duraklarının olduğu gözlemlenmektedir. Yürüyen kullanıcı sayısı caddedeki kaldırım hareketi farklılaşsa bile birbirlerine yakın ortalama değerler almaktadır. Duran kullanıcı sayısı ise sabit kaldırım hareketinde fazlalaşmaktadır. Oturan kullanıcı sayısının binaların geriye çekilerek kaldırımın meydana geldiği mekân bölümlerinde fazlalaştığı tespit edilmiştir. Ağaçlar caddeler için önemli kentsel elemanlardır. Duran ve oturan kullanıcı sayısı ağaçların fazla olduğu yerlerde yoğunlaşmaktadır. Yürüyen kullanıcılar ise ağaç sayısının daha az olduğu yerlerde yoğunlaşmaktadır. Bu sonuçlara göre ağaçlar caddelerde durmak ve oturmak için bir sebeptir. Bu bağlamda caddelerdeki ağaçların bakımı ve fazlalaştırılması önerilmektedir.

Yürüyen kullanıcı sayısı Mevlana Caddesinde 6-10 engel aralığında fazlalaşmaktadır. Engel olarak belirli bir kaldırım zonunda yer almayan

aydınlatmalar ve elektrik panoları tespit edilmiştir. Mevlana Caddesi'nin daha yaşanabilir hale getirilmesi için engeller için uygun düzenlemeler yapılması önerilmektedir.

4. Mekân deneyim ilişkisi;

Mekân deneyim ilişkisi oluşturulan hipotezler aşağıda yer almaktadır.

H2 Caddelerde mekânın fiziksel değişimi yaşamı farklılaştırmaktadır.

H2b Caddelerde fiziksel mekân farklılaştıkça deneyim farklılaşmaktadır.

Kaldırım hareketi ile mekân deneyimi ilişkisi incelendiğinde doğa kokusu meydana gelen, doğa sesi ise sabit kaldırımlarda fazlalaştığı görülmektedir. Çöp kokusu ve temizlik kokusu ise değişken kaldırıma sahip mekân bölümlerinde fazlalaşmaktadır.

5. Aktivite deneyim ilişkisi;

Aktivite deneyim ilişkisi için oluşturulan hipotez aşağıda yer almaktadır

H3 Caddelerde deneyim farklılaştıkça aktivite farklılaşmaktadır

Doğa sesi caddelerde yaşam için önemli bir etkidir. Mevlana Caddesi incelendiğinde oturan kullanıcı sayısının doğa sesi olan mekân bölümlerinde fazla olduğu tespit edilmiştir. Duran ve yürüyen kullanıcı sayısı ise, müzik sesi olan mekânlarda müzik sesinin olmayan yerlere göre daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Doğa kokusu da caddelerde durmak ve oturmak için bir sebeptir. İstatistik bulgular incelendiğinde yürüyen kullanıcı sayısı doğa kokusu olmayan mekân bölümlerinde fazlalaştığı görülmektedir. Mevlana Caddesi'ndeki yemek kokusunun varlığı duran kullanıcı sayısına göre anlamlı bir ilişkiye ve daha fazla bir ortalama değere sahiptir. Oturan kullanıcılarda bu ortalama değer daha azdır. Caddede yemek işlevi için gerekli oturma mekânlarının olmadığı tespit edilmiştir. Oturma mekânlarının çoğaltılması önerilmektedir.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Yaşam kavramı insan, mekân ve zaman arasındaki iletişimi ve etkileşimi ifade eden bir kavramdır. Bu iletişimin ve etkileşimin doğru okunması daha yaşanılabilir mekânların oluşturulmasını sağlamaktadır. Yaşanılabilir mekânların tasarlanması için caddelerde yaşamın irdelenmesi bu tez çalışmasının konusudur. Mekânın arkasındaki öyküyü doğru okumak için öncelikle mekânın nasıl üretildiğine bakmamız gerekmektedir. Mekân sadece biçimsel olarak değil aynı zamanda algısal ve sosyal olarak, zaman kavramı ile beraber üretilen bir kavramdır. Tez çalışmasında, mekân üretiminin değişkenleri temel alınarak caddelerde yaşamın incelenmesi için bir model oluşturulmaktadır. Caddeler kentte hem ulaşım ihtiyacını karşılamakta hem de kullanıcıya iş, oyun ve iletişim olanakları sunmaktaki kapasitesi ile önem kazanmaktadır. “Hareket Deneyimi Modeli” insan, mekân etkileşim yolları olan aktivite, deneyim ve zamandan oluşmaktadır. Model ile daha yaşanılabilir mekânların oluşturulması için caddelerde yaşamın incelenmesi amaçlanmıştır. Aynı zamanda “Hareket Deneyimi Modelinin” farklı değişkenlerle ilerde yapılacak farklı çalışmalar için de kullanılabilirliği düşünülmektedir.

İnsan, mekân, zaman etkileşimi bağlamında yaşamı inceleyebilmek için öncelikli bir literatür çalışması yapılmıştır. Yaşanabilirlik temel olarak insan mekân etkileşiminin merkezinde yer almış ve farklı alanların farklı boyutlarda araştırma konusu haline gelmiştir. Birçok alan kendi metodoloji ve yaklaşımları ile bu konuyu irdelemektedir. Mimarlık ve kentsel planlamada yaşam, yaşanabilirlik kavramının alt başlığı olarak irdelenmektedir. Yaşanabilirlik sürdürülebilirlik ile ilişkilidir ancak sürdürülebilirlik gibi ilerde ve ilerideki bir zamanda olanı hedef almamaktadır. Yaşanabilirlik ve yaşam burada ve bu anda olanı temel almaktadır. Yaşanabilirlik insan mekân etkileşiminin sosyal, ekonomik, yapısal ve çevresel ölçütler ile ilişkisini ortaya koyan, yaşam barındıran, insan ve mekân ile ilgili ölçütleri değerlendiren bir kavramdır. Yaşanabilirliğin en önemli özelliği ise bir yerlerde öznel yaşam deneyimini sunmasıdır. Bu deneyim nicel ekonomik ya da kentsel verilerden daha farklı bir hikâye anlatmaktadır.

Tez çalışmasında caddelerde yaşam ve yaşanabilirlik ile ilgili çalışmalar bilişsel, semantik, değerlendirme, sentaktik ve normatif olmak üzere başlıklar halinde sınıflandırılmıştır. Bilişsel çalışmalar caddeki yaşamı haritalama teknikleri kullanarak fiziksel, algısal ve yaşamsal ölçütlerinin okunabilirliğini sağlayan çalışmalardır. Caddeleri incelediğimizde bazı caddelerin bizde daha çok etki uyandırdığı görülmektedir. Caddeleri anlamsal olarak inceleyen çalışmalar incelendiğinde “harika” olarak nitelendirdiğimiz caddelerin kullanıcıya fiziksel, algısal ve yaşamsal özellikleri ile etkili mekân deneyimi sunduğu görülmektedir. Literatür incelendiğinde, caddelerde fiziksel mekânın ne olması gerektiğine odaklanan çalışmaların da olduğu görülmektedir. Yaşanabilirlik ölçütleri, sosyallik, kullanım ve aktivite, mekân deneyimi, herkes için yaşanabilirlik, güvenlik, trafik hızı, fiziksel mekân, insan ölçeği, sanat, çekicilik, okunabilirlik, kapalılık, morfolojik ve geçirgenlik olarak tespit edilmiştir. Tez çalışmasında caddelerde yaşamın incelenmesi için fiziksel mekân, hareket bağlamında aktivite, mekân deneyimi seçilmiştir. Ancak caddelerde yaşam, zaman faktörü ile oluşmaktadır. Bu nedenle hareket deneyim modeline dördüncü değişken olarak zaman eklenmiştir. Dört değişken alt ölçütler ile beraber “Hareket Deneyim Modelini” oluşturmaktadır.

Hareket deneyimi cadde üzerinde hareket halindeyken belli zaman aralığında deneyimlenen mekânla insan etkileşimini ifade etmektedir. “Hareket Deneyim Modeli” oluşturulurken hareket deneyimi kavramı genişletilmiş ve yaşamı incelemeye olanaklı hale getirilmiştir. Temel olarak hareket deneyim kavramı fiziksel mekân, aktivite, mekân deneyimi ve zamandan oluşmaktadır. Fiziksel mekân değişkeni olarak caddenin kentsel bir dış oda olması durumundan yola çıkarak kaldırım genişliği değişimi, bina yüksekliği değişimi, ağaç sayısı ve engel sayısı seçilmiştir. Bu bağlamda model, farklı fiziksel mekân değişkenlerinin de incelenmesine olanak tanımaktadır. Mekân deneyimi, görme deneyimi, ses deneyimi, koku deneyimi, işitsel deneyim ve dokunsal deneyimden oluşmaktadır. Aktivite hareket bağlamında değerlendirilmiştir. Toplam kullanıcı sayısı, duran kullanıcı sayısı, oturan kullanıcı sayısı ve yürüyen kullanıcı sayısı değişkenler olarak seçilmiştir. İleride yapılacak çalışmalar için “Hareket Deneyim Modeli” farklı aktivite değişkenleri ile de çalışılmasına olanak tanımaktadır. Zaman dilimi olarak

10.00-10.20, 14.00-14.20, 20.00-20.20, cadde aktivitesinin yoğun olduğu düşünölen Ağustos 2018 ve Eylül 2018 de belirlenen 16 gün seçilmiştir. Ancak “Hareket Deneyimi Modeli” mevsim değışikliği gibi farklı zaman değışkenleri ile de çalışılmaya olanak tanımaktadır. İleride yerel yönetimlerce yapılacak olan sokak sağlıklaştırma ve cadde sağlıklaştırma projelerinde tasarlama aşamasında ve sonrasında “Hareket Deneyimi Modeli” nin kullanılması önerilmektedir.

Literatür incelendiğinde caddelerde yaşamın farklı yöntemlerle irdelendiği görölmektedir. “Hareket Deneyim Modeli’nde” yaşamın bu anda ve burada değerdendirilmesi gerekliliğinden yola çıkarak mekân zaman kesitlerinin çoğaltılmasına ve incelemenin zaman mekân kesitleri üzerinden yapılmasına olanak tanıyan yeni bir yöntem önerilmiştir. Bu yöntem temel olarak 48 farklı zaman diliminde caddenin 16 mekân bölümüne ayrılması ile oluşturulmuştur. Toplam 768 farklı mekân-zaman kesitinde fiziksel mekân, mekân deneyimi ve hareket bağlamında aktivite değışkenleri incelenmiştir. Zaman, deneyim, aktivite ve fiziksel mekân değışkenlerinden elde edilen verilere çok faktörlü varyans analizi uygulanarak istatistiksel bulgular elde edilmiştir. Önerilen yöntem, farklı zaman mekân kesitlerine uygulanabilme potansiyeline sahiptir.

Daha yaşanılabilir caddeler günün farklı zaman dilimlerinde içinde yaşam barındıran caddelerdir. Akşam saatlerinde kullanıcı sayısı azalan caddelerde yer alan fonksiyonların açılış ve kapanış saatlerinin çeşitlendirilmesi ile kullanıcı sayısının artırılacağı düşünölmektedir. Aynı zamanda akşam saatlerinde caddelerde farklı işlevler ile kullanım çeşitlendirilmelidir. Kullanıcı sayısının artırılması güvenlik gibi problemlere de çözüm getirecektir.

Caddelerde kaldırım genişliği çeşitlendirilerek kullanımda park ve meydanları da caddeye dâhil edecek planlama ve tasarlama önerileri getirilebilir. Yaya aksındaki mekânın karakteristiği, kullanıcıya aktivite ve mekân deneyimi ile beraber farklı olanaklar sunmalıdır. Genişlikler kullanıcıya uygun bir şekilde tasarlanmalıdır. Yaya akışındaki engeller kaldırılmalı ya da uygun düzenlemeler ile kesintisiz güzergâhlar sağlanmalıdır. Caddeler üzerinde yapılacak herhangi bir düzenlemede

mevcut yaya aksının sürekliliği sağlanmalıdır. Motorlu taşıt ile ortak kullanılan yaya aksları önerilmemelidir. Trafik akışı ile de doğal engeller oluşturulmalı ve kullanıcıya durmak ve oturmak için fırsatlar oluşturulmalıdır. Doğa sesi ve doğa kokusu cadde tasarımındaki önemli birleşenlerdir. Kullanıcılar doğa olan yerlerde oturmak ve durmak istemektedirler. Bu nedenle daha yaşanılabilir caddeler doğayla bütünleşik tasarlanmalı mevcut caddelerde ise yeşilin artırılmasına yönelik politikalar uygulanmalıdır. Müzik sesi de caddedeki yaşamı belirleyen değişkenlerden biridir. Sanatsal bir aktivite olarak müzik sesi caddelere eklenmelidir. Böylece kullanıcıya memnuniyet verecek caddeler oluşturulmalıdır. Caddelerde yeme içme alanları belirli bölgelerde toplanmalıdır. Yeme alanları için uygun oturma alanları tasarlanmalıdır. Çöp kokusunun caddede hissedilmesi engellenmelidir. Mağaza sahiplerinin çöplerinin toplanması için yerel yönetimler tarafından çözüm önerileri getirilmelidir.

Tez çalışması sonucunda Mevlâna Caddesi'nde yapılan alan çalışması ile fiziksel mekânın dijital ortamda tespiti, incelenmesi, hareket bağlamındaki aktivitelerin belirlenmesi, deneyimsel ölçütlerin ortaya konması ve yaşamın irdelenmesiyle beraber Mevlâna Caddesi'nde çalışacak yerel yönetimlere, kent plancılarına ve mimarlara veri sağlanabileceği, araştırma arşiv ve tarama gibi bilgi süreçlerinin azaltılacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Abdulkarim, D. ve Nasar, J. L. (2014). Are Livable Elements Also Restorative? *Journal of Environmental Psychology*, 38, 29–38.
doi:10.1016/j.jenvp.2013.12.003
- Adams, M., Bruce, N., Davies, W., Cain, R., Jennings, P., Carlyle, A., ... Plack, C. (2008). Soundwalking As a Methodology For Understanding Soundscapes. *Proc. Institute of Acoustics*.
- Afacan, Y. (2015). Yaşanabilir Kentsel Mekanlar İçin Erişilebilirliğin Önemi: Çukurambar Kentsel Dönüşüm Örneği. *Dosya 36*, (3), 20–27.
- Aiello, L. M., Schifanella, R., Quercia, D. ve Aletta, F. (2016). Chatty Maps: Constructing Sound Maps of Urban Areas From Social Media Data. *Royal Society Open Science*. doi:10.1098/rsos.150690
- Akarsu, B. (2014). Kant'da Zaman Ve Mekan Kavramları. *İstanbul Üniversitesi Felsefe Arkivi Dergisi*, (14), 108–122.
<http://istanbul.dergipark.gov.tr/iufad/issue/1327/15638> adresinden erişildi.
- Aljabri, H. (2014). The Planning and Urban Design of Liveable Public Open Spaces in Oman : Case Study of Muscat, (August).
- Amare, S. (2014). *Enhancing Livability of Squares and Streets (MSC Thesis)*. Ethiopian Institute of Architecture, Building.
- Appleyard, B. (2017). The Meaning of Livable Streets to Schoolchildren: An Image Mapping Study of The Effects of Traffic on Children's Cognitive Development of Spatial Knowledge. *Journal of Transport and Health*, 5, 27–41.
doi:10.1016/j.jth.2016.08.002
- Appleyard, B. S. (2005). Livable Streets for Schoolchildren. How Safe Routes to School Programs Can Improve Street and Community Livability For Children. *NCBW Forum*, 1–15. www.ncbwforum.infop.cc adresinden erişildi.
- Appleyard, D. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods? *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 451(1), 106–117.
doi:10.1177/000271628045100111
- Balsas, C. J. L. (2004). Measuring the Livability of An Urban Centre: An Exploratory Study of Key Performance Indicators. *Planning Practice and*

- Research*, 19(1), 101–110. doi:10.1080/0269745042000246603
- Bandarabad, A. ve Shahcheraghi, A. (2012). Livable Street In Urban Environment: An Adaptive Design Approach. *Advances in Environmental Biology*, 6(3), 1063–1067.
- Baş, T. (2001). *Anket*. Ankara: Seçkin.
- Belge, Z. S. (2012). *Tarihi Kent Merkezlerinin Yürünebilirlik Kapasitesinin Artırılması, Mersin Örneği (Yüksek Lisans Tezi)*. Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- Biddulph, M. ve Council, C. (2012). Radical streets? The Impact of Innovative Street Designs on Liveability and Activity in Residential Areas. *Urban Design International*.
- Bilsel, S. G. (2004). Kent ve Kentli Kültürü, Kimlik Sorunsalı, Yaşanılabilir Kentsel Mekan ve Ankara Üzerine. *Dosya* 10, 67, 44–55.
- Bloomberg, M. ., Burden, A., Burney, D., Farley, T. ve Sadik-Khan, J. (2013). *Active design, Shaping the sidewalk experience*. City of New York.
http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/sidewalk_experience/active_design.pdf
adresinden erişildi.
- Bosselmann, P., Macdonald, E. ve Kronemeyer, T. (1999). Livable Streets Revisited. *Journal of the American Planning Association*, 65(2), 168–180.
doi:10.1080/01944369908976045
- Bruce, N., Condie, J., Henshaw, V. ve Payne, S. R. (2015). Analysing Olfactory and Auditory Senses in English Cities: Sensory Expectation and Urban Environmental Perception. *Ambiances*. doi:10.4000/ambiances.560
- Burton, E. ve Mitchel, L. (2006). *Inclusive Urban Design Streets for Life*. Architectural Press.
- Choudhury, A. (2008). *Identifying the Criteria That Sustain Livable Streets (MSC Thesis)*. University of Arizona.
- Conteh, F. M. ve Oktay, D. (2016). Measuring Liveability by Exploring Urban Qualities of Kissy Street, Freetown, Sierra Leone. *Open House International*, 41(2), 23–30.
- Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape*. Architectural Press.
- Diaconu, M. (2011). City Walks and Tactile Experience. *Contemporary Aesthetics*, 9.

<http://www.contempaesthetics.org/newvolume/pages/article.php?articleID=607>
adresinden erişildi.

- DMURS. (2012). *The Design Manual for Urban Roads & Streets*.
- Drobnick, J. (2002). Toposmia: Art, Scent and Interrogations of Spatiality. *Angelaki - Journal of the Theoretical Humanities*. doi:10.1080/09697250220142047
- Dumbaugh, E. (2005). Safe Streets, Livable Streets. *Journal of the American Planning Association*, 71(3), 283–300. doi:10.1080/01944360508976699
- Eke, A. S. M. (2014). *Mekanın Yaşanabilirlik Değeri Üzerinde Sistem Odaklı Bir Model Önerisi (Doktora Tezi)*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Eke, A. S. M. ve Fitöz, İ. (2014). Mekanın Yaşanabilirliği Üzerinden Sistematik Bir Değerlendirme. *Tasarım+kuram*, 10(18).
- Ercan, M. A. ve Belge, Z. S. (2017). Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli. *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, 34(1), 231–265. doi:10.4305/METU.JFA.2016.2.11
- Estevez-Mauriz, L., Fonseca, J. A., Forgaci, C. ve Bjorling, N. (2017). The livability of spaces: Performance and/or resilience? Reflections on the effects of spatial heterogeneity in transport and energy systems and the implications on urban environmental quality. *International Journal of Sustainable Built Environment*, 6, 1–8.
- Ewing, R. ve Clemente, O. (2013). *Measuring Urban design: Metrics for liveable places*. Island Press. doi:10.1080/13574809.2015.1008881
- Farber, N., Shinkle, D., Lynott, J., Fox-Grage, W. ve Harrell, R. (2011). *Aging in Place: A State Survey of Livability Policies and Practices. A Research Report by the National Conference of State Legislatures and The AARP Public Policy Institute*. *Journal of aging research*. doi:10.1155/2012/120952
- Fauzi, A. F. ve Additiana, A. (2018). Spatial Analysis in Determining Physical Factors of Pedestrian Space Livability, Case Study: Pedestrian Space on Jalan Kemas, Yogyakarta. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science* içinde .
- Foucault, M. (1984). Michel Foucault. Of Other Spaces (1967), Heterotopias. *Architecture/Mouvement/Continuité*, (March 1967), 10. doi:10.2307/464648

- Gehl, J. (2010). *Cities For People*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Island Press.
- Gehl, J. ve Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington, London: Island Press.
- Geller, A. L. (2003). Smart Growth: A Prescription for Livable Cities. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1410–1415.
- Gifford, R. (1983). The Experience of Personal Space: Perception of Interpersonal Distance. *Journal of Nonverbal Behavior*, 7(3), 170–178.
doi:10.1007/BF00986947
- Gifford, R. (2016). *Research Methods for Environmental Psychology*. Wiley-Blackwell.
- Grogh, J. M. (2014). *Mekan Yaratmak*. Metis Yayınları.
- Halu, Z. Y. (2010). *Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi; Bağdat Caddesi Örneği (Doktora Tezi)*. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Hardy, A. (2011). The Expression of Movement in Architecture. *The Journal of Architecture*, 16(4), 471–497. doi:10.1080/13602365.2011.598698
- Harun, N. Z., Mansor, M. ve Said, I. (2013). The Experience of Diversity in Open Spaces of Two Historical Towns in Malaysia. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 85, 582–591. doi:10.1016/j.sbspro.2013.08.387
- Harvey, C. ve Aultman-Hall, L. (2016). Measuring Urban Streetscapes for Livability: A Review of Approaches. *Professional Geographer*, 68(1), 149–158.
doi:10.1080/00330124.2015.1065546
- Hasol, D. (2008). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yem Yayınevi.
- Heatwole Shank, K. S. ve Cutchin, M. P. (2016). Processes of Developing ‘CommunityLivability’ in Older Age. *Journal of Aging Studies*, 39, 66–72.
doi:10.1016/j.jaging.2016.11.001
- Hillier, B. (2007). *Space is the Machine - A Configurational Theory of Architecture*. *Space Syntax - UCL*. doi:10.1016/S0142-694X(97)89854-7
- Hisarlıgil, B. B. (2008). Martin Heidegger’de “Mekan” Düşüncesi: Hermeneutik-Fenomenolojik Bir Yaklaşım. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(25), 23–34.

- Hong, J. J. Y., Lee, P. J. P. ve Jeon, J. Y. (2010). Evaluation of Urban Soundscape Using Soundwalking. *20th International Congress on Acoustics*.
- Hwang, E., Glass, A., Gutzmann, J. ve Shin, K. J. (2008). The Meaning of a Livable Community For Older Adults In the United States and Korea. *Journal of Housing for the Elderly*, 22(3), 216–239. doi:10.1080/02763890802232055
- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets*. The MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. Metis Yayıncılık.
- John, D. H. ve Gunter, K. (2016). Engage In Community: Using Mixed Methods to Mobilize Older People to Elucidate the Age-friendly Attributes of Urban and Rural Places. *Journal of Applied Gerontology*, 35(10), 1095–1120. doi:10.1177/0733464814566679
- Jones, P. B. ve Meagher, M. (2015). *Architecture and Movement: The Dynamic Experience of Buildings and Landscapes*. Routledge. doi:10.1017/CBO9781107415324.004
- Kaal, H. (2011). A Conceptual History Of Livability. *City*, 15(5), 532–547. doi:10.1080/13604813.2011.595094
- Kaptan, A. (2018). *Kentsel Dış Mekanlarda Kullanıcı Algısının İrdelenmesi (Yüksek Lisans Tezi)*. Necmettin Erbakan Üniversitesi.
- Karaman, A. (1995). Kenti Okumak, Mikroortam Tasarımında Bilişsel Haritalama Kuramları. 6. *Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Kentsel Mikroortam Tasarımı* içinde . 6. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Kentsel Mikroortam Tasarımı.
- Keçeli, A. (2013). Kentsel Yaşanabilirlik ve Cinsiyet. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (28), 232–245.
- Khoshkholghi, S. (2011). Public Art: Livable Urban Public Spaces. *AESOP PhD Workshop* içinde .
- Kost, C. ve Nohn, M. (2011). *Better Streets, Better Cities*.
- Kuru, A. ve Özkök, M. K. (2017). Yaşanabilirlik Kavramı Bağlamında Kamusal Açık Mekanların Değerlendirilmesi: Kırklareli Kent Merkezi Örneği. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*.
- Kwan, S. S. (2013). *Kinesthetic City*. New York: Oxford University Press.
- Leby, J. L. ve Hashim, A. H. (2010). Liveability Dimensions and Attributes: Their

- Relative Importance in the Eyes of Neighbourhood Residents. *Journal of Construction in Developing Countries*, 15(1), 67–91.
- Lefebvre, H. (1974). *Mekanın Üretimi*. Sel Yayıncılık.
- Lennard, S. H. C. ve Lennard, H. L. (1995). *No Livable cities observed : a source book of images and ideas for city officials, community leaders, architects, planners and all other committed to making their cities livable*. Carmel, CA : Gondolier Press.
- Lennard, S. H., Ungern-Sternberg, S. von ve Lennard, H. L. (1997). Making Cities Livable. *International Making Cities Livable Conferences* içinde . Kaliforniya.
- Lentini, L. ve Decortis, F. (2010). Space and places: When interacting with and in physical space becomes a meaningful experience. *Personal and Ubiquitous Computing*, 14(5), 407–415. doi:10.1007/s00779-009-0267-y
- Loukaitou-Sideris, A. ve Banerjee, T. (1998). Postmodern Urban Form. M. Caarmona ve Steve Tiesdell (Ed.), *Urban Design Reader* içinde . Architectural Press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of City*. The MIT Press.
- Lynch, K. (1984). *Good City Form*. The MIT Press.
- Mahmoudi, L., Lozanovska, M. ve Soltani, A. (2016). The Social Life of Commercial Streets. *8th Making Cities Liveable Conference* içinde . doi:10.13140/RG.2.1.4301.6409/1
- Mansvelt, J. (2009). Elders. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman ve M. Sheller (Ed.), *The Routledge Handbook of Mobilities* içinde (ss. 398–409). Routledge.
- Marshall, S. (2005). *Streets an Patterns*. Taylor and Francis Group.
- Massengele, J. ve Dover, V. (2014). *Street design, The Secret to Great Cities and Towns*. Wiley.
- McLean, K. (2017). Smellmap: Amsterdam-Olfactory Art and Smell Visualization. *Leonardo*. doi:10.1162/LEON_a_01225
- McSorley, T., Stefan, E., Henn, V., Wiesner, B., Baillie, G. S., Houslay, M. D., ... Klussmann, E. (2006). Spatial organisation of AKAP18 and PDE4 isoforms in renal collecting duct principal cells. *European Journal of Cell Biology*. doi:10.1016/j.ejcb.2006.01.005

- Mehta, V. ve Bosson, J. K. (2010). Third places and The Social Life of Streets. *Environment and Behavior*, 42(6), 779–805. doi:10.1177/0013916509344677
- Merleau-Ponty, M. (1996). *Göz ve Tin*. Metis.
- Momtaz, R. ve Elsemary, Y. (2015). Qualitative Conceptions of Livability Between Theory and Applications in Egypt. *International Conference on IT, Architecture and Mechanical Engineering* içinde . International Conference on IT, Architecture and Mechanical Engineering.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*, 3(1), 93–116. doi:10.1080/13574809808724418
- Moughtin, C. (1992). *Urban Design Street and Square*. Architectural Press.
- Moura, F., Cambra, P. ve Gonçalves, A. B. (2017). Measuring Walkability For Distinct Pedestrian Groups With a Participatory Assessment Method: A Case study In Lisbon. *Landscape and Urban Planning*, 157, 282–296. doi:10.1016/j.landurbplan.2016.07.002
- Mousavi, S. N. ve Mousavi, S. S. (2016). The Role of New Development in Enhancing the Livability of Historic Urban Quarters, Case Study the Walled City of Famagusta, North Cyprus. *International Conference on Civil, Architecture and Sustainable Development (CASD-2016)* içinde (ss. 82–87).
- Muşmal, H. (2008). 1867 Konya Çarşısı ve Etkileri Üzerine Bir İnceleme Denemesi. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 32(1), 97–116.
- NACTO. (2011). *Urban Street Design Guide*. New Forests.
- Naghizade, M. ve Ostadi, M. (2014). The Application of Tactile Experience in Urban Perception. *International Journal of Architecture and Urban Development*, 4(1), 53–62.
- Nasar, J. L. (1984). Visual Preferences In Urban Street Scenes: A Cross-Cultural Comparison Between Japan and the United States. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 15(1), 79–93. doi:10.1177/0022002184015001005
- Nasution, A. D., Shalleh, A. G. ve Wahid, J. (2014). Livable Public Open Space for Citizen’s Quality of Life in Medan, Indonesia. *International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies*.
- Noland, R. B., Weiner, M. D., Gao, D., Cook, M. P. ve Nelessen, A. (2017). Eye-tracking Technology, Visual Preference Surveys, and Urban Design:

- Preliminary Evidence of an Effective Methodology. *Journal of Urbanism*.
doi:10.1080/17549175.2016.1187197
- Nophaket, N. ve Fujii, A. (2004). Syntactic and Network Pattern Structures of City - Comparison of Grid and Meandering Street Patterns in Kyojima and Honjo. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 3(November), 349–356. doi:10.3130/jaabe.3.349
- Odabaşı, S. (1998). *20 Yüzyıl Başlarında Konya'nın Görünümü*. Konya.
- Önder, M. (1962). *Mevlana Şehri Konya*. (K. Valiliği, Ed.). KONYA.
- Önge, M. (2011). *Conversation of Cultural Haritage Age on Alaaddin Hill in Konya from the 19th Century to Present Day (Doktora Tezi)*. Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- Özbay, E. (2004). *Kentsel Estetik: Mikroortam Tasarımında Hıza Bağlı Algı Farklılıkları Üzerine Bir Değerlendirme (Doktora Tezi)*. Mimar Sınan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Özel, M. K. (2004). *Tapınma Mekanının Çözümlemesinde Bir Metod Önerisi Olarak "Yol Kurgusu" ve Sinan Dönemi Osmanlı Şehir Külliyesi Örneği (Doktora Tezi)*. Mimar Sinan Üniversitesi.
- Paasch, S. (2015). *Livable dimensions of public spaces*. Technische Universität Dresden Faculty of Science.
- Pacione, M. (2003). Urban Environmental Quality and Human Wellbeing - A Social Geographical Perspective. *Landscape and Urban Planning* içinde (C. 65, ss. 19–30). doi:10.1016/S0169-2046(02)00234-7
- Palipane, K. (2017). Interrogating Place: A Socio-Sensory Approach. *Cities People Places*, 2(1), 55–69.
- Pallasmaa, J. (2006). An Architecture of the Seven Senses. A. P.-G. Steven Holl, Juhani Pallasmaa (Ed.), *Questions of Perception, Phenemology of Architecture* içinde (ss. 29–37). San Francisco: William Stout Publishers.
- Pallasmaa, J. (2011). *Tenin Gözleri*. Yem Yayınevi.
- Paquette, D. ve McCartney, A. (2012). Soundwalking and The Bodily Exploration of Places. *Canadian Journal of Communication*.
- Paquot, T. (2005). *Şehirseller Bedenler*. Everest Yayınları.
- Perdikogianni, I. (2007). From Space To "Place": The Role of Space and Experience

- In the Construction of “Place”. *6th International Space Syntax Symposium* içinde (ss. 052-01-052-12).
- Polat, E. ve Bilsel, S. G. (2006). Mimarinin ve Kentin Birlikte Planlanması’nda Farklılaşan Kavramlar Üzerine... *Planlama*. doi:10.1157/13075575
- Porteous, J. D. (1996). *Environmental Aesthetics: Ideas, Politics and Planning*. Routledge.
- Quercia, D., Schifanella, R., Aiello, L. M. ve McLean, K. (2015). Smelly Maps: The Digital Life of Urban Smellscapes. *ICWSM*.
- Radicchi, A. (2017). A Pocket Guide to Soundwalking. Some Introductory Notes on Its Origin, Established Methods and Four Experimental Variations. *Perspectives on urban economics: a general merchandise store ; a brief overview of the accounts for the shopkeeper Dietrich Henckel* içinde . doi:http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-5910
- Relph, E. (2007). On The Identity of Places. Ma. Carmona ve S. Tiesdell (Ed.), *Urban Design Reader* içinde . Architectural Press.
- Samuel, F. (2015). Architectural Promenades Through The Villa Sovaye. P. B. Jones ve M. Heager (Ed.), *Architecture and Movement, THE Dynamic Experience through BUILDINGS and Landscapes* içinde (ss. 44–50). New York: Routledge.
- Sawchuk, K. (2009). Impaired. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman ve M. Sheller (Ed.), *The Routledge Handbook of Mobilities* içinde (ss. 409–421). Routledge.
- Schmid, C. (2008). Henry Lefebvre’s Theory of The Production of Space Towards a Three Dimensional Dialectic. K. Goonewardena, S. Kipfer, R. Milgrom ve C. Schmid (Ed.), *Space, Difference, Everydaylife Reading Henry Lefebvre* içinde (s. 28). Routledge.
- Sepe, M. (2010). Liveability, Quality and Place Identity in the Contemporary City: How to Monitor and Mitigate the Impact of Globalization on Urban Spaces. *Journal of Place Management and Development*, 3(3), 221–246. doi:10.1108/17538331011083952
- Sepe, M. ve Pitt, M. (2013). Improving Liveability and Attractiveness by Preserving Place Identity in Emblematic Thoroughfares: A method and a Case study. *Urban Design International*, 18(3), 229–249. doi:10.1057/udi.2013.3

- Sheller, M. (2014). Sociology After the Mobilities Turn. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman ve M. Sheller (Ed.), *The Routledge Handbooks of Mobilities* içinde . Routledge.
- Simpson, J. (2018). Street DNA: The Who, Where and What of Visual Engagement With the Urban Street. *Journal of Landscape Architecture*.
doi:10.1080/18626033.2018.1476032
- Soja, E. (1996). *Thirdspace. Thirdspace: Journeys*.
- Staško, K. (2015). Soundwalk as a Multifaceted Practice. *Argument. Biannual Philosophical Journal*.
- Stavrides, S. (2006). Heterotopias and the Experience of Porous Urban Space. K. Franck ve Q. Stevens (Ed.), *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life* içinde (ss. 174–192). doi:10.4324/9780203799574
- Tandogan, O. (2014). Çocuk İçin Daha Yaşanılır Bir Kentsel Mekan: Dünyada Gerçekleştirilen Uygulamalar. *MEGARON / Yıldız Technical University, Faculty of Architecture E-Journal*, 9(1), 19–33.
doi:10.5505/megaron.2014.43534
- Tekel, A. ve Özalp, Y. (2016). Mekanın Fiziksel ve Algısal Niteliğinin Yürünebilirliğe ve Mekanda Yürümeden Duyulan Memnuniyete Etkisi: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği. *Planlama*, 26(1), 40–50.
- Temple, S. (2013). Perceptual experience and its role in architectural design decision making. *EAEA-11 conference* içinde (ss. 289–296).
- Ter, Ü. ve Adıgüzel, F. (2017). Yaşanabilir Kentsel Mekan Tasarımında Yürünebilirlik Faktörü. *Fen , Matematik, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Araştırmaları* içinde . Çizgi.
- Ter, Ü. ve Özbek, O. (2005). Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömülülük; Konya Kent Merkezi örneği. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 20(4), 527–536.
- Tibbalds, F. (1992). *Making People Friendly Towns Improving the Public Environment In Towns and Cities*. Spon Press.
- Topcu, M. ve Southworth, M. (2014). A Comparative Study of The Morphological Characteristics of Residential Areas in San Francisco. *A/Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 11(2).

- Truax, B. (1984). *Acoustic Communication*. New Jersey.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. *Contemporary Sociology* (C. 7). doi:10.2307/2064418
- Türk Dil Kurumu. (2000). *Okul Sözlüğü*. Ankara.
- Veenhoven, R. (2005). Happiness In Nations Subjective appreciation of life in 56 nations 1946-1992. *Journal of Happiness Studies*, 6, 351–355. doi:10.1007/s10902-005-0003-x
- Vroman, L. ve Lagrange, & T. (2017). Human Movement in Public Spaces: The use and Development of Motion-Oriented Design Strategies. *The Design Journal*, 20.
- Westerkamp, H. (1974). Soundwalking. *Sound Heritage*.
- Wheeler, S. M. (2004). *Livable Communities: Creating Safe and Livable Neighborhoods, Towns, and Regions in California*. California.
- White, E. (1999). Paths, Portals, Places. M. Carmona ve S. Tiesdell (Ed.), *Urban Design Reader* içinde . Oxford: Architectural Press.
- Whyte, W. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. *Urban Life*. doi:10.1177/089124168201000411
- Yenice, M. S. (2011). *Tarihi Kent Merkezlerinde Sürdürülebilir Yenileme için Bir Model Önerisi (Doktora Tezi)*. Selçuk Üniversitesi.
- Yenice, M. S. (2012). Konya Kentinin Planlama Tarihi ve Mekânsal Gelişimi. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 28(4).
- Yunus, R. M., Samadi, Z. ve Omar, D. (2015). Making of ‘Great Heritage Street’. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 168, 365–372. doi:10.1016/j.sbspro.2014.10.242
- Zepeda, J. R. (2009). *Descartes and His Critics Space and Vacuum (Philosophy of Doctor Thesis)*. Notre Dame Graduate Program in History and Philosophy of Science.
- Zevi, B. (1948). *Mimarlığı Görebilmek*. Daimon.
- İnternet kaynakları
(url 1) PPS ‘Project for Public Spaces’, 02.01.2019 tarihinde ‘<https://www.pps.org/>’ adresinden erişildi.

(url 2) Ahwahnee Prensipleri, 07.04.2018 tarihinde 'http://www.ahtd.info/yahoo_site_admin/assets/docs/ahwahnee_principles.14480849.pdf.' adresinden erişildi.



EK-1 CADDELERDE YAŞAMIN İRDELENMESİ İÇİN ANALİZ ŞABLONU

1. Mekân bölümü

- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11
 12 13 14 15 16

2. Zaman dilimi

- 1 (10.00-10.20) 2 (14.00-14.20) 3 (20.00-20.20)

3. Gün?

- 1 (8.08.2018) 2 (9.08.2018) 3(11.08.2018) 4 (14.08.2018)
 5 (26.08.2018) 6 (30.08.2018) 7 (3.09.2018) 8 (6.09.2018)
 9 (11.09.2018) 10 (12.09.2018) 11 (13.09.2018) 12 (14.09.2018)
 13 (15.09.2018) 14 (17.09.2018) 15 (18.09.2018) 16 (19.09.2018)

4. Kaldırım genişliği değişimi

- 1 Sabit 2 Değişken 3 Meydanlaşan

5. Ağaç sayısı

- 1 Ağaç yok 2 (1-5 Ağaç) 3 (6-10 Ağaç)
 4 (10-20 Ağaç) 5 (20+ Ağaç)

6. Engel sayısı

- 1 Engel yok 2 (1-5 Engel) 3 (6-10 Engel)

7. Bina yüksekliği

- 1 Bina yok 2 Sabit 3 Değişken

8. Toplam kullanıcı sayısı

9. Duran kullanıcı sayısı

10. Oturan kullanıcı sayısı

11. Yürüyen kullanıcı sayısı

12. İşitme deneyimi

- Doğa sesi 0 Yok 1 Var
Müzik sesi 0 Yok 1 Var
İnsan sesi 0 Yok 1 Var

Mekanik ses 0 Yok 1 Var

Ulaşım sesi 0 Yok 1 Var

13. Koku Deneyimi

Doğa kokusu 0 Yok 1 Var

Yemek kokusu 0 Yok 1 Var

Çöp kokusu 0 Yok 1 Var

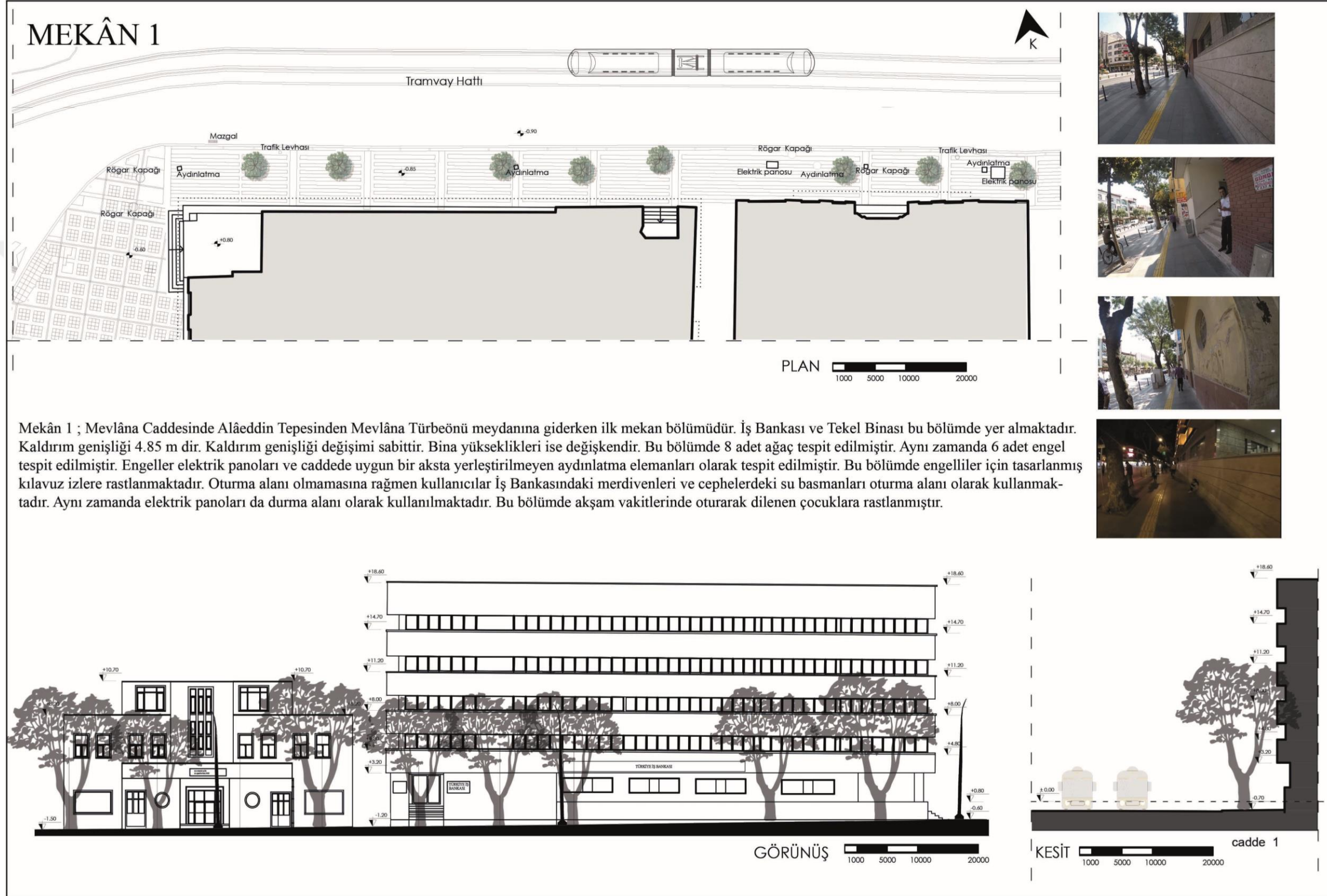
Emisyon kokusu 0 Yok 1 Var

Sentetik koku 0 Yok 1 Var

Temizlik kokusu 0 Yok 1 Var

Endüstri kokusu 0 Yok 1 Var

EK-2 MEVLÂNA CADDESİNİN ÖZELLİKLERİ

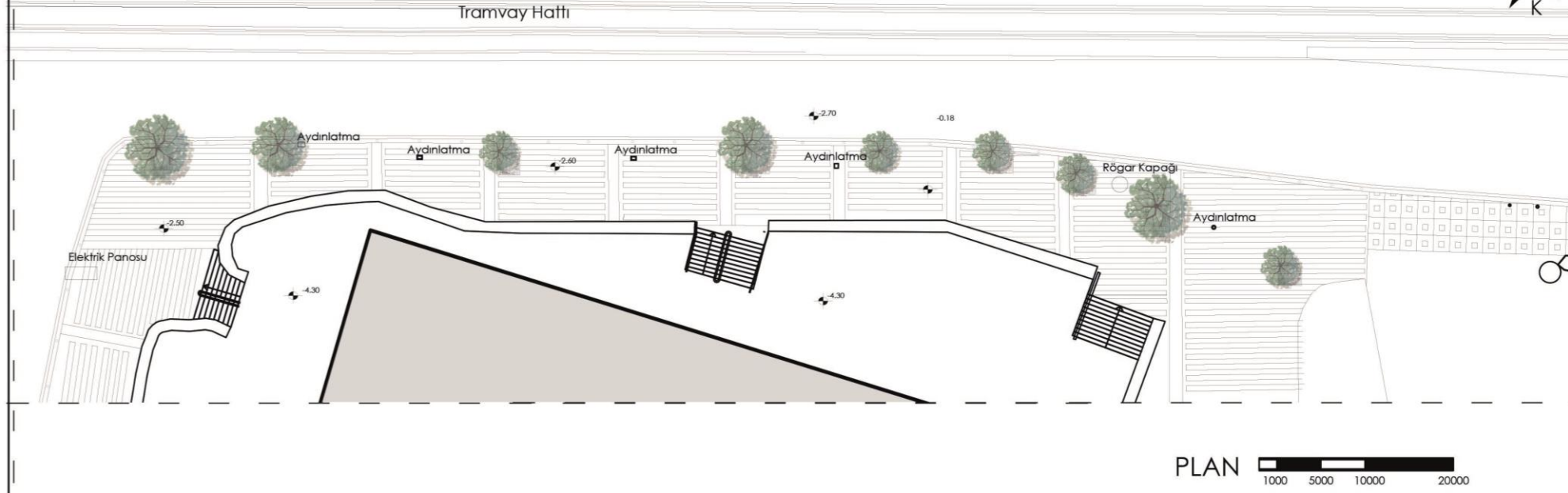


Şekil B. 1 Mekân bölümü 1 plan, kesit, görünüşler ve deneyim yürüyüşü raporu

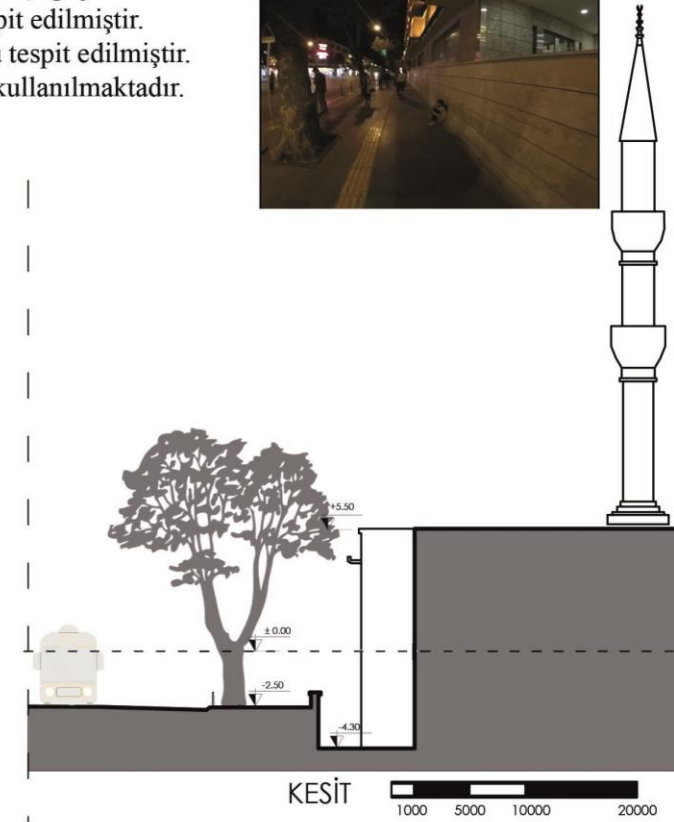
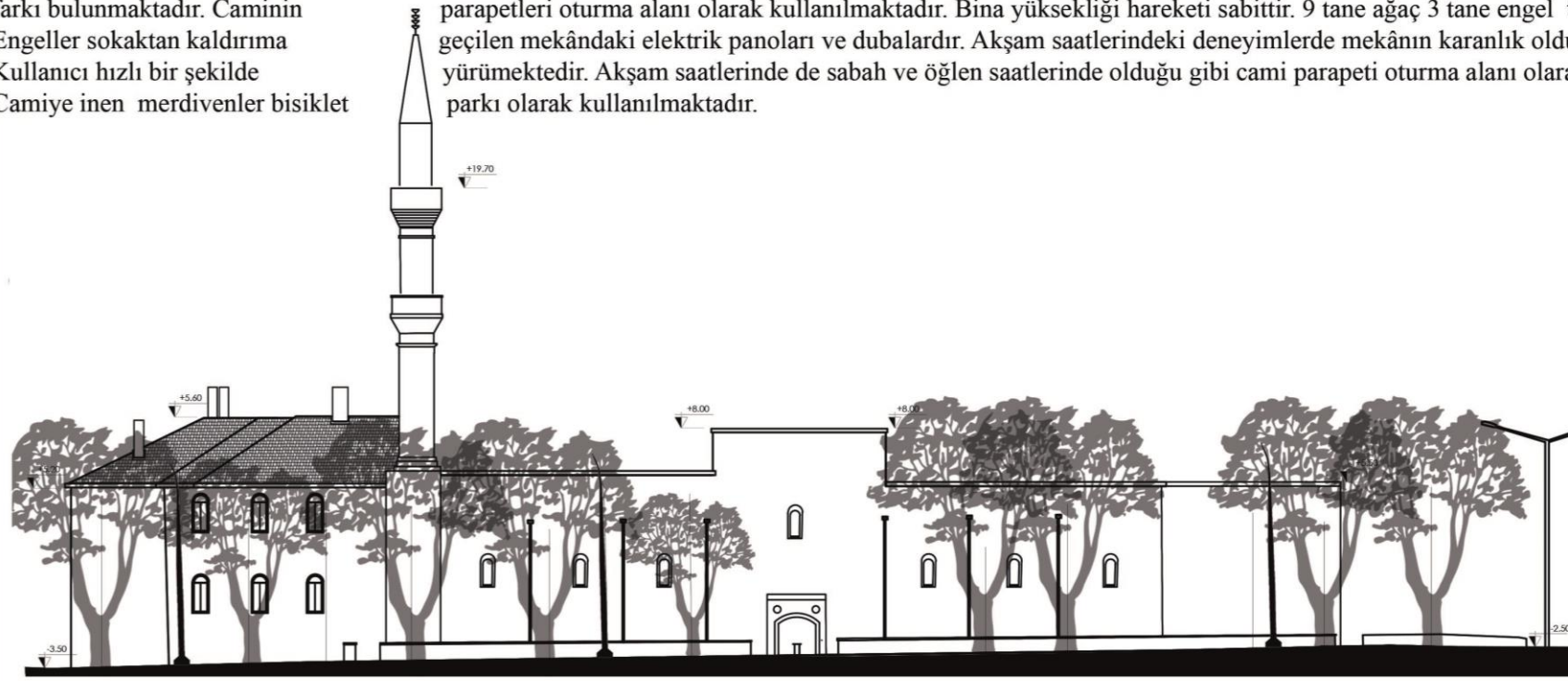


Şekil B. 2 Mekân bölümü 2 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

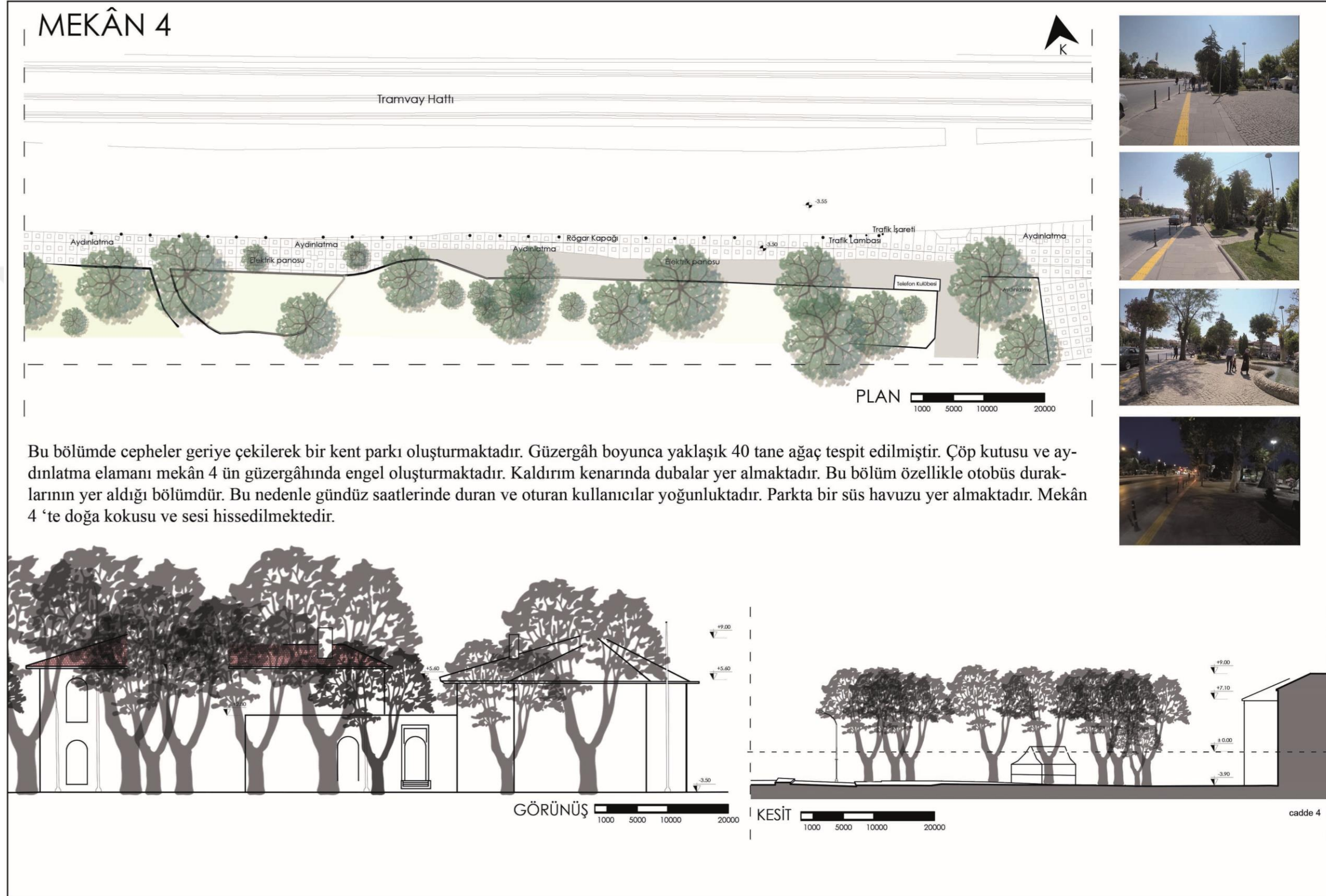
MEKÂN 3



Mevlana Caddesinde İplikçi Caminin yer aldığı mekândır. Cami değişken bir kaldırım genişliği değişimi ile geriye çekilmektedir. Caminin kaldırım ile kesiştiği yerde kot farkı bulunmaktadır. Caminin parapetleri oturma alanı olarak kullanılmaktadır. Bina yüksekliği hareketi sabittir. 9 tane ağaç 3 tane engel tespit edilmiştir. Engeller sokaktan kaldırıma geçilen mekândaki elektrik panoları ve dubalardır. Akşam saatlerindeki deneyimlerde mekânın karanlık olduğu tespit edilmiştir. Kullanıcı hızlı bir şekilde Camiye inen merdivenler bisiklet parkı olarak kullanılmaktadır.

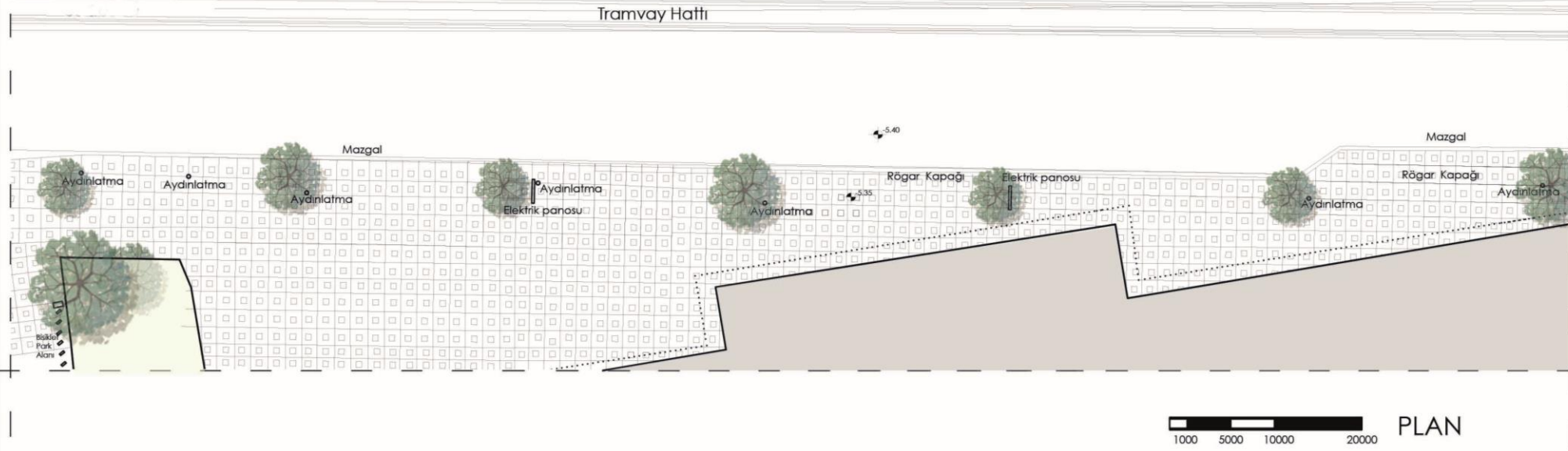


Şekil B. 3 Mekân bölümü 3 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu



Şekil B. 4 Mekân bölümü 4 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

MEKÂN 5

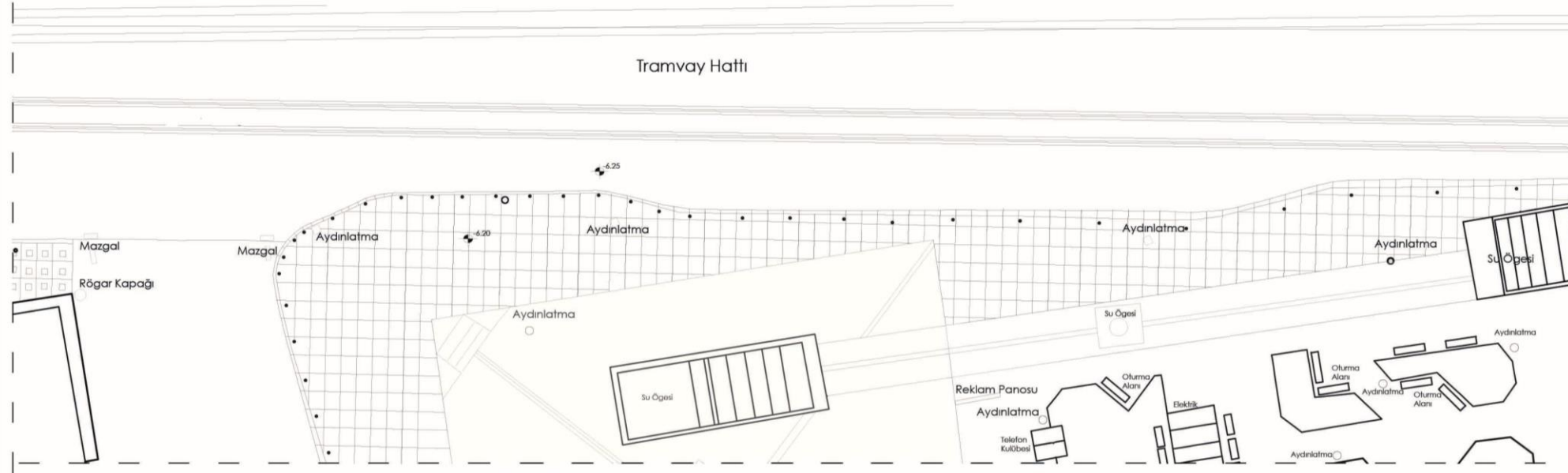


Vali Konağının cephesi yer almaktadır. Kaldırım genişliği değişkendir. Bina yüksekliği sabittir. Mekân 5 te 5 adet ağaç tespit edilmiştir. Engel oluşturacak herhangi bir kentsel elemana rastlanmamıştır. Güzergâhın başlangıcında Ulvi Sultan Türbe ve Mescidi Restorasyon çalışması yapılmaktadır.



Şekil B. 5 Mekân bölümü 5 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

MEKÂN 6

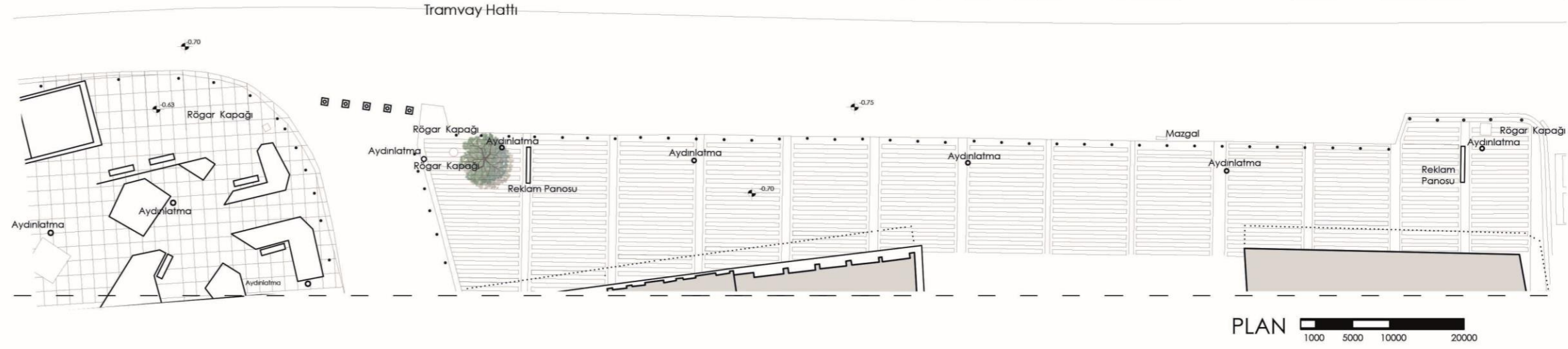


Mekân 6 da cepheler geriye çekilerek bir kent meydanı oluşturmaktadır. Meydanda sarraflar yer altı çarşısına inen giriş bulunmaktadır. Oturma alanları ve kent mobilyaları yer almaktadır. Bu bölümde ağaç tespit edilmemiştir. Mekânın girişindeki dubalar, aydınlatma elemanları ve reklam panolarını içeren 5 adet engel oluşturacak kentsel donatı tespit edilmiştir. Kaldırım güzergâhı dolmuş durağı olarak kullanılmaktadır. Kullanıcıların farklı işlevlendirilen kentsel elemanları oturma alanı olarak kullandığı tespit edilmiştir. Süs havuzu ile beraber su sesi hissedilmektedir.

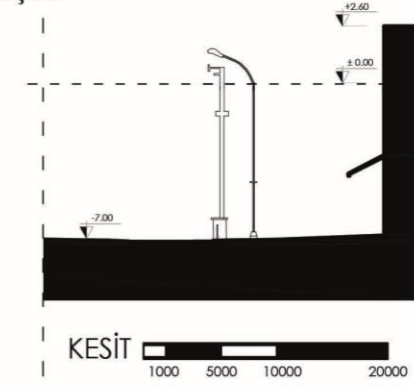


Şekil B. 6 Mekân bölümü 6 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

MEKÂN 7

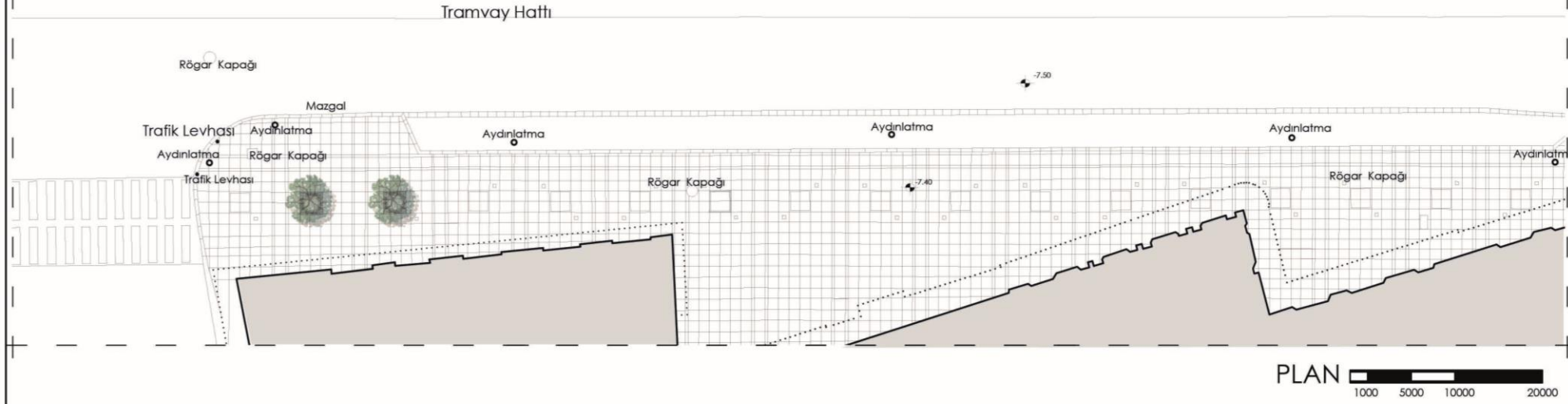


Mekân 7’de cepheler geriye çekilerek kaldırım genişliği artmıştır. Bina yüksekliği değişkendir. 1 ağaç ve 6 adet engel tespit edilmiştir. Dubaların reklam panolarının elektrik panolarının mekân güzergâhında engel oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu mekânda hurmalı dondurma satan bir ticarethane tespit edilmiştir.

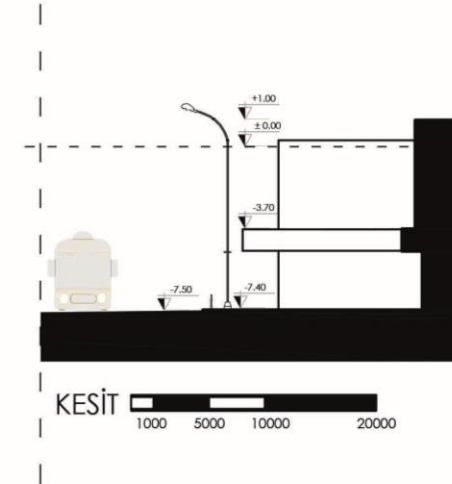


Şekil B. 7 Mekân bölümü 7 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

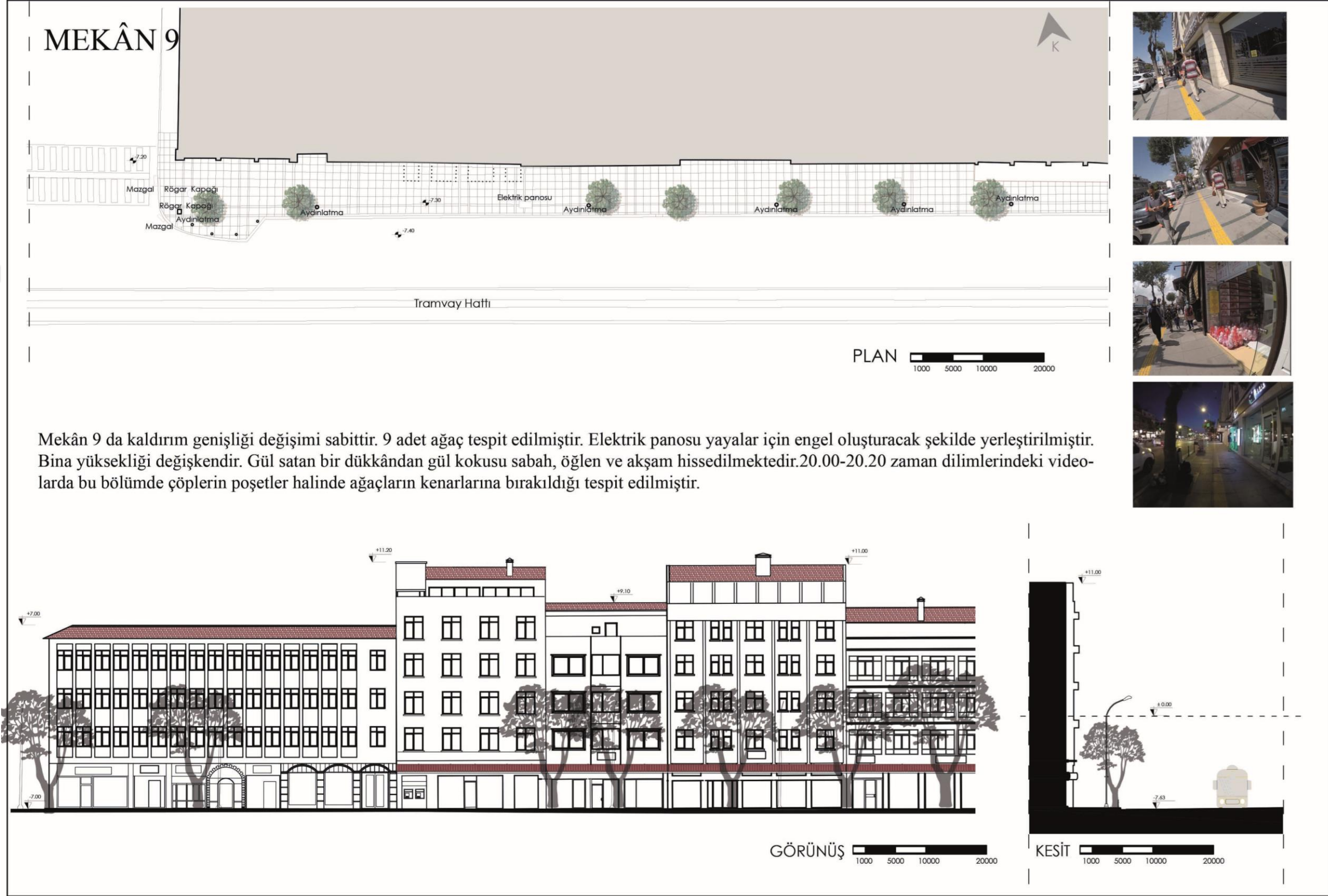
MEKÂN 8



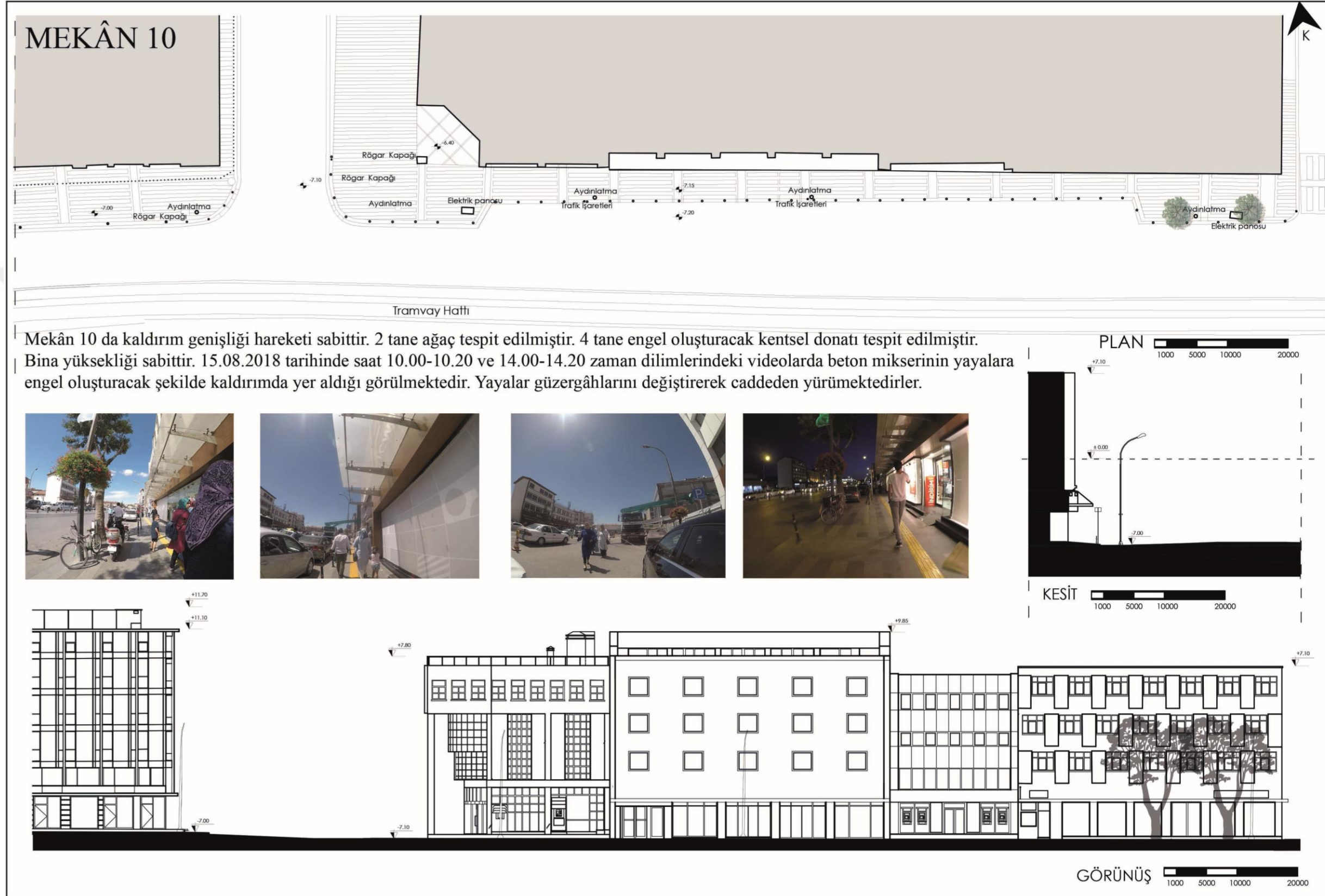
Bu bölümde hediyelik eşya dükkânları ve restoranlar yer almaktadır. Kaldırım geriye çekilerek değişkenlik göstermektedir. 2 adet ağaç tespit edilmiştir. Elektrik panoları cadde güzergâhında yayalar için engel oluşturacak şekilde yerleştirilmiştir. Bina yüksekliği değişkendir. Özellikle restoranların olduğu bölümde yemek kokusu hissedilmektedir.



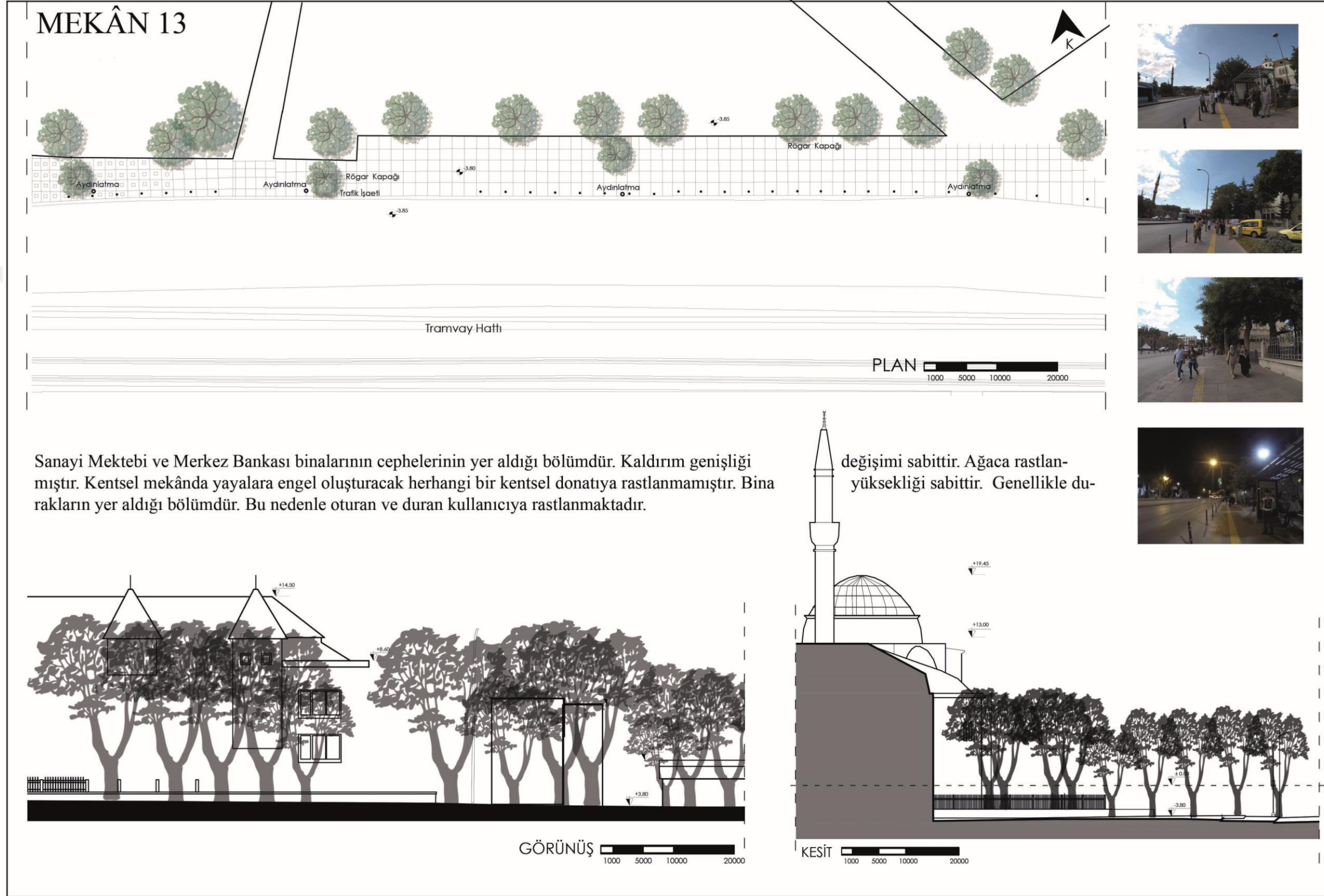
Şekil B. 8 Mekân bölümü 8 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu



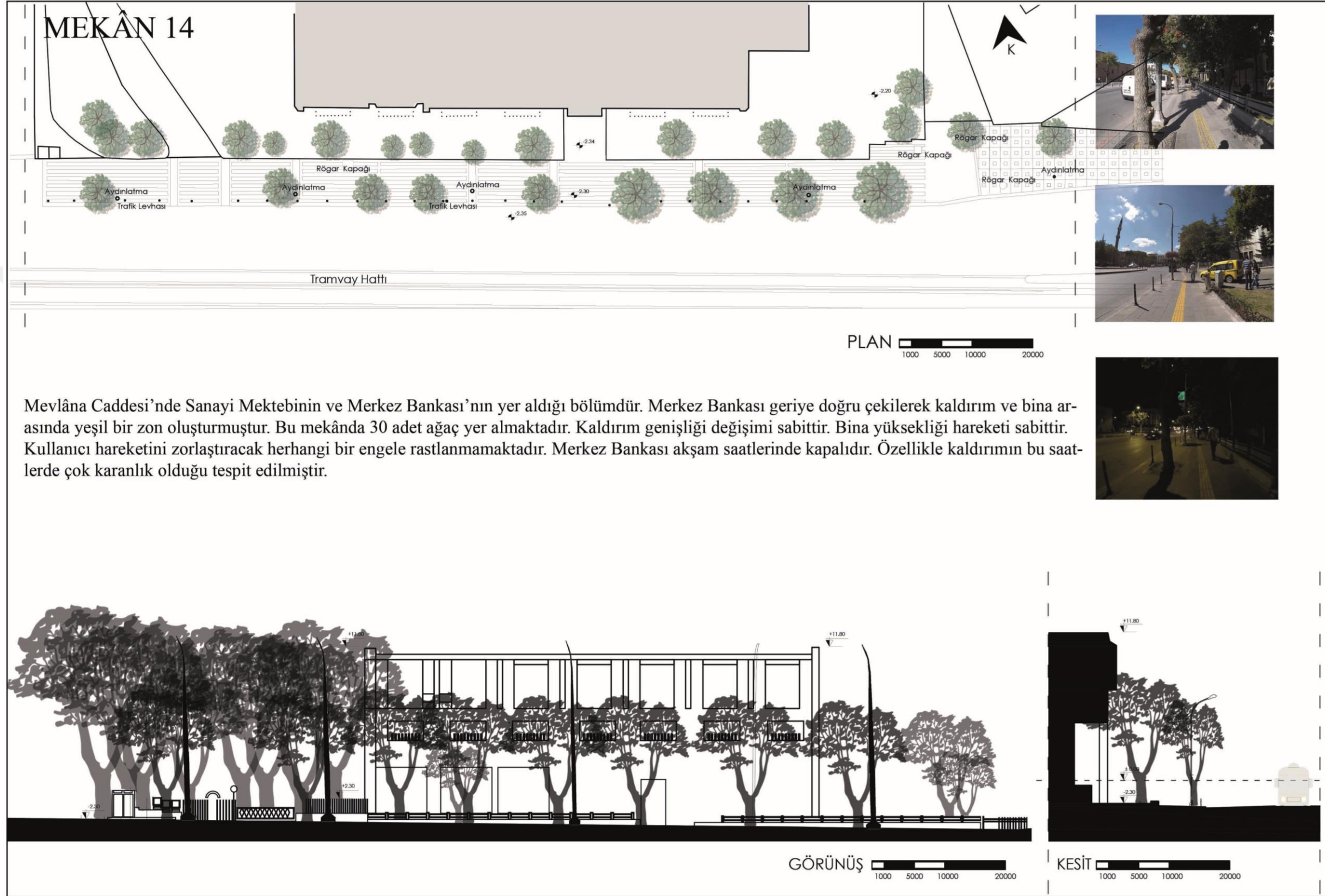
Şekil B. 9 Mekân bölümü 9 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu



Şekil B. 10 Mekân bölümü 10 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

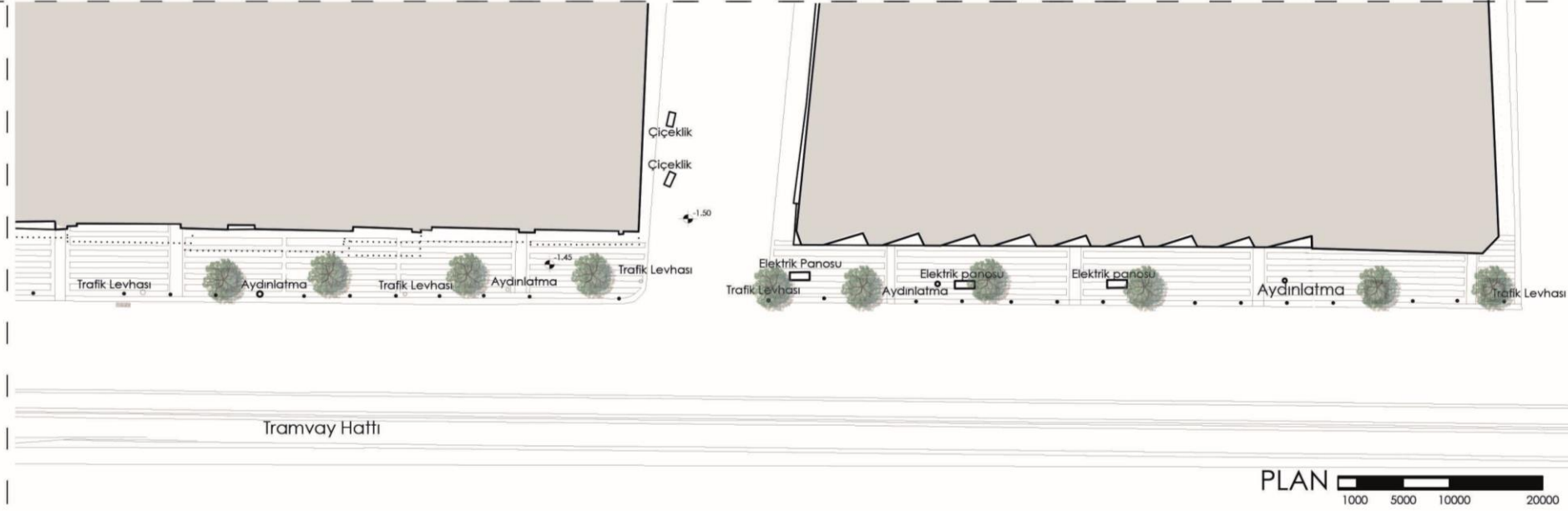


Şekil B. 13 Mekân bölümü 13 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu



Şekil B. 14 Mekân bölümü 14 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

MEKÂN 15

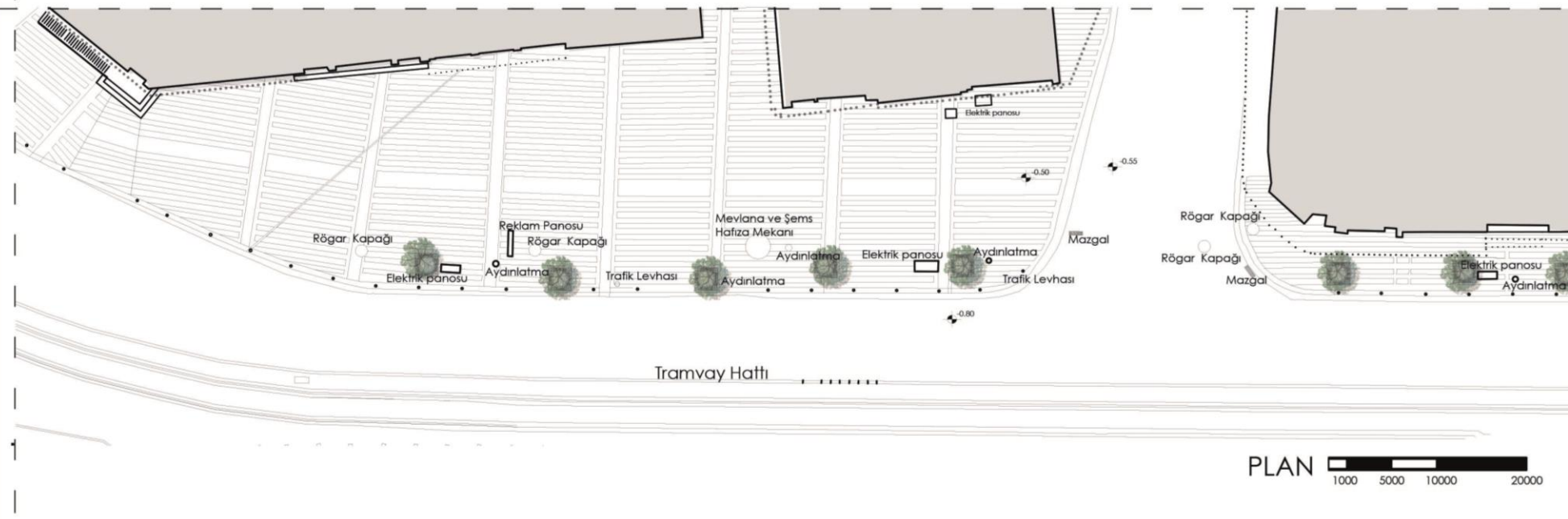


Mekân 15 te ticaret ve bankalar yer almaktadır. Kaldırım genişliği değişimi sabittir. Bina yükseklik hareketi sabittir. 8 adet ağaç tespit edilmiştir. 5 adet engel tespit edilmiştir. Bu bölümde sabah, öğlen ve akşam yemek kokusu tespit edilmiştir. Sabah ve öğlen esnafın tabure koyup kaldırımını oturma alanı olarak kullandığı tespit edilmiştir. Akşam saatlerinde çöp kokusu tespit edilmiştir. Engelliler için tasarlanmış kılavuz izler mekânın bitimine kadar devam etmekte ve mekânın bitimiyle sonlanmaktadır. Ayakta yemek yiyen kullanıcılar tespit edilmiştir.



Şekil B. 15 Mekân bölümü 15 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

MEKÂN 16



Mekân 16'da ticaret ve bankalar yer almaktadır. Kaldırım genişliği değişimi sabittir. Ancak kaldırım 10 metre geriye doğru çekilerek küçük bir meydan oluşturmaktadır. Bina yükseklik hareketi sabittir. 8 adet ağaç 1 adet engel tespit edilmiştir. Bu bölümde sabah öğlen ve akşam yemek kokusu tespit edilmiştir. Mekân 16'da Mevlâna Celaleddin Rumi ve Şems'in karşılaştıkları ilk yeri anlamlandırmak için bir hafıza mekânı çalışması yer almaktadır.



Şekil B. 16 Mekân bölümü 16 plan, kesit, görünüş, fotoğraflar ve deneyim yürüyüşü raporu

EK-3 MEVLÂNA CADDESİNİN HAREKET DENEYİMİ MODELİ İLE İRDELENMESİ VERİ TABLOSU

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
1	1	1	1	8	6	2	13	1	0	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	2	1	8	6	2	8	1	0	7	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	3	1	8	6	2	10	1	1	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	4	1	8	6	2	14	2	0	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	5	1	8	6	2	52	26	0	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	6	1	8	6	2	22	4	0	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	7	1	8	6	2	12	0	1	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	8	1	8	6	2	13	2	0	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	9	1	8	6	2	17	0	0	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	10	1	8	6	2	6	0	0	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	11	1	8	6	2	10	0	0	10	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	12	1	8	6	2	24	3	0	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	13	1	8	6	2	9	3	0	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	14	1	8	6	2	16	1	0	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	15	1	8	6	2	7	0	0	7	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	16	1	8	6	2	8	0	0	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	1	1	8	6	2	34	6	0	28	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	2	1	8	6	2	27	3	0	24	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	3	1	8	6	2	41	7	0	34	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	4	1	8	6	2	51	6	3	42	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	5	1	8	6	2	55	17	0	38	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	6	1	8	6	2	44	7	4	33	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	7	1	8	6	2	44	3	4	37	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	8	1	8	6	2	47	4	5	38	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	9	1	8	6	2	32	11	1	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	10	1	8	6	2	51	5	5	41	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	11	1	8	6	2	41	9	3	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	12	1	8	6	2	40	7	0	33	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	13	1	8	6	2	51	8	1	42	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	14	1	8	6	2	33	10	0	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	15	1	8	6	2	35	5	1	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	2	16	1	8	6	2	42	5	2	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	1	1	8	6	2	22	3	1	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	2	1	8	6	2	21	2	2	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	3	1	8	6	2	21	1	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	4	1	8	6	2	14	0	3	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	5	1	8	6	2	14	3	0	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	6	1	8	6	2	20	0	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	7	1	8	6	2	21	0	0	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	8	1	8	6	2	31	4	1	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	9	1	8	6	2	20	1	1	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	10	1	8	6	2	9	1	0	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	11	1	8	6	2	5	0	1	4	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	12	1	8	6	2	23	1	6	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	13	1	8	6	2	15	0	0	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	14	1	8	6	2	10	1	0	9	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	15	1	8	6	2	8	0	1	7	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1	3	16	1	8	6	2	14	0	0	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 1 Mekân bölümü 1, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
2	1	1	1	11	7	2	19	0	0	19	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	2	2	11	7	2	24	0	0	24	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	3	3	11	7	2	27	2	2	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	4	4	11	7	2	31	4	2	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	5	5	11	7	2	26	2	2	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	6	6	11	7	2	21	3	0	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	7	7	11	7	2	26	9	0	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	8	8	11	7	2	18	2	1	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	9	9	11	7	2	33	4	0	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	10	10	11	7	2	18	1	1	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	11	11	11	7	2	15	0	1	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	12	12	11	7	2	28	2	1	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	13	13	11	7	2	10	0	0	10	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	14	14	11	7	2	21	1	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	15	15	11	7	2	25	3	0	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	1	16	16	11	7	2	16	4	0	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	1	1	11	7	2	37	5	4	28	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	2	2	11	7	2	46	0	1	45	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	3	3	11	7	2	83	4	6	73	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	4	4	11	7	2	77	10	0	67	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	5	5	11	7	2	77	7	0	70	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	6	6	11	7	2	33	6	1	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	7	7	11	7	2	62	4	2	56	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	8	8	11	7	2	46	2	2	42	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	9	9	11	7	2	49	8	2	39	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	10	10	11	7	2	60	7	1	52	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	11	11	11	7	2	29	11	1	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	12	12	11	7	2	40	3	0	37	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	13	13	11	7	2	51	0	3	48	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	14	14	11	7	2	51	11	0	40	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	15	15	11	7	2	38	2	1	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	2	16	16	11	7	2	35	5	0	30	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
2	3	1	1	11	7	2	33	7	1	25	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	2	2	11	7	2	33	4	2	27	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	3	3	11	7	2	41	9	0	32	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	4	4	11	7	2	17	2	0	15	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	5	5	11	7	2	35	4	0	31	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	6	6	11	7	2	18	3	0	15	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	7	7	11	7	2	22	1	0	21	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	8	8	11	7	2	14	4	0	10	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	9	9	11	7	2	14	5	0	9	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	10	10	11	7	2	9	1	1	7	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	11	11	11	7	2	14	0	0	14	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	12	12	11	7	2	16	1	1	14	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	13	13	11	7	2	13	1	0	12	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	14	14	11	7	2	19	4	0	15	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	15	15	11	7	2	21	4	1	16	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
2	3	16	16	11	7	2	7	1	0	6	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0

Şekil C. 2 Mekân bölümü 2, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
3	1	1	2	9	3	1	37	3	2	32	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	2	2	9	3	1	28	0	0	28	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	3	2	9	3	1	17	0	2	15	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	4	2	9	3	1	27	0	1	26	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	5	2	9	3	1	37	0	3	34	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	6	2	9	3	1	23	1	4	18	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	7	2	9	3	1	33	3	7	23	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	8	2	9	3	1	17	0	2	15	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	9	2	9	3	1	16	0	2	14	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	10	2	9	3	1	29	1	3	25	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	11	2	9	3	1	21	1	5	15	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	12	2	9	3	1	30	0	3	27	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	13	2	9	3	1	19	2	3	14	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	14	2	9	3	1	20	0	3	17	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	15	2	9	3	1	20	1	1	18	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	1	16	2	9	3	1	34	0	7	27	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	1	2	9	3	1	51	1	5	45	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	2	2	9	3	1	46	2	6	38	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	3	2	9	3	1	61	11	18	32	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	4	2	9	3	1	62	4	11	47	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	5	2	9	3	1	51	3	4	44	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	6	2	9	3	1	66	6	12	48	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	7	2	9	3	1	92	3	4	85	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	8	2	9	3	1	66	6	16	44	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	9	2	9	3	1	65	2	10	53	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	10	2	9	3	1	54	2	10	42	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	11	2	9	3	1	56	1	8	47	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	12	2	9	3	1	47	4	4	39	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	13	2	9	3	1	68	0	14	54	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	14	2	9	3	1	51	2	4	45	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	15	2	9	3	1	43	3	2	38	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	2	16	2	9	3	1	57	4	7	46	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
3	3	1	2	9	3	1	31	0	6	25	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	2	2	9	3	1	23	0	3	20	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	3	2	9	3	1	35	2	0	33	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	4	2	9	3	1	25	1	7	17	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	5	2	9	3	1	30	2	6	22	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	6	2	9	3	1	19	0	6	13	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	7	2	9	3	1	19	1	4	14	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	8	2	9	3	1	9	0	5	4	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	9	2	9	3	1	22	1	2	19	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	10	2	9	3	1	14	1	1	12	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	11	2	9	3	1	16	0	0	16	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	12	2	9	3	1	18	2	4	12	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	13	2	9	3	1	22	4	4	14	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	14	2	9	3	1	17	2	4	11	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	15	2	9	3	1	9	1	1	7	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0
3	3	16	2	9	3	1	7	0	0	7	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0

Şekil C. 3 Mekân bölümü 3, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN					AKTİVİTE				DENEYİM										
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
4	1	1	3	43	2	0	37	3	13	21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	2	3	43	2	0	46	2	13	31	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	3	3	43	2	0	25	2	15	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	4	3	43	2	0	35	3	7	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	5	3	43	2	0	43	7	6	30	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	6	3	43	2	0	39	5	11	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	7	3	43	2	0	33	3	12	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	8	3	43	2	0	34	5	8	21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	9	3	43	2	0	31	3	8	20	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	10	3	43	2	0	29	3	8	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	11	3	43	2	0	30	4	7	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	12	3	43	2	0	26	6	4	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	13	3	43	2	0	13	0	6	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	14	3	43	2	0	37	3	10	24	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	15	3	43	2	0	20	5	5	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	1	16	3	43	2	0	34	14	8	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	1	3	43	2	0	44	7	15	22	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	2	3	43	2	0	44	7	14	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	3	3	43	2	0	81	5	1	75	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	4	3	43	2	0	66	11	22	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	5	3	43	2	0	60	6	14	40	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	6	3	43	2	0	33	6	7	20	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	7	3	43	2	0	67	11	31	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	8	3	43	2	0	54	16	18	20	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	9	3	43	2	0	88	14	23	51	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	10	3	43	2	0	36	7	11	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	11	3	43	2	0	47	10	12	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	12	3	43	2	0	57	17	15	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	13	3	43	2	0	50	8	16	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	14	3	43	2	0	50	6	16	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	15	3	43	2	0	64	16	22	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	2	16	3	43	2	0	49	3	21	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	1	3	43	2	0	14	1	2	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	2	3	43	2	0	14	1	3	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	3	3	43	2	0	33	2	5	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	4	3	43	2	0	21	8	6	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	5	3	43	2	0	37	15	9	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	6	3	43	2	0	14	3	2	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	7	3	43	2	0	15	3	5	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	8	3	43	2	0	20	0	6	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	9	3	43	2	0	21	10	2	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	10	3	43	2	0	22	5	4	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	11	3	43	2	0	19	3	5	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	12	3	43	2	0	15	3	3	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	13	3	43	2	0	10	3	0	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	14	3	43	2	0	14	2	3	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	15	3	43	2	0	19	0	6	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
4	3	16	3	43	2	0	18	5	4	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 4 Mekân bölümü 4, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturucu kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
5	1	1	2	5	0	1	36	5	0	31	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	2	2	5	0	1	27	1	0	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	3	2	5	0	1	10	1	0	9	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	4	2	5	0	1	28	1	0	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	5	2	5	0	1	33	4	0	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	6	2	5	0	1	20	1	0	19	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	7	2	5	0	1	21	2	0	19	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	8	2	5	0	1	20	0	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	9	2	5	0	1	15	1	0	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	10	2	5	0	1	22	0	0	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	11	2	5	0	1	20	0	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	12	2	5	0	1	18	4	0	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	13	2	5	0	1	8	2	0	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	14	2	5	0	1	26	1	0	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	15	2	5	0	1	17	1	0	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	1	16	2	5	0	1	20	0	0	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	1	2	5	0	1	36	1	0	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	2	2	5	0	1	40	2	1	37	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	3	2	5	0	1	52	0	6	46	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	4	2	5	0	1	48	4	0	44	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	5	2	5	0	1	47	7	0	40	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	6	2	5	0	1	49	1	1	47	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	7	2	5	0	1	46	3	6	37	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	8	2	5	0	1	24	1	0	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	9	2	5	0	1	42	1	0	41	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	10	2	5	0	1	27	2	0	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	11	2	5	0	1	29	2	0	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	12	2	5	0	1	36	7	0	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	13	2	5	0	1	37	10	1	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	14	2	5	0	1	41	1	0	40	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	15	2	5	0	1	47	5	0	42	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	16	2	5	0	1	38	3	0	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	1	2	5	0	1	24	0	0	24	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	2	2	5	0	1	27	1	1	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	3	2	5	0	1	28	1	1	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	4	2	5	0	1	11	5	0	6	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	5	2	5	0	1	18	0	0	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	6	2	5	0	1	13	0	0	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	7	2	5	0	1	13	0	0	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	8	2	5	0	1	8	0	0	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	9	2	5	0	1	5	0	0	5	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	10	2	5	0	1	16	0	0	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	11	2	5	0	1	16	0	0	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	12	2	5	0	1	9	0	0	9	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	13	2	5	0	1	13	3	0	10	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	14	2	5	0	1	7	0	0	7	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	15	2	5	0	1	19	2	0	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
5	3	16	2	5	0	1	5	1	0	4	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 5 Mekân bölümü 5, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
6	1	1	3	0	5	2	22	1	7	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	2	3	0	5	2	20	1	5	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	3	3	0	5	2	48	3	6	39	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	4	3	0	5	2	48	3	10	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	5	3	0	5	2	37	0	6	31	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	6	3	0	5	2	37	3	2	32	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	7	3	0	5	2	29	3	3	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	8	3	0	5	2	24	7	2	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	9	3	0	5	2	20	3	6	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	10	3	0	5	2	29	1	2	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	11	3	0	5	2	28	3	3	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	12	3	0	5	2	28	3	3	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	13	3	0	5	2	16	0	8	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	14	3	0	5	2	33	3	10	20	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	15	3	0	5	2	24	4	7	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	1	16	3	0	5	2	32	4	7	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	1	3	0	5	2	50	3	11	36	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	2	3	0	5	2	52	6	7	39	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	3	3	0	5	2	48	4	5	39	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	4	3	0	5	2	65	10	7	48	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	5	3	0	5	2	63	15	3	45	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	6	3	0	5	2	39	4	2	33	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	7	3	0	5	2	68	13	7	48	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	8	3	0	5	2	64	6	16	42	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	9	3	0	5	2	76	13	17	46	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	10	3	0	5	2	53	10	8	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	11	3	0	5	2	49	3	6	40	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	12	3	0	5	2	45	5	13	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	13	3	0	5	2	51	10	11	30	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	14	3	0	5	2	48	6	19	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	15	3	0	5	2	41	2	9	30	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	2	16	3	0	5	2	45	5	8	32	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	1	3	0	5	2	30	12	7	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	2	3	0	5	2	29	10	4	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	3	3	0	5	2	38	13	10	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	4	3	0	5	2	24	7	7	10	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	5	3	0	5	2	33	8	12	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	6	3	0	5	2	20	4	5	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	7	3	0	5	2	17	2	3	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	8	3	0	5	2	24	1	10	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	9	3	0	5	2	14	1	5	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	10	3	0	5	2	17	4	3	10	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	11	3	0	5	2	13	1	10	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	12	3	0	5	2	20	3	2	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	13	3	0	5	2	27	12	3	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	14	3	0	5	2	27	9	2	16	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	15	3	0	5	2	30	13	3	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	3	16	3	0	5	2	16	2	6	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 6 Mekân bölümü 6, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
7	1	1	3	1	6	2	41	11	7	23	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	2	3	1	6	2	40	11	10	19	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	3	3	1	6	2	36	12	1	23	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	4	3	1	6	2	79	23	18	38	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	5	3	1	6	2	44	13	3	28	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	6	3	1	6	2	43	9	1	33	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	7	3	1	6	2	41	11	4	26	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	8	3	1	6	2	52	12	5	35	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	9	3	1	6	2	35	7	5	23	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	10	3	1	6	2	34	4	5	25	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	11	3	1	6	2	44	5	9	30	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	12	3	1	6	2	32	4	5	23	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	13	3	1	6	2	36	7	5	24	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	14	3	1	6	2	36	5	3	28	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	15	3	1	6	2	44	9	7	28	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	1	16	3	1	6	2	55	18	5	32	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	1	3	1	6	2	74	24	2	48	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	2	3	1	6	2	57	12	2	43	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	3	3	1	6	2	84	16	3	65	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	4	3	1	6	2	99	13	2	84	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	5	3	1	6	2	103	17	12	74	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	6	3	1	6	2	95	13	11	71	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	7	3	1	6	2	98	23	10	65	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	8	3	1	6	2	96	12	21	63	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	9	3	1	6	2	86	16	15	55	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	10	3	1	6	2	99	38	15	46	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	11	3	1	6	2	88	9	10	69	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	12	3	1	6	2	82	24	8	50	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	13	3	1	6	2	89	29	8	52	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	14	3	1	6	2	91	25	9	57	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	15	3	1	6	2	66	16	8	42	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	2	16	3	1	6	2	76	18	10	48	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	1	3	1	6	2	61	25	9	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	2	3	1	6	2	57	21	7	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	3	3	1	6	2	56	10	6	40	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	4	3	1	6	2	44	14	5	25	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	5	3	1	6	2	54	17	7	30	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	6	3	1	6	2	44	13	4	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	7	3	1	6	2	32	4	5	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	8	3	1	6	2	44	10	11	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	9	3	1	6	2	11	4	2	5	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	10	3	1	6	2	21	2	6	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	11	3	1	6	2	30	19	3	8	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	12	3	1	6	2	23	3	2	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	13	3	1	6	2	29	3	0	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	14	3	1	6	2	42	16	5	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	15	3	1	6	2	32	8	6	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
7	3	16	3	1	6	2	30	10	1	19	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 7 Mekân bölümü 7, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
8	1	1	2	2	5	2	25	3	0	22	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	2	2	2	5	2	30	14	1	15	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	3	2	2	5	2	25	4	4	17	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	4	2	2	5	2	34	9	4	21	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	5	2	2	5	2	46	15	4	27	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	6	2	2	5	2	34	11	5	18	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	7	2	2	5	2	28	8	3	17	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	8	2	2	5	2	26	10	0	16	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	9	2	2	5	2	25	7	2	16	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	10	2	2	5	2	37	4	2	31	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	11	2	2	5	2	16	5	1	10	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	12	2	2	5	2	33	10	1	22	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	13	2	2	5	2	22	1	4	17	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	14	2	2	5	2	14	3	1	10	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	15	2	2	5	2	15	3	0	12	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	1	16	2	2	5	2	33	6	1	26	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	1	2	2	5	2	49	8	3	38	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	2	2	2	5	2	48	5	2	41	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	3	2	2	5	2	84	17	2	65	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	4	2	2	5	2	51	11	9	31	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	5	2	2	5	2	67	19	9	39	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	6	2	2	5	2	58	23	3	32	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	7	2	2	5	2	78	21	4	53	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	8	2	2	5	2	72	10	5	57	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	9	2	2	5	2	38	13	2	23	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	10	2	2	5	2	54	16	0	38	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	11	2	2	5	2	74	17	7	50	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	12	2	2	5	2	61	15	8	38	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	13	2	2	5	2	57	8	3	46	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	14	2	2	5	2	54	8	7	39	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	15	2	2	5	2	59	17	2	40	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	2	16	2	2	5	2	44	12	3	29	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	1	2	2	5	2	36	1	2	33	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	2	2	2	5	2	31	0	1	30	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	3	2	2	5	2	28	9	9	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	4	2	2	5	2	36	15	0	21	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	5	2	2	5	2	44	7	1	36	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	6	2	2	5	2	25	10	5	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	7	2	2	5	2	27	7	5	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	8	2	2	5	2	41	10	12	19	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	9	2	2	5	2	22	2	0	20	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	10	2	2	5	2	25	9	4	12	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	11	2	2	5	2	27	7	3	17	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	12	2	2	5	2	23	4	0	19	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	13	2	2	5	2	26	9	0	17	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	14	2	2	5	2	15	3	2	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	15	2	2	5	2	24	8	0	16	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
8	3	16	2	2	5	2	26	10	4	12	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0

Şekil C. 8 Mekân bölümü 8, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
9	1	1	1	9	1	2	43	9	3	31	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	2	1	9	1	2	31	2	1	28	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	3	1	9	1	2	34	13	3	18	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	4	1	9	1	2	28	6	2	20	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	5	1	9	1	2	35	17	2	16	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	6	1	9	1	2	26	7	3	16	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	7	1	9	1	2	24	7	3	14	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	8	1	9	1	2	72	11	1	60	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	9	1	9	1	2	20	5	4	11	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	10	1	9	1	2	24	5	2	17	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	11	1	9	1	2	18	6	0	12	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	12	1	9	1	2	31	11	4	16	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	13	1	9	1	2	10	7	1	2	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	14	1	9	1	2	24	7	3	14	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	15	1	9	1	2	28	6	1	21	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	1	16	1	9	1	2	28	6	0	22	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	1	1	9	1	2	24	11	0	13	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	2	1	9	1	2	39	13	0	26	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	3	1	9	1	2	47	30	0	17	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	4	1	9	1	2	40	16	0	24	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	5	1	9	1	2	38	22	0	16	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	6	1	9	1	2	34	8	0	26	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	7	1	9	1	2	45	16	7	22	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	8	1	9	1	2	30	3	1	26	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	9	1	9	1	2	40	13	1	26	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	10	1	9	1	2	48	9	4	35	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	11	1	9	1	2	34	13	0	21	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	12	1	9	1	2	40	12	4	24	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	13	1	9	1	2	36	6	1	29	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	14	1	9	1	2	39	18	1	20	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	15	1	9	1	2	29	8	2	19	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	2	16	1	9	1	2	28	4	1	23	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	1	1	9	1	2	17	5	4	8	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	2	1	9	1	2	19	5	4	10	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	3	1	9	1	2	14	4	0	10	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	4	1	9	1	2	14	0	3	11	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	5	1	9	1	2	21	5	1	15	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	6	1	9	1	2	21	5	1	15	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	7	1	9	1	2	19	4	4	11	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	8	1	9	1	2	23	0	10	13	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	9	1	9	1	2	15	2	5	8	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	10	1	9	1	2	25	8	7	10	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	11	1	9	1	2	19	3	3	13	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	12	1	9	1	2	19	0	4	15	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	13	1	9	1	2	18	1	0	17	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	14	1	9	1	2	20	2	2	16	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	15	1	9	1	2	15	4	7	4	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
9	3	16	1	9	1	2	16	3	3	10	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 9 Mekân bölümü 9, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturucu kullanıcı sayısı	Yürüyeni kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
10	1	1	1	2	4	1	47	6	2	39	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	2	1	2	4	1	38	4	2	32	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	3	1	2	4	1	21	5	2	14	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	4	1	2	4	1	73	14	0	59	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	5	1	2	4	1	43	13	0	30	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	6	1	2	4	1	34	11	0	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	7	1	2	4	1	36	11	2	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	8	1	2	4	1	29	6	0	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	9	1	2	4	1	27	14	3	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	10	1	2	4	1	32	11	0	21	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	11	1	2	4	1	32	9	1	22	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	12	1	2	4	1	52	10	0	42	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	13	1	2	4	1	21	5	1	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	14	1	2	4	1	39	6	0	33	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	15	1	2	4	1	33	17	1	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	1	16	1	2	4	1	55	17	0	38	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	1	1	2	4	1	45	14	3	28	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	2	1	2	4	1	25	7	2	16	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	3	1	2	4	1	48	14	1	33	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	4	1	2	4	1	40	6	2	32	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	5	1	2	4	1	40	11	1	28	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	6	1	2	4	1	40	7	0	33	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	7	1	2	4	1	55	24	1	30	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	8	1	2	4	1	41	10	1	30	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	9	1	2	4	1	64	15	8	41	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	10	1	2	4	1	48	9	4	35	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	11	1	2	4	1	34	10	1	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	12	1	2	4	1	40	12	4	24	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	13	1	2	4	1	40	15	2	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	14	1	2	4	1	74	19	1	54	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	15	1	2	4	1	70	14	3	53	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	2	16	1	2	4	1	61	7	2	52	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	1	1	2	4	1	25	7	2	16	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	2	1	2	4	1	24	7	2	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	3	1	2	4	1	31	7	4	20	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	4	1	2	4	1	25	7	0	18	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	5	1	2	4	1	36	9	2	25	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	6	1	2	4	1	36	9	2	25	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	7	1	2	4	1	13	5	1	7	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	8	1	2	4	1	15	2	0	13	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	9	1	2	4	1	20	0	0	20	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	10	1	2	4	1	18	1	0	17	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	11	1	2	4	1	21	2	2	17	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	12	1	2	4	1	30	6	1	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	13	1	2	4	1	14	0	0	14	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	14	1	2	4	1	17	2	2	13	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
10	3	15	1	2	4	1	28	4	0	24	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0

Şekil C. 10 Mekân bölümü 10, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
11	1	1	2	2	0	2	38	7	3	28	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	2	2	2	0	2	33	5	1	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	3	2	2	0	2	13	2	0	11	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	4	2	2	0	2	24	1	1	22	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	5	2	2	0	2	38	5	0	33	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	6	2	2	0	2	21	4	0	17	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	7	2	2	0	2	26	4	4	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	8	2	2	0	2	22	4	0	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	9	2	2	0	2	18	4	2	12	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	10	2	2	0	2	37	6	5	26	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	11	2	2	0	2	10	5	0	5	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	12	2	2	0	2	16	3	0	13	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	13	2	2	0	2	20	5	0	15	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	14	2	2	0	2	26	5	0	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	15	2	2	0	2	22	4	0	18	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	1	16	2	2	0	2	23	1	1	21	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	1	2	2	0	2	32	3	1	28	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	2	2	2	0	2	40	11	1	28	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	3	2	2	0	2	32	7	2	23	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	4	2	2	0	2	36	7	0	29	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	5	2	2	0	2	40	8	0	32	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	6	2	2	0	2	21	5	2	14	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	7	2	2	0	2	39	4	2	33	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	8	2	2	0	2	33	5	1	27	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	9	2	2	0	2	39	14	1	24	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	10	2	2	0	2	39	8	0	31	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	11	2	2	0	2	38	6	1	31	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	12	2	2	0	2	71	13	2	56	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	13	2	2	0	2	54	9	0	45	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	14	2	2	0	2	40	4	1	35	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	15	2	2	0	2	33	2	0	31	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	2	16	2	2	0	2	29	5	0	24	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11	3	1	2	2	0	2	13	2	3	8	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	2	2	2	0	2	13	2	2	9	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	3	2	2	0	2	8	5	0	3	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	4	2	2	0	2	10	5	0	5	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	5	2	2	0	2	18	4	0	14	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	6	2	2	0	2	18	4	0	14	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	7	2	2	0	2	5	0	0	5	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	8	2	2	0	2	5	0	0	5	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	9	2	2	0	2	5	0	1	4	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	10	2	2	0	2	5	0	1	4	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	11	2	2	0	2	11	0	1	10	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	12	2	2	0	2	7	2	2	3	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	13	2	2	0	2	16	0	0	16	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	14	2	2	0	2	12	2	1	9	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	15	2	2	0	2	11	2	2	7	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0
11	3	16	2	2	0	2	6	1	1	4	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0

Şekil C. 11Mekân bölümü 11, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
12	1	1	3	16	2	0	33	10	3	20	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	2	3	16	2	0	32	6	4	22	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	3	3	16	2	0	11	11	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	4	3	16	2	0	33	4	0	29	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	5	3	16	2	0	22	5	0	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	6	3	16	2	0	18	0	0	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	7	3	16	2	0	26	5	1	20	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	8	3	16	2	0	13	0	1	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	9	3	16	2	0	24	6	1	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	10	3	16	2	0	22	0	0	22	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	11	3	16	2	0	12	0	0	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	12	3	16	2	0	20	1	0	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	13	3	16	2	0	13	5	0	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	14	3	16	2	0	47	11	3	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	15	3	16	2	0	25	0	0	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	1	16	3	16	2	0	14	0	1	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	1	3	16	2	0	32	3	1	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	2	3	16	2	0	29	8	0	21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	3	3	16	2	0	28	5	0	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	4	3	16	2	0	44	7	0	37	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	5	3	16	2	0	46	4	0	42	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	6	3	16	2	0	18	0	3	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	7	3	16	2	0	38	3	1	34	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	8	3	16	2	0	36	4	4	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	9	3	16	2	0	35	9	0	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	10	3	16	2	0	32	7	2	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	11	3	16	2	0	29	2	2	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	12	3	16	2	0	41	2	0	39	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	13	3	16	2	0	29	1	0	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	14	3	16	2	0	52	14	7	31	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	15	3	16	2	0	49	9	7	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	2	16	3	16	2	0	48	9	4	35	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	1	3	16	2	0	14	1	0	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	2	3	16	2	0	14	1	0	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	3	3	16	2	0	12	0	0	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	4	3	16	2	0	11	5	0	6	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	5	3	16	2	0	13	1	0	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	6	3	16	2	0	13	1	0	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	7	3	16	2	0	6	0	0	6	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	8	3	16	2	0	7	3	0	4	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	9	3	16	2	0	10	0	0	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	10	3	16	2	0	13	0	0	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	11	3	16	2	0	6	3	0	3	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	12	3	16	2	0	10	4	0	6	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	13	3	16	2	0	14	2	2	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	14	3	16	2	0	21	4	2	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	15	3	16	2	0	16	1	5	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
12	3	16	3	16	2	0	10	0	0	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 12 Mekân bölümü 12, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
13	1	1	1	28	0	0	33	14	14	5	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	2	2	28	0	0	33	8	15	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	3	3	28	0	0	42	7	19	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	4	4	28	0	0	59	16	16	27	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	5	5	28	0	0	53	9	20	24	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	6	6	28	0	0	56	25	16	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	7	7	28	0	0	51	15	20	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	8	8	28	0	0	53	25	15	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	9	9	28	0	0	58	23	23	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	10	10	28	0	0	32	6	18	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	11	11	28	0	0	33	14	14	5	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	12	12	28	0	0	68	20	24	24	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	13	13	28	0	0	19	5	8	6	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	14	14	28	0	0	66	22	27	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	15	15	28	0	0	77	21	25	31	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	1	16	16	28	0	0	64	16	21	27	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	1	1	28	0	0	63	26	19	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	2	2	28	0	0	68	26	17	25	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	3	3	28	0	0	56	24	17	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	4	4	28	0	0	66	16	17	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	5	5	28	0	0	60	28	15	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	6	6	28	0	0	45	17	5	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	7	7	28	0	0	73	26	23	24	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	8	8	28	0	0	75	21	37	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	9	9	28	0	0	104	47	30	27	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	10	10	28	0	0	78	36	21	21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	11	11	28	0	0	44	13	16	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	12	12	28	0	0	82	30	33	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	13	13	28	0	0	87	32	36	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	14	14	28	0	0	108	38	25	45	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	15	15	28	0	0	69	19	22	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	2	16	16	28	0	0	58	17	18	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	1	1	28	0	0	68	39	18	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	2	2	28	0	0	87	42	32	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	3	3	28	0	0	63	27	19	17	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	4	4	28	0	0	38	13	14	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	5	5	28	0	0	70	34	25	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	6	6	28	0	0	70	34	25	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	7	7	28	0	0	28	3	12	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	8	8	28	0	0	45	11	21	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	9	9	28	0	0	28	6	11	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	10	10	28	0	0	38	11	18	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	11	11	28	0	0	29	7	15	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	12	12	28	0	0	54	25	17	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	13	13	28	0	0	36	11	15	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	14	14	28	0	0	43	7	18	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	15	15	28	0	0	28	11	12	5	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
13	3	16	16	28	0	0	33	6	20	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 13 Mekân bölümü 13, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
14	1	1	1	30	0	1	13	4	1	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	2	1	30	0	1	32	7	14	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	3	1	30	0	1	34	0	0	34	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	4	1	30	0	1	15	3	1	11	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	5	1	30	0	1	16	1	1	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	6	1	30	0	1	12	1	3	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	7	1	30	0	1	12	4	0	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	8	1	30	0	1	13	3	2	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	9	1	30	0	1	18	3	0	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	10	1	30	0	1	16	0	1	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	11	1	30	0	1	7	2	0	5	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	12	1	30	0	1	23	0	0	23	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	13	1	30	0	1	9	0	0	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	14	1	30	0	1	21	3	0	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	15	1	30	0	1	18	3	0	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	1	16	1	30	0	1	17	3	0	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	1	1	30	0	1	16	2	2	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	2	1	30	0	1	18	1	2	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	3	1	30	0	1	24	0	0	24	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	4	1	30	0	1	38	4	1	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	5	1	30	0	1	26	3	4	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	6	1	30	0	1	20	0	1	19	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	7	1	30	0	1	23	2	0	21	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	8	1	30	0	1	29	0	1	28	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	9	1	30	0	1	41	3	1	37	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	10	1	30	0	1	28	2	0	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	11	1	30	0	1	33	1	1	31	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	12	1	30	0	1	27	1	0	26	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	13	1	30	0	1	33	0	0	33	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	14	1	30	0	1	44	1	0	43	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	15	1	30	0	1	19	1	0	18	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	2	16	1	30	0	1	14	0	0	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	1	1	30	0	1	15	0	0	15	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	2	1	30	0	1	12	0	0	12	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	3	1	30	0	1	13	0	6	7	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	4	1	30	0	1	6	1	0	5	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	5	1	30	0	1	19	2	1	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	6	1	30	0	1	19	2	1	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	7	1	30	0	1	14	1	0	13	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	8	1	30	0	1	14	0	0	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	9	1	30	0	1	14	0	0	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	10	1	30	0	1	16	0	0	16	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	11	1	30	0	1	9	0	0	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	12	1	30	0	1	9	0	0	9	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	13	1	30	0	1	10	0	0	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	14	1	30	0	1	10	0	0	10	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	15	1	30	0	1	9	1	0	8	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14	3	16	1	30	0	1	14	0	0	14	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0

Şekil C. 14 Mekân bölümü 14, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
15	1	1	1	8	5	1	18	7	1	10	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	2	1	8	5	1	9	2	0	7	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	3	1	8	5	1	14	1	3	10	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	4	1	8	5	1	41	11	0	30	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	5	1	8	5	1	36	6	1	29	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	6	1	8	5	1	27	3	1	23	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	7	1	8	5	1	32	7	1	24	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	8	1	8	5	1	26	8	0	18	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	9	1	8	5	1	17	1	2	14	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	10	1	8	5	1	19	2	1	16	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	11	1	8	5	1	27	4	0	23	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	12	1	8	5	1	34	3	1	30	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	13	1	8	5	1	16	3	0	13	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	14	1	8	5	1	45	7	3	35	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	15	1	8	5	1	30	8	3	19	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	1	16	1	8	5	1	23	2	2	19	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	1	1	8	5	1	42	11	0	31	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	2	1	8	5	1	39	12	0	27	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	3	1	8	5	1	36	1	0	35	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	4	1	8	5	1	36	10	0	26	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	5	1	8	5	1	39	8	1	30	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	6	1	8	5	1	20	2	0	18	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	7	1	8	5	1	44	11	1	32	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	8	1	8	5	1	34	4	1	29	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	9	1	8	5	1	54	13	2	39	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	10	1	8	5	1	40	12	0	28	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	11	1	8	5	1	47	6	1	40	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	12	1	8	5	1	40	10	2	28	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	13	1	8	5	1	66	9	5	52	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	14	1	8	5	1	33	8	0	25	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	15	1	8	5	1	35	6	1	28	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	2	16	1	8	5	1	49	8	2	39	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
15	3	1	1	8	5	1	23	13	3	7	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	2	1	8	5	1	26	13	3	10	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	3	1	8	5	1	40	7	1	32	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	4	1	8	5	1	20	1	6	13	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	5	1	8	5	1	35	12	1	22	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	6	1	8	5	1	35	12	1	22	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	7	1	8	5	1	12	4	0	8	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	8	1	8	5	1	27	3	7	17	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	9	1	8	5	1	11	5	1	5	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	10	1	8	5	1	23	10	2	11	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	11	1	8	5	1	15	7	1	7	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	12	1	8	5	1	22	10	4	8	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	13	1	8	5	1	12	3	2	7	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	14	1	8	5	1	19	5	0	14	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0
15	3	15	1	8	5	1	19	3	2	14	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0

Şekil C. 15 Mekân bölümü 15, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

MEKÂN ZAMAN KESİTİ			FİZİKSEL MEKÂN				AKTİVİTE				DENEYİM											
			GÖRME				TOPLAM	DURMA	OTURMA	YÜRÜME	İŞİTME					KOKU						
Mekân bölümü	Zaman	Gün	Kaldırım genişliği	Ağaç sayısı	Engel sayısı	Bina Yüksekliği	Kullanıcı sayısı	Duran kullanıcı sayısı	Oturan kullanıcı sayısı	Yürüyen kullanıcı sayısı	Doğa sesi	Müzik sesi	İnsan sesi	Mekanik ses	Ulaşım sesi	Doğa kokusu	Yemek kokusu	Çöp kokusu	Emisyon kokusu	Sentetik kokusu	Temizlik kokusu	Endüstri kokusu
16	1	1	3	8	1	0	14	4	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	2	3	8	1	0	19	3	0	16	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	3	3	8	1	0	10	4	2	4	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	4	3	8	1	0	22	4	0	18	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	5	3	8	1	0	15	5	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	6	3	8	1	0	17	6	1	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	7	3	8	1	0	12	7	0	5	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	8	3	8	1	0	10	0	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	9	3	8	1	0	15	2	1	12	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	10	3	8	1	0	14	4	0	10	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	11	3	8	1	0	12	3	0	9	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	12	3	8	1	0	25	5	0	20	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	13	3	8	1	0	8	0	0	8	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	14	3	8	1	0	29	7	0	22	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	15	3	8	1	0	10	3	0	7	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	1	16	3	8	1	0	17	0	0	17	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	1	3	8	1	0	18	5	0	13	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	2	3	8	1	0	20	7	0	13	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	3	3	8	1	0	38	13	0	25	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	4	3	8	1	0	22	6	0	16	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	5	3	8	1	0	25	5	1	19	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	6	3	8	1	0	18	4	2	12	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	7	3	8	1	0	25	13	1	11	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	8	3	8	1	0	43	17	0	26	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	9	3	8	1	0	31	9	0	22	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	10	3	8	1	0	27	8	1	18	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	11	3	8	1	0	30	12	0	18	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	12	3	8	1	0	34	11	0	23	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	13	3	8	1	0	21	6	0	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	14	3	8	1	0	35	8	0	27	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	15	3	8	1	0	35	11	0	24	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	2	16	3	8	1	0	41	12	0	29	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	1	3	8	1	0	9	6	0	3	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	2	3	8	1	0	11	3	0	8	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	3	3	8	1	0	11	3	0	8	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	4	3	8	1	0	8	2	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	5	3	8	1	0	13	7	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	6	3	8	1	0	13	7	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	7	3	8	1	0	4	0	0	4	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	8	3	8	1	0	5	1	0	4	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	9	3	8	1	0	16	5	0	11	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	10	3	8	1	0	6	2	1	3	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	11	3	8	1	0	13	4	0	9	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	12	3	8	1	0	12	3	1	8	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	13	3	8	1	0	6	0	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	14	3	8	1	0	5	0	0	5	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	15	3	8	1	0	17	2	0	15	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
16	3	16	3	8	1	0	8	1	1	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0

Şekil C. 16 Mekân bölümü 16, fiziksel mekân, aktivite ve deneyim verileri

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Özlem DEMİRKAN
Uyruğu : Türkiye Cumhuriyeti
Doğum Yeri ve Tarihi : Konya, 14.11.1980
Telefon : 05333867302
Faks :
e-mail : ozlem.demirkan@karatay.edu.tr.

Eğitim

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise	: Meram Anadolu Lisesi ,Meram, KONYA	1998
Üniversite	: Gazi Üniversitesi Mimarlık Bölümü	2003
Yüksek Lisans	: Gazi Üniversitesi , Mimarlık Anabilimdalı	2005
Doktora	: KTO Karatay Üniversitesi Mimarlık Anabilimdalı	2019

İş Deneyimleri

Yıl	Kurum	Görevi
2003-2015	DKN Yapı Mimarlık San. Ve Tic. LTd Şti.	Şirket Ortağı, Mimar
2015-----	Kto Karatay Üniversitesi G.S.T.F. Mimarlık Bölümü	Öğretim Görevlisi

Hakemli İndeksli Dergilerde Yer Alan Makaleler

Demirkan, Ö., (2016). An Architectural Self Criticism, Berlika Park Marmara Swimming Pool Accessibility Analyses, *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 4, 2.

Uluslarasi Sempozyumlarda Yer Alan Bildiriler

Demirkan Ö, Şahin A. (2016). Experiencing The Place, Experiential Learning at Architecture Studio 4 , *Archtheo'16 10. International Theory of Architecture*

Conference, İstanbul.

Demirkan Ö., Sevim H., (2017), The Visualization of Thirdspace through Marcus Hartel's Street Shoots In NYC, *ICNTAD Conference International Conference of New Trend in Architecture and Interior Design*, Helsinki.

Sevim H., Demirkan Ö., (2017). Halucinative Perception In Architecture And Effects Of Holographic Platform On Design Process, *ICNTAD Conference International Conference of New Trend sin Architecture and Interior Design*, Helsinki

Demirkan, Ö., (2015). Kent, Kadın, Mevlana Caddesi Farkındalık Çalışması, *Uluslararası Katılımlı Sosyal Yaşam Ve Kadın Sempozyumu*, Konya

Demirkan Ö., Atmaca M., (2016).The Evaluation Of Imaginative Discovery Coming Into Existence During The Production Process Of Music And Architecture On The Basis Of Pink Floyd, *5.Uluslararası İç Mimarlık Sempozyumu- Tasarımda Yenilikçi Yaklaşımlar*, İstanbul

Demirkan Ö.,(2018). The Representation Of Heteropias In Architecture, *Mediated City 4*, İstanbul

Ulusal Sempozyumlarda Yer Alan Bildiriler

Demirkan Ö., (2016), Mimari Bir Özeleştirici, Berlika Parkı Marmara Yüzme Havuzu Erişilebilirlik Analizi, *Ulusal Engelleştirilenler Sempozyumu, UKEM*, Konya

Diğer Yayınlar

Demirkan Ö., (2010). Konya Büyükşehir Belediyesi Gençlik Eğitim Merkezi, *Mimaran*, 3, 5.

Demirkan Ö., (2014). Kentsel Bellek Bağlamında Geç Osmanlı Mirası TCDD Gar

Misafirhanesi, *Mimarlar*; 8, 10, 8-12

Demirkan Ö., (2016). Modern Mimarinin Hayaletleri Kadın Müşteriler, *Mimarlar*, 10, 13.

Demirkan Ö., (2017). Sinema Mimarlık Arakesitinde Heterotopya Mekanlarının Deneyimi ve Temsili, *Mimarlar*, Yıl 11, 16.

Projeler

1. Konya Kılıçarslan Gençlik Merkezi (2008)
2. Konya Kütüphanesi Yarışma Projesi (2008)
3. Fimak İdare Binası Avan Projesi (2008)
4. Meram Gençlik Merkezi Avan Projesi (2011)
5. Konya Yakıt Analiz İstasyonu Yarışma Projesi (2009)
6. Konya Hayvan Pazarı (2010)
7. Çandır Kır Düğün Alanı (2011)
8. Çandır Yüzme Havuzu (2011)
9. Sancak Mahalle Konağı (2011)
10. Mehmet Akif Mahallesi Semt Konağı (2013)
11. Selahaddin Eyyübi Parkı Peyzaj Düzenlemesi Ve Kafeterya Binası (2013)
12. Tavus Baba Peyzaj Düzenlemesi Ve Kafeterya Binası (2013)
13. Selçuklu Belediyesi Cami Projesi (2014)
14. TCDD Gar Binası Restorasyon Projesi
15. TCDD Lojistik Müdürlüğü Ve Anbar Binası Restorasyon Projesi
16. TCDD Lojman Binası Rölöve Çizimleri
17. Kışla Cami Restorasyon Projesi
18. Hacı Veyis Cami Restorasyon Projesi
19. Konya Yalılıyük Merkez Cami Restorasyon Projesi
20. Şükran Mahallesi Gül Sokak Konut Restorasyon Projesi
21. Mengüç Caddesi Konut Restorasyon Projesi
22. Mursaman Türbesi Restorasyon Projesi
23. D.M.O. Lojman Binası Restorasyon Projesi
24. Feride Uğurlu Evi Restorasyon Projesi
25. Tatköy Mekez Cami Restorasyon Projesi
26. Kayseri Çifteönü Cami Restorasyon Projesi
27. Yıldız Sarayı Cihannüma Köşkü Restorasyon Projesi
28. Buçuklu Cami Restorasyon Projesi

Yabancı Diller (İngilizce)