



**T.C.**  
**NECMETTİN ERBAKAN**  
**ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**



**KENTSEL DIŞ MEKÂNLARDA KULLANICI  
ALGISININ İRDELENMESİ: MEVLANA  
CADDESİ (KONYA) ÖRNEĞİ**

**Ayşe KAPTAN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Temmuz-2018**  
**KONYA**  
**Her Hakkı Saklıdır**

## TEZ KABUL VE ONAYI

Ayşe KAPTAN tarafından hazırlanan “Kentsel Dış Mekânlarda Kullanıcı Algısının İrdelenmesi: Mevlana Caddesi (Konya) Örneği” adlı tez çalışması 31/07/2018 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

### Jüri Üyeleri

#### Başkan

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ

#### Danışman

Prof. Dr. Ümmügülsüm TER

#### Üye

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ

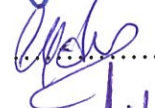
#### Üye

Dr. Öğr. Üyesi Filiz ÇELİK

### İmza

  
.....

  
.....

  
.....

  
.....

Prof. Dr. Ahmet AVCI  
FBE Müdürü

## TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.



Ayşe KAPTAN

31.07.2018

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### KENTSEL DIŞ MEKÂNLARDA KULLANICI ALGISININ İRDELENMESİ: MEVLANA CADDESİ (KONYA) ÖRNEĞİ

Ayşe KAPTAN

Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü  
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Ümmügülsüm TER

2018, 123 Sayfa

Jüri

Prof. Dr. Ümmügülsüm TER

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ

Dr. Öğr. Üyesi Filiz ÇELİK

## ÖZET

Kullanıcısı ile bir bütün olan kentler, yaşayan birer organizma olarak nitelendirilebilmektedir. İnsanlar, yaşamlarının her anında kentin farklı kısımlarında yer almaktadırlar. Kullanılan kent mekânları barınma, çalışma ve eğlenme gibi farklı işlevlere sahiptir. Kent mekânının işlevi ne olursa olsun, kullanıcı tarafından rahat kullanılabilmesi için algılanabilir olmalıdır. Kişi algılayarak mekânı kavramaktadır. Her kullanıcının duyu ve düşüncelerinin farklı olması, kentsel mekânın farklı algılanmasına neden olmaktadır. Zaman içerisinde kentsel mekânda ortak algı oluşmasına rağmen kişinin mekân tercihleri ve buna bağlı olarak da zihin haritası farklılık göstermektedir.

Ortak faydalanılan kentsel mekânların kullanılabilmesi için rahat algılanabiliyor olması gerekmektedir. Gelişen teknoloji ve ekonomi ile hızla yayılan kentlerde niteliksiz mekânlar ortaya çıkmaktadır. Araç odaklı gelişen kentlerde taşıtların içerisinde kullanıcılar, kentsel mekânı yeterince deneyimleyememektedir. Dolayısıyla kentsel mekânı yeterince algılayamamaktadır. Çünkü bir kenti kavramak ve algılamak için mekânda yaya olarak hareket edilmesi gerekmektedir. Kişi taşıt içerisindeyken beyninin algılayamayacağı hızda ilerlemektedir. Bu da yaşadığı mekânları tanımayan kullanıcıların çoğalmasını beraberinde getirmektedir.

Mekânı yaya olarak deneyimleyen kullanıcı yürüme hızında çevresini rahatça algılayabilmektedir. Yürüme eylemine uygun olarak tasarlanan mekânlar kullanıcı tarafından daha çok tercih edilmektedir. Bunun yanında bu mekânlarda aktivite çeşitliliği, güvenilirlik, sağlık, estetik güzellik gibi özelliklerin de olması kullanıcı tarafından olumlu algıya sebep olmaktadır. Bu çalışmanın amacı, kentsel mekânda kullanıcı algısının irdelenmesidir. Bu doğrultuda ilk olarak kentsel mekânda kullanıcı algısı konusu üzerine, literatür taraması yapılmıştır. Mevlana Caddesi ve yakın çevresi kullanıcı algısının belirlenebilmesi için 300 kullanıcıya anket çalışması uygulanmıştır. Anket çalışmasında, kullanıcının demografik özelliklerine ve örneklem alanının çeşitlilik, okunabilirlik, erişilebilirlik ve imgelebilirlik parametreleri doğrultusunda algısını ölçmeye yönelik sorulara yer verilmiştir. Literatür araştırması ve anket sonuçlarından elde edilen verilerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda kentsel mekânda kullanıcı algısının geliştirilebilmesine yönelik öneriler ortaya konmuştur.

**Anahtar kelimeler:** Algı, insan –çevre ilişkisi, kentsel mekân, kullanıcı algısı, zihinsel harita.

## ABSTRACT

### MS THESIS

## AN INVESTIGATION OF USERS' PERCEPTION ON PUBLIC OPEN SPACES: MEVLANA STREET (KONYA) CASE

Ayşe KAPTAN

The Graduate School of Natural And Applied Science of Necmettin  
Erbakan University  
The Degree Of Master Of Science in City And Regional Planning

Advisor: Prof. Dr. Ümmügülsüm TER

2018, 123 Pages

Jury  
Prof. Dr. Ümmügülsüm TER  
Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ  
Asst. Prof. Dr. Filiz ÇELİK

## ABSTRACT

Cities that become one with its residents can be characterized as living organisms. People locate at different part of the city through their lives. Urban spaces that are used have different functions like sheltering, Working and entertainment. No matter what the function of urban space it should be perceivable to be used easily by residents. The person comprehends the place by perceiving. The fact that every resident's emotions and thoughts are different cause that urban space is perceived differently. Although the fact that mutual sense forms during time, person's space choices and depending on that their mind map differs.

Common interest of urban spaces should be easily perceived to be used. There emerge unqualified spaces in rapidly spreading cities because of the advancing technology and economy. Residents cannot experience the urban space sufficiently in developing cities that is vehicle focused. Thereby, they cannot perceive the space adequately because it is necessary to move on foot in space to be able to grasp and perceive the city. Person moves at a speed that it is not possible for his or her brain to perceive it. This brings about residents who do not know the space that they live in.

Resident who is experiencing the space on foot can easily perceive the space at walking speed. Spaces that are designed appropriately for act of walking are preferred more by residents. Besides that, qualities like variety of activities, reliability, robustness, and aesthetical beauty that are possessed by these spaces cause a positive perception for residents. The purpose of this study is to examine the perception of the resident in urban space. For this purpose, literature review has been made about resident perception in urban space initially. Questionnaire study applied to 300 residents to be able to identify the perception of residents of Mevlana Street and its neighborhood. The questionnaire included questions that are oriented to measure the resident perception in accordance with the demographic information of residents and variety of sample, parameters of readability, accessibility and imageability. Suggestions for developing the resident perception in urban space is presented after evaluation of literature review and data collected from the results of the survey.

**Key words:** Perception, people-environment relationship, urban space, resident perception, mind map

## ÖNSÖZ

Kentsel mekân tasarımı, sürekli gelişen ve büyüyen günümüz kentleri için vazgeçilmez bir uygulama haline gelmiştir. Kullanıcının kenti konforlu bir şekilde kullanabilmesi için planlama çalışmalarının alt ölçeklerde de irdelenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla mekânın daha yakından incelenmesini sağlayan kentsel tasarım çalışmaları bu noktada önem kazanmaktadır.

Kentsel tasarımın başarılı olabilmesi için en temel gereklilik kullanıcının ihtiyaçlarına cevap verebilmesidir. Kullanıcının mekânı kullanabilmesi için öncelikle algılaması gerekmektedir. Temelde her insanın iç dünyasındaki duygu ve düşünceleri, hayattan beklentileri, geçmişteki yaşantısı farklı olsa da mekândaki temel ihtiyaçları ortak bir noktada bütünleşmektedir. Dolayısıyla bu ortak ihtiyaçlar doğrultusunda tasarlanan mekân, her bir kullanıcı için farklı şeyler ifade etse de başarılı olduğu müddetçe algısı da olumlu yönde olacaktır. Bu çalışmada kullanıcı algısının, mekân ve onu oluşturan bileşenlerden nasıl etkilendiği incelenecektir.

Bu çalışmanın, eleştirileri ve yönlendirmeleriyle olgunlaşmasını sağlayan danışmanım Prof. Dr. Ümmügülsüm TER'e, yüksek lisans eğitimim boyunca desteklerini ve bilgilerini esirgemeyen hocalarıma ve maddi-manevi her konuda yanımda olan aileme sonsuz teşekkür ederim.

Ayşe KAPTAN  
KONYA-2018

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ .....	vi
İÇİNDEKİLER .....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	ix
ÇİZELGELER LİSTESİ .....	xi
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>2. KAYNAK ARAŞTIRMASI .....</b>	<b>4</b>
2.1. Algı ve Algılama Kavramı.....	4
2.1.1. Algıyı Etkileyen Faktörler .....	5
2.2. Kentsel Çevre.....	11
2.2.1. İnsan ve Çevre İlişkisi.....	11
2.2.2. Çevresel Davranış .....	13
2.2.3. Çevresel Davranışı Etkileyen Faktörler .....	13
2.2.4. Çevresel Psikoloji .....	18
2.3. Zihinsel Harita Kuramı .....	19
2.4. Kentsel İmge ve Algı .....	20
2.5. Kentsel Mekân ve Kullanıcı Algısı.....	21
2.5.1. Mekân Algısına Çevresel Elemanların Etkisi .....	26
2.6. Gestalt İlkeleri Doğrultusunda Mekân Algısının İncelenmesi .....	34
<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM.....</b>	<b>38</b>
<b>4. ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA.....</b>	<b>40</b>
4.1. Konya Kentinin Konumu ve Gelişimi .....	40
4.2. Konya Kentinin Tarihsel Gelişim Süreci.....	41
4.2.1. 1923 Konya Şehrinin Harita-i Umumiyesi ve Öncesi .....	42
4.2.2. 1946 Nazım İmar Planı .....	43
4.2.3. 1954 Nazım İmar Planı .....	44
4.2.4. 1966 Yılı Nazım İmar Planı.....	47
4.2.5. Konya 1999 Yılı Nazım İmar Planı .....	51
4.2.6. 2000 Yılı ve Sonrası Plan Dönemi .....	53
4.3. Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı .....	53
4.4. 2013 Yılı Ulaşım Ana Planı ve Mevlana Caddesi .....	57
4.5. Mevlana Kültür Vadisi Projesi .....	61
4.6. Anket Verilerinin Değerlendirilmesi .....	62
4.7. Gözlem Verilerinin Değerlendirilmesi .....	82
4.8. Gözlem ve Anket Verilerinin Birlikte Yorumlanması.....	96
<b>5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER .....</b>	<b>102</b>

5.1 Sonuçlar .....	102
5.2 neriler .....	104
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>106</b>
<b>İNTERNET KAYNAKLARI.....</b>	<b>112</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>114</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>122</b>



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Üç boyutlu görünümüne sahip yeşil alan (sol kısmından görünüş), Paris.....	7
Şekil 2.2. Üç boyutlu görünümüne sahip yeşil alan (ön kısmından görünüş), Paris .....	7
Şekil 2.3. Algı değişmezliği.....	8
Şekil 2.4. Büyüklüğü bilinen varlığın farklı uzaklıktayken de aynı büyüklükte düşünülmesi .....	8
Şekil 2.5. Şekil-Zemin organizasyonu .....	10
Şekil 2.6. Algısal organizasyonda gruplama .....	10
Şekil 2.7. Algısal organizasyonda tamamlama örneği.....	11
Şekil 2.8. Rapoport (1977)' un, Kültür Kavramı İlişki Şeması .....	13
Şekil 2.9. Greater London Council' in (1983) yaşa bağlı mekân davranış biçimi .....	16
Şekil 2.10. Zihinsel harita örneği.....	19
Şekil 2.11. Farklı ölçekteki kentsel mekânlar .....	22
Şekil 2.12. Kentsel mekânda karma kullanım .....	23
Şekil 2.13. Mekânda çeşitlilik, Danimarka .....	24
Şekil 2.14. Dinamik hareketli kullanıcı, Buenos Aires.....	25
Şekil 2.15. Statik hareketli kullanıcı .....	25
Şekil 2.16. Şeffaflığı olmayan mekân örneği, Copenhagen .....	26
Şekil 2.17. Yaya yolunda bulunan sanatsal perde ögesi, Madrid .....	27
Şekil 2.18. Geleneksel çarşı örneği, Konya-Bedesten .....	28
Şekil 2.19. Çok sayıda alışveriş alanı içeren bir mekân Tokyo-Ginza Caddesi .....	28
Şekil 2.20. Koridor şekline sahip ve durağan algısı oluşturan bir sokak.....	29
Şekil 2.21. Durağan mekân örneği, Havana-Küba'daki Plaza De La Catedral .....	30
Şekil 2.22. Karanlık mekân örneği .....	31
Şekil 2.23. Aydınlık mekân örneği .....	31
Şekil 2.24. Doğayı temsil eden mekân örneği, Hangzhou Hubin.....	32
Şekil 2.25. Süreklilik gösteren bir mekân, Malaga-İspanya .....	35
Şekil 2.26. Birbirine yakın öğelerin kapalılık algısı oluşturmaları, Londra-İngiltere .....	35
Şekil 2.27. Birbirine benzeyen bina cepheleri, Copenhagen-Danimarka .....	36
Şekil 2.28. Rahat algılanabilen sade ve basit bir mekân, Stockholm-İsveç.....	36
Şekil 2.29. Şekil-zemin ilişkisi, Lima-Peru .....	37
Şekil 3.1. Mevlana Caddesi ve yakın çevresi .....	38
Şekil 4.1. Konya ili ve ilçe sınırları.....	40
Şekil 4.2. Tarihsel süreç içerisinde kent formunun gelişimi.....	41
Şekil 4.3. Konya'nın Mekânsal Gelişimi.....	42
Şekil 4.4. Konya Harita-i Umumiyesi .....	43
Şekil 4.5. Konya 1946 Nazım İmar Planı .....	44
Şekil 4.6. Konya 1954 Yılı Nazım İmar Planı .....	46
Şekil 4.7. 1950'li yıllarda Mevlana Caddesi.....	47
Şekil 4.8. 1970'li yıllarda Mevlana Caddesi.....	48
Şekil 4.9. Konya 1966 Yılı Nazım İmar Planı .....	49
Şekil 4.10. Konya 1966 Yılı Nazım İmar Planı, Mevlana Caddesi .....	50
Şekil 4.11. 1999 Nazım İmar Planınının 2020 yılı plan öngörüsü.....	52
Şekil 4.12. 2016 yılı Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planı .....	53
Şekil 4.13. Konya Koruma Amaçlı İmar Planı .....	56
Şekil 4.14. Konya Ulaşım Ana Planı yaya yolu önerileri.....	58
Şekil 4.15. Konya Ulaşım Ana Planı bisiklet yolları ve park yerleri.....	59
Şekil 4.16. Mevlana Caddesi .....	60
Şekil 4.17. Konya Bedesteni, İstanbul Caddesi .....	60
Şekil 4.18. Konya Bedesteni, Ahmet Tevfik Paşa Sokak .....	60

Şekil 4.19. Hükümet Meydanı bisiklet durağı .....	61
Şekil 4.20. Mevlana Kültür Vadisi Proje Alan Sınırı .....	61
Şekil 4.21. Mevlana Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları .....	82
Şekil 4.22. Mevlana Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları .....	83
Şekil 4.23. Mevlana Caddesi'ndeki karşılıklı kaldırımların görünebilir olması.....	83
Şekil 4.24. Mevlana Caddesi'ne cephe veren binaların kat yükseklikleri .....	84
Şekil 4.25. Mevlana Caddesi başlangıç noktası.....	84
Şekil 4.26. Mevlana Caddesi .....	85
Şekil 4.27. Bedesten içinde yayalaştırılmış yol .....	85
Şekil 4.28. Kaldırımların genişleyip-daralması .....	86
Şekil 4.29. Mevlana Caddesi'nde bulunan engelli kullanıcılar için işaretlemeler.....	86
Şekil 4. 30. Mevlana Caddesi'ndeki hemzemin seviyesindeki kaldırımlar .....	86
Şekil 4. 31. Mevlana Caddesi'nde bulunan ağaç altı ızgara .....	87
Şekil 4.32. Engelli bireyler için elverişli olmayan kaldırım genişliği .....	87
Şekil 4.33. Hemzemin ile aynı seviyede dükkân girişleri.....	88
Şekil 4.34. Mevlana Caddesi üzerine park eden araçlar .....	88
Şekil 4.35. Kaldırım döşemesi .....	89
Şekil 4.36. Engelli bireyler için işaretlemeler.....	89
Şekil 4.37. Bedesten'de dükkânların cephe görünümü.....	90
Şekil 4.38. Kayalıpark .....	91
Şekil 4.39. Mevlana Meydanı plastik ögesi .....	92
Şekil 4.40. Sınır özelliği taşıyan binalar .....	92
Şekil 4.41. Kayalıpark .....	93
Şekil 4.42. Hükümet Meydanı .....	94
Şekil 4.43. Sarraflar Yeraltı çarşısı üzerindeki meydan .....	94
Şekil 4.44. Mevlana Meydanı .....	95
Şekil 4.45. Mevlana Meydanı'nda bulunan kentsel donatı elemanları.....	95
Şekil 4.46. Mevlana Caddesi tramvay ve araç yolu kesişimi .....	96

## ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge 4.1. Ankete katılanların cinsiyet dağılımı.....	62
Çizelge 4.2. Ankete katılanların yaş gruplarına göre dağılımı .....	62
Çizelge 4.3. Ankete katılanların meslek gruplarına göre dağılımı .....	63
Çizelge 4.4. Ankete katılanların eğitim durumlarına göre dağılımı .....	63
Çizelge 4.5. Kullanıcı ikamet yeri dağılımı.....	63
Çizelge 4.6. Kullanıcı ikamet yılı dağılımı.....	64
Çizelge 4.7. Mevlana Caddesi'nin kullanım sıklığı.....	64
Çizelge 4.8. Mevlana Caddesi'nin kullanım saatleri .....	64
Çizelge 4.9. Mevlana Caddesi kullanım amacı.....	66
Çizelge 4.10. Mevlana Caddesi'nde ulaşmada tercih edilen ulaşım türü .....	67
Çizelge 4.11. Mevlana Caddesi'nde bulunan fonksiyonların erişilebilirliği (oransal)..	68
Çizelge 4.12. Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde bulunan fonksiyonlardan memnuniyet değerleri (oransal) .....	70
Çizelge 4.13. Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde bulunan kentsel donatılardan memnuniyet değerleri (oransal) .....	71
Çizelge 4.14. Ankete katılanların Mevlana Caddesi yakın çevresinde bulunan meydanlardan memnuniyet değerleri (oransal) .....	72
Çizelge 4.15. Mevlana Caddesi okunabilirlik değerlendirmesi (oransal).....	73
Çizelge 4.16. Mevlana Caddesi sıfat çiftleri değerlendirmesi (ortalama) .....	74
Çizelge 4.17. Mevlana Caddesi'ndeki yapı/mekânların değerlendirmesi (oransal) .....	75
Çizelge 4.18. Mevlana Caddesi'nin güvenlik değerlendirilmesi (oransal).....	75
Çizelge 4.19. Ankete katılanların Mevlana Caddesi'ndeki cephe sağıklaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal).....	76
Çizelge 4.20. Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağıklaştırması ve düzenleme çalışmaları sonucunda kullanım sıklığının değerlendirilmesi (oransal) .....	77
Çizelge 4.21. Ankete katılanların Bedestende yapılan cephe sağıklaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal).....	78
Çizelge 4.22. Mevlana Caddesi'ndeki cephe sağıklaştırması ve düzenleme çalışmalarının tarih ve kültür algısına etkisi (oransal).....	78
Çizelge 4.23. Ankete katılanların Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin sorunlarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal).....	79

## 1. GİRİŞ

Kentsel mekânlar, yaş, cinsiyet, eğitim, sosyal, kültürel ve daha birçok farklı özelliğe sahip kişilerin kullandığı yaşam alanlarıdır. Kentsel mekânlar, içinde yaşayan insanlar gibi zamanla değişebilmekte ve zamandan etkilenmektedir. Bu değişim, kentlerdeki nüfusun artması ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak gerçekleşmektedir. Kullanıcı, sosyal, kültürel, yaşamsal ihtiyaçları doğrultusunda ve zamanın teknolojisine uygun biçimde tasarlanmış mekan arayışı içerisinde. Bu durum, kentsel mekânın kullanıcının etkisi ile fiziksel ve sosyal ihtiyaçlar (yürünebilirlik, güvenlik, erişilebilirlik, mekân çeşitliliği vs.) doğrultusunda tasarlandığını göstermektedir.

İlk aşamada tasarlanan kentsel mekân, zamanla mekâna verilen farklı işlevler ile farklı özellikteki kullanıcıları bir araya getirmektedir. Sosyal ve fiziksel mekândan etkilenen kullanıcı, kente göre şekillenmeye başlamaktadır. Mekânın sürekliliği, kapalılığı, geçirgenliği, genişliği, ölçüsü, tarihi gibi daha birçok özelliği, kullanıcı davranışı ve hareketini etkilemektedir. Buna göre kullanıcı her mekâna bir anlam yüklemektedir. Mekâna karşı ortak bir düşünce oluşabildiği gibi farklı düşünceler de ortaya çıkabilmektedir. Toplanma ve dağılma mekânı olan dış mekânlar, kimi kullanıcıya geçmişini ya da hayatının belirli bir anını anımsatırken kimine de neredeyse hiçbir şey ifade etmemektedir. Bu oluş, mekânın kişi üzerindeki sosyal ve kültürel etkisini ortaya koymaktadır. İlk olarak kullanıcının belirli sosyal ve kültürel yaşantısına göre şekillendirdiği mekân, kullanıcıya geçmişini anımsatarak sosyal anlamda kendine bağlamakta ve kullanıcının tercihlerini etkileyerek mekân kullanımını şekillendirmektedir (Türksoy, 1986).

Bir mekânın fiziksel açıdan kullanılabilir olması, tercih edilebilirliğini artırmaktadır. Toplumun her kesiminin ihtiyacına cevap verebilen mekânlar, kullanıcı tarafından en çok tercih edilen mekânlar olmaktadır. Bu doğrultuda başta kullanıcı tarafından şekil verilen mekânlar, daha sonra kullanıcıyı etkileyerek tercihlerine yön vermektedir.

Kentler, canlılar gibi değişen ve dönüşen yapılardır. İnsan eliyle şekil alan doğa, üzerinde yapılan değişikliklerden etkilenerek farklılaşmaktadır. Dolayısıyla bu değişimden insanlar da etkilenmektedir. Bu etkileşim, mekanın kalitesine ve konforuna göre zaman zaman olumlu ve olumsuz etkiler oluşturmaktadır.

Mekânın algılanabiliyor olması, kullanıcının mekân kullanımını etkilemektedir. Kullanıcı, mekânı algıladığı zaman yönünü ve yolunu bulabilmekte, kendini güvende hissetmekte ve sosyal aktivitelerde bulunabilmektedir.

Kentsel mekân, kullanıcısı ile bir bütündür ve sürekli birbirlerini etkilemektedirler. Kullanıcı fiziksel müdahalelerle kenti değiştirip dönüştürürken mekân da kullanıcıya farklı deneyimler sunmaktadır.

Kentsel algı mekânın okunabilirliği ile doğru orantılıdır. Okunabilirliği yüksek bir mekânın algısı da dolayısıyla yüksek olacaktır. Aynı zamanda okunabilir mekânlar, kullanıcıya, kentsel fonksiyonlara erişilebilirlik algısı da vermektedir. Erişilebilirliğin güçlü olduğu mekânların algısı da güçlü olmaktadır.

Kullanıcı erişebildiği mekânda, farklı kullanımların da olmasını beklemektedir. Erişilebilirlik sadece ulaşım açısından değil kentsel donatılar açısından da önemlidir. Bu durum karma kullanımı yani mekânda çeşitliliği ortaya çıkarmaktadır. Belirli düzen içerisinde ve birbiri ile uyumlu farklı fonksiyonların bulunması kullanıcının mekânı daha fazla tercih etmesini sağlamaktadır.

İmge özelliği kazanmış kent elemanları mekân algısını etkilemektedir. Kentsel mekân içerisinde imge özelliği kazanmış kentsel elemanlar mekân kullanımını kolaylaştırmaktadır.

Bu çalışmada, kentsel mekânın, kullanıcı algısını nasıl etkilediği ve kullanıcının tercihlerini nasıl yönlendirdiği irdelenecektir. Bu bağlamda örneklem alan içerisinde kullanıcı algısının ölçüleceği parametreler belirlenmiştir. Bu parametreler, okunabilirlik, çeşitlilik, erişilebilirlik ve imgelenebilirliktir.

Bu kapsamda çalışmanın kaynak araştırması kısmında özellikle “algı”, “kentsel mekân”, “insan ve çevre ilişkisi” konuları üzerinde durulmuştur. Daha sonra kentsel mekânın taşıdığı maddi ve manevi özellikleri kullanıcı algısını ve dolayısıyla mekân tercihini nasıl etkilediği açıklanmıştır.

Çalışma konusu için seçilen alan Alaeddin Tepesi ve Mevlana Külliyesi arası güzergâhı olan Mevlana Caddesi'dir. Bu güzergâh üzerinde kalan alan, kent içerisinde önemli kullanım alanlarını bünyesinde bulundurmaktadır. Aynı zamanda kentin en canlı güzergâhlarından birisi niteliğindedir.

Çalışmanın araştırma sonuçları ve tartışma kısmında çalışma alanı olarak seçilen Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin kurumlarca yapılan planlar doğrultusunda tarih içindeki gelişimi ve değişimi incelenmiştir. Ardından yapılan anket çalışması ile

Mevlana Caddesi' nde kullanıcı algısının neden, nasıl etkilendiği okunabilirlik, çeşitlilik, erişilebilirlik, imgenelenebilirlik parametreleri çerçevesinde belirlenmiştir.

Sonuç bölümünde ise elde edilen veriler ışığında mekânsal algının kullanıcı açısından önemi ve gerekliliği üzerinde durulmuştur.



## 2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

### 2.1. Algı ve Algılama Kavramı

Algının farklı tanımları bulunmaktadır. Lang (1987), algıyı çevre ile ilgili bilgi edinme süreci olarak değerlendirirken, Altman ve Chemers (1980), duyu organları ile alınan bilginin zihinde şekillendirildiğini, Hilgard ve Atkinson (2009) ise algıyı, kişinin çevresindekileri fark etmesi ve yorumlama süreci olduğunu ifade etmektedir (Ünal, 2013).

Norberg Schultz (1972), insanın çevreden yararlanırken, tanıyarak, anlayarak ve sosyal, kültürel değerlerini katarak yorumladığını ve algıladığını belirtmiştir (Irmak Durmaz, 2008). Çağlayan ve ark. (2014) ise algının, kişinin yaşantısının her döneminden, zihnindeki düşüncelerden etkilenen ve her kişide farklılık gösteren bir olgu olduğu belirtilmiştir.

Rapoport (1977), kişinin deneyimlediği, bilgi edindiği mekân ile zihninde değerlendirme sürecinin beraber bir bütün olduğunu ve bu sürecin süreklilik gösterdiğini savunmaktadır (Tayyare, 2007).

Lynch (2010), kentsel mekânı algılamasında, yol (iz), sınır (kenar), bölge, odak (düğüm noktası) ve işaret öğelerinden (landmark) etkili olduğunu ortaya koymuştur. Lynch'e göre kullanıcı, farklı mekânları deneyimledikçe, kenti bütün olarak algılamaya başlamaktadır.

Gordon Cullen (1971), kişinin yaya olarak kullandığı mekânın her noktasından etkilendiğini ve kullanıcının, kent mekânını kendi görüşleri, algılama biçimi ve mekânın asıl görünüşü ile birleştirerek algıladığını belirtmektedir. Mekânın görselliğine ve sanatsal duruşuna da dikkat çeken Cullen, kullanıcının zihninde oluşan birbirinden bağımsız mekânları, daha sonra seri bir görüntü olarak algılandığını savunmaktadır (Korumaz, 2011).

Algılama duyu organları ile gerçekleşmektedir. Duyu organları ile beyine iletilen duyumlar kültür, yaş, cinsiyet, geçmiş yaşantı gibi süzgeçlerden geçerek kişinin hissetmesini sağlamaktadır. Eğer alınan duyumlar beyine ulaşmaz ise algılama gerçekleşmemektedir (Aşan, 2012). Örneğin, çocuk sahibi olan bir kullanıcı çocuk oyun alanlarını diğer kullanıcılara göre daha çabuk algılayabilmektedir.

Kişi devamlı olarak çevresi ile etkileşim halindedir. Bu etkileşim ile kullanıcı mekânı tanımakta ve zihninde şekillendirmektedir. Bu sürecin tamamı algılama olarak

tanımlanabilmektedir. Kişi çevresindeki nesnelere sosyal, kültürel, yaşamsal farklılıklarına göre algılamaktadır. Algılanan çevre kesin ve net bir sonuç değildir. Kişinin önceden algıladığı bir çevre veya nesnenin anlamı, daha sonraki edindiği tecrübelerle göre değişebilmektedir (Karagenc, 1997). Bir kentin algılanması demek, kentin içerisinde kişinin çevresini rahatlıkla tanıyabilmesi, anlamlandırması ve özgürce hareket etmesi anlamına gelmektedir (Biçer Erkan, 2002).

### 2.1.1. Algıyı Etkileyen Faktörler

Algı, iç ve dış faktörlerden etkilenmektedir. *İç faktörler*, kişinin psikolojik dünyası ile ilgilidir (Büyükçelen, 2007). Kişiye göre değişen bir olgu olan algı, kişinin sosyal, kültürel, eğitim, aile yapısı, duygu ve düşüncelerine göre farklılaşmaktadır (Çağlayan ve ark., 2014). *Dış faktörler* ise kişinin içinde bulunduğu mekân ile ilgilidir. Algı, gözlemlenen nesne ve mekânların fiziksel özellikleri ile birbirlerine göre konumlarından etkilenmektedir (Url 1).

Mekânın boyutları değiştirilmeden rengi, dokusu ve şeklinin değiştirilmesiyle de algı değişmektedir. Açık renkler, mekânın daha anlaşılır algılanmasını sağlarken, koyu renkler mekânı karartarak anlaşılabilirliğini azaltmaktadır (Göler, 2009). Doku ile ilgili olarak ise Hesselgren (1977), dokusuz nesnelere soyut, dokulu nesnelere somut olarak algılandığı belirtmektedir (Aslan ve ark., 2015).

Rapoport (1977), algının, yalnızca dış görüntüye göre değerlendirilmesinin yanlış olduğunu savunmaktadır. Algılamanın fiziksel özelliklerin yanında, kişinin, duygu, düşünce, sosyal, yaş, cinsiyet ve daha birçok özelliğine göre değişeceğini vurgulamaktadır. Kişi çevredeki uyarıları kişi en az iki filtreden geçirmektedir. Birincisi kişinin kültürü, ikincisi ise kişinin kendi iç dünyasıdır. Kişilerin kültürel değerlerine göre algılaması, ortak bir sistem oluşturmakta ve algılanan nesne ya da mekânın ortak algısını ortaya koymaktadır (Ünal, 2013).

Aktürk (1993), algının, genç insanlarda fiziksel uyarıcılar ile yetişkinlerde ise anlamlandırma ile gerçekleştiğini ayrıca bireyin edindiği tecrübenin algılamaya yardımcı olduğunu belirtmektedir (Ünal, 2013). Benzer şekilde Kahvecioğlu (1998)' da gençlerin sokak, park ve kamusal mekân gibi alanları kolaylıkla algılamakta yaşlıların daha çok sakin, hareketsiz alanları ve tarihi alanları algıladıklarını belirtmektedir. Yaş faktörünün yanında cinsiyetin de algılamada etkili olduğunu belirterek kadın ve erkeklerin algısının farklı olduğunu belirtmektedir. Kadınlar, erkeklere göre hafızaları

daha güçlü olduğu için mekânı daha kolay algılayabilmektedir. Buna karşın erkekler de kadınlara göre karmaşıklığı daha çabuk fark etmektedirler (Ünal, 2013).

#### ✓ *Öğrenmenin Algıya Etkisi*

Algı konusu öğrenme ya da kişinin karakteristiğinde olan bir özellik olup olmadığı hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Bazı araştırmacılar algının insan beyinde var olan bir işlev olduğunu belirtirken bazıları sonradan kazanıldığını ifade etmektedir (Özkalp ve ark., 2004).

Algı üzerinde çalışan psikologlardan Hering, insanın gözündeki ağ tabakası sayesinde farklı algıladığını savunmaktadır. Her insanın gözündeki ağ tabakasının farklı olması nedeniyle beyne giden algı da farklı olmaktadır. Çünkü gözde bulunan bu tabaka derinliği algılamada etkilidir. Helmholtz ise algının doğuştan gelen bir özellik olmadığını ve sonradan kişinin öğrenerek kazandığına ya da öğrenmenin mutlaka algıya etkisi olduğunu ifade etmektedir (Özkalp ve ark., 2004).

Algının öğrenmeye bağlı olup olmadığına ilişkin araştırmalar incelendiğinde, bazı algı özelliklerinin doğuştan bazılarının ise sonradan kazanıldığının savunulduğu görülmektedir. Nesnelerin temel basit özelliklerinin (renk gibi) ya da zemin ve nesnenin algılanması gibi durumlarda kişinin doğuştan gelen algısı devreye girmektedir. Öğrenme ile algının gelişmesinde ise daha karmaşık bir algı deneyimi gerektiren özellikler, nesnelere algılanmaktadır (Özkalp ve ark., 2004).

Doğuştan gelen algılardan birisi şekil-zemin algısıdır. Gözleri görmeyen bir birey görmeye başladıktan sonra şekil-zemin algısı kolaylıkla oluşmaktadır. Bu durum şekil-zemin algısının doğuştan gelen bir algı olduğunu göstermektedir (Url 3).

#### ✓ *Algı Yanılması*

Algı yanılması duyu organlarımızın hatalı algılayıp yorumlamasıyla oluşmaktadır. Kişinin çevresini ya da bir nesneyi olduğundan daha farklı algılamasına *algı yanılması* denilmektedir (Url 2). Yanılsama ikiye ayrılmaktadır. Bu hatalı algılamaya nesne ya da mekânın fiziksel özellikleri neden oluyorsa bu fiziksel yanılsamadır (Şekil 2.1) (Şekil 2.2). Üzüntü, mutluluk, nefret, sevgi gibi kullanıcının iç dünyasından etkilenen bir yanılma ise psikolojik bir yanılsamadır. Fiziksel yanılsamaya, suya batırılan bir cismin kırık olarak algılanması, demiryolu raylarının uzaklaştıkça birleşmiş gibi algılanması, ufukta yeryüzü ve gökyüzünün birleşmiş olarak algılanması; psikolojik yanılsamaya, karanlıkta bir nesnenin bir canlı olarak algılanması, duvardaki

bir lekenin örümcek olarak algılanması ya da gece dışarıdan gelen bir rüzgâr sesinin hırsız sesi olarak algılanması örnek verilebilir (Url 2). Bir sokağın farklı noktalardan dar ve geniş algılanması fiziksel algı yanılmasına örnek gösterilebilir. Psikolojik algı yanılmasına örnek olarak ise kişinin başına gelen üzüntü verici bir olayın, gerçekleştiği mekân ile bağdaştırması ve o mekânı güvensiz olarak algılaması gösterilebilir.



Şekil 2.1. Üç boyutlu görünüme sahip yeşil alan (sol kısımdan görünüş), Paris (Url 4)



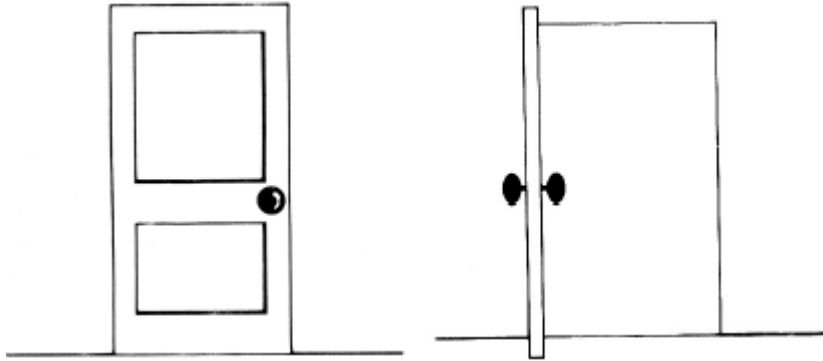
Şekil 2.2. Üç boyutlu görünüme sahip yeşil alan (ön kısımdan görünüş), Paris (Url 4)

### ✓ *Algıda Değişmezlik*

“Algısal değişmezlik; bireyin, farklı ışık, açı ve uzaklığa rağmen tanıdık bir nesneyi tanıyabilme becerisi, eğilimi” olarak tanımlanmaktadır (Acartürk ve ark. , 2013). Bu tanıma göre, kişinin önceden tanıdığı ve zihninde algıladığı bir nesne ya da mekânı daha sonra özellikleri değişse de aynı şekilde algılaması olarak açıklanmaktadır. Algıda temel olarak 3 değişmezlik vardır. Bunlar;

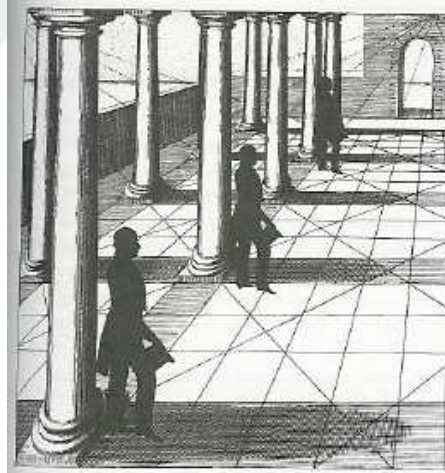
**Şekil Değişmezliği:** Şeklini bildiğimiz bir nesne ya da alanın farklı perspektiflerden bakılmış olması algımızı değiştirmemektedir. Bunun nedeni, cismin şekli hakkında bilgi sahibi olduğumuz için o biçimde kabul etmemizdir. Örneğin,

şekli bilinen bir kapıya farklı perspektiflerden bakılması algıyı değiştirmeyecektir (Şekil 2.3) (Aşan, 2012).



Şekil 2.3. Algi değişmezliği (Göksu, 2012)

**Büyüklik Değişmezliği:** Önceden büyüklüğü hakkında bilgi edindiğimiz nesneyi daha sonra da aynı şekilde algılamamız algıda büyüklik değişmezliğidir (Şekil 2.4) (Aşan, 2012).



Şekil 2.4. Büyüklüğü bilinen varlığın farklı uzaklıktayken de aynı büyüklükte düşünülmesi (Url 5)

**Renk ve Parlaklık Değişmezliği:** Önceden rengi ve parlaklığı hakkında bilgi edindiğimiz nesnenin daha sonra da aynı şekilde algılanmasıdır (Aşan, 2012).

Algıda değişmezlik kavramına kentsel mekândan örnekler verilirse; kullanıcının çocukluk döneminde yaşadığı mahalleyi anımsadığında aynı şekilde ve büyüklükte olarak algılaması, önceden güvensiz olarak bilinen bir cadde, sokak ya da meydanın güvenlik sorunu çözülmüş olsa da aynı şekilde algılanıp hatırlanmasıdır.

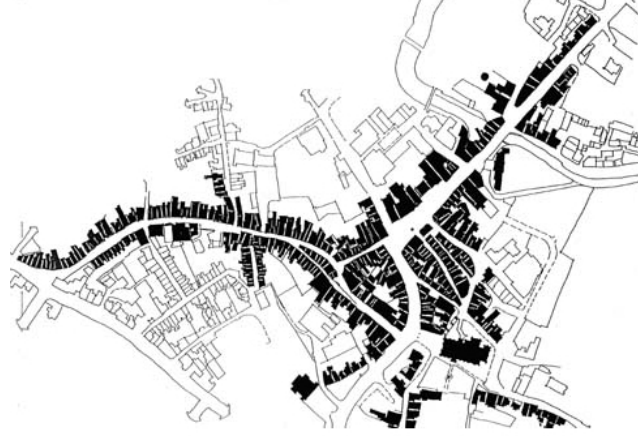
### ✓ *Algıda Seçicilik*

Algı, kişinin dış uyarıcılardan aldığı uyarı ile benliğindeki tecrübeleri, hayat görüşünü, duygularını ve buna benzer etkenlerle birleştirerek zihninde oluşturduğu anlamlar bütünüdür (Aytem, 2005). Bu nedenle farklı kişiler tarafından aynı nesne ya da mekân farklı şekilde algılanmaktadır. Kişilerin ilgilendikleri ve dikkatlerini çeken konularda algıları daha fazla ve seçicidir (Göksu, 2012). Örneğin bir çocuğun mekân tercihi onun en çok sevdiği eylem olan oyun ile alakalı olmaktadır. Oyun alanı olarak algıladığı bir mekân dikkatini hemen çekecektir. Bir diğer örnek ise fiziksel engeli olan bir kişinin, kentsel dış mekânda ona kolaylık sağlayacak ve rahat hareket etmesine yardımcı olacak alanları daha çabuk fark etmesidir.

### ✓ *Algısal Organizasyon*

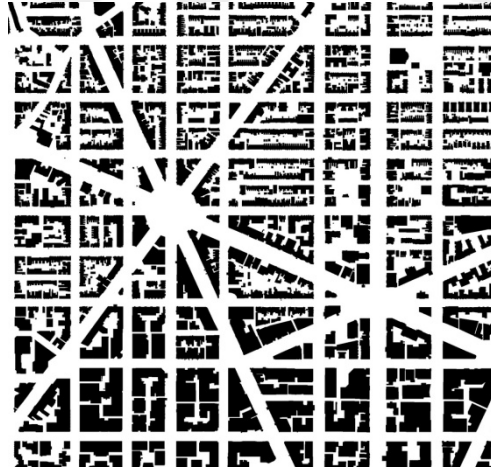
Birbiri ile uyum içerisinde olan çevre ve nesnelerin kişinin beyinde gruplandırılmasına *algısal organizasyon* denilmektedir. Algısal organizasyonu, benzerlik, yakınlık, devamlılık (süreklilik), gruplama, tamamlama, zıtlık, simetri gibi faktörler etkilemektedir (Göksu, 2012).

Algısal organizasyon üç türdür. Bunlar; şekil-zemin ilişkisi, gruplama ve tamamlamadır. *Şekil - zemin ilişkisi*, algılanan şekil ve zemini ifade etmektedir (Şekil 2.5). Şekil her zaman önce algılanmaktadır. Zemin her zaman fark edilememektedir (Url 3). Örneğin; sokakta ilerleyen bir yayanın yürüdüğü yol zemin olarak kabul edilirse, karşısına çıkan yeşil alan şekil olmaktadır. Farklı bir örnek verilirse, sokakta yürürken soluduğumuz havayı zemin olarak kabul edersek, sokakta bulunan fırından gelen ekmek kokusu şekil olmaktadır. Bu durum, aynı mekânı kullandığımızda içerisinde bulunan işlevlerin aklımıza gelmesi, mekânı sahip olduğu işlevleri ile organize ettiğimizi göstermektedir.



Şekil 2.5. Şekil-Zemin organizasyonu (Url 6)

Algısal organizasyonun bir diğer türü ise *gruplamadır*. Birbirine benzeyen, süreklilik veya yakınlık gösteren ve birbirini tamamlayan nesnelere grup gibi algılanmaktadır (Url 3). Örneğin, tarihi konutların bulunduğu sokakların, formları birbirine benzediği için kişi zihninde gruplandırılarak kentin diğer bölgelerinden ayrı tarihi bir bölge olarak algılanmaktadır. Şekil 2.6'daki planda yollarla ayrılan kentsel yapılar, gruplar halinde algılanmaktadır.



Şekil 2.6. Algısal organizasyonda gruplama (Url 7)

Nesnenin yalnızca bir kısmını gören kişinin, şekli algılayarak zihninde tamamlaması ise algısal organizasyonda *tamamlama* olarak açıklanmaktadır (Şekil 2.7) (Url 3).



Şekil 2.7. Algısal organizasyonda tamamlama örneği (Url 8)

## 2.2.Kentsel Çevre

Rapoport (1977), çevreyi, doğal bileşenler ve insanların oluşturduğu yapay bileşenlerden meydana gelen bir organizma olarak tanımlamaktadır (Tayyare, 2007). Ancak çevre, yalnızca fiziksel öğelerden oluşmamaktadır. Bunun yanı sıra çevrenin, duygusal ve psikolojik özellikleri de bulunmaktadır. Kentsel çevrenin hem duygusal hem de fiziksel özellikleri bir arada bulundurmasının nedeni, kullanıcılarından kaynaklanmaktadır. Çevre, kullanıcıların sosyal ve kültürel özelliklerine göre şekillendirilmektedir. Bu şekilde biçimlendirilen çevre, daha sonra içerdiği sosyal anlamı ile toplumu etkilemektedir. Bu etkileşimin sonucunda kullanıcıda çevre psikolojisi oluşmaktadır. Kentsel çevrenin okunaklılığı, şeffaflığı, sürdürülebilirliği gibi özellikleri içerisinde bulunan yapay ve doğal bileşenlerin niteliği ile konfor vb. özellikleri kullanıcı ile ilişkisini oluşturmaktadır. Kısacası kentsel çevre ve insan birbirini tamamlamaktadır (Erkan, 1996).

### 2.2.1. İnsan ve Çevre İlişkisi

İnsan-çevre ilişkisinin oluşabilmesi için öncelikle kullanıcının çevreyi algılaması gerekmektedir. Mekân kullanıcısı, çevreyi algıladıktan sonra tepki vermektedir (Firidin, 2000). İnsan-çevre ilişkisinin ortaya çıkabilmesi için ise kişinin mekânda hareket etmesi gerekmektedir. Hareket eylemi sayesinde kullanıcı, çevresindeki olayları, öğeleri, boşlukları ve mekânda bulunan her türden varlığın birbiri ile ilişkisini algılayabilmektedir (Ünal, 2013).

Kentsel çevre, kişinin konut dışında kullandığı alanları temsil etmektedir. Kentsel dış mekânda kullanıcılar, farklı etkinliklerde bulunmaktadır. Dolayısıyla kentsel dış mekânlar, kullanıcı için en önemli sosyal ortamlardır (Akarsu, 2002). Bu sosyal

ortamlarda insanlar farklı yaşamsal ihtiyaçlarını gidermeye ihtiyaç duymaktadır. Lang (1987), insanın çevre ile ilişkisinin fiziksel ve psikolojik ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleştiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla çevre, kişilerin farklı ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir (Ayyıldız, 2000).

Gehl (1987), insan hayatındaki etkinliklerin gerçekleşmesi için farklı çevrelerin gerektiğini, kullanıcının zorunlu aktivitelerde, mekân kullanışlı olsa da olmasa da, bu çevreleri kullanmak durumunda olduğunu belirtmektedir. Fakat isteğe bağlı ve planlı sosyal etkinliklerde ise kullanıcı, mekânın kalitesi ve kullanılabilirliğine göre tercih yapabilmektedir. Gehl (1987), kullanıcının kentsel mekândaki etkinliklerini aşağıda belirtilen şekilde sınıflandırmaktadır:

- ✓ **Zorunlu Aktiviteler:** Kişinin zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak için çevre ile etkileşimde olduğu etkinliklerdir. Bu yüzden kullanıcı, mekân ile fazla etkileşim halinde olmamakta ve mekândan az derecede etkilenmektedir. Zorunlu aktiviteler, kişinin mekân tercihini etkilememektedir. Bunun nedeni, aktivitenin bir zorunluluk karşısında yapıyor olması ve dolayısıyla mekân tercihini ortadan kaldırmasıdır.
- ✓ **İsteğe Bağlı Aktiviteler:** Mekânın fiziksel kalitesi, düzeni, konforu gibi etkenlere göre tercih edilen çevreler, isteğe bağlı aktivitelerin gerçekleştirildiği mekânlardır. Kişinin mekânı tercih etmesinde, kalite ve konfor özellikleri etkilidir. İsteğe bağlı aktivitelerde kullanıcılar, kendilerini mutlu hissettikleri mekânları tercih ettiklerinden, zorunlu aktiviteler bu mekânda gerçekleştiği zaman, mekân daha fazla kullanılmaktadır.
- ✓ **Sosyal Aktiviteler:** Diğer aktivitelerden farkı, zorunlu ve isteğe bağlı aktivitelerin birleştiği noktalarda rastlantısal bir şekilde ortaya çıkmasıdır. Sosyal aktiviteler genellikle kamusal alanlarda gerçekleşmektedir. Kimi kullanıcı için bu alan, zorunlu aktivite alanı iken kimi kullanıcı için ise isteğe bağlı kullanılan bir mekân özelliği taşımaktadır. Kısacası sosyal aktiviteler, farklı sosyal etkinliklerde bulunan kullanıcıların birbirleri ile iletişim içinde oldukları mekânlarda gerçekleşmektedir.

### 2.2.2. Çevresel Davranış

Çevresel davranış, kullanıcının yaşam biçimi, dünya görüşü, eğitimi, yaşı, cinsiyeti gibi kişisel ve fiziksel özelliklerinin yanında mekânın da fiziksel özelliklerine bağlı olan bir davranış biçimidir. Dolayısıyla mekânı şekillendiren önemli kriterlerden birisi de çevresel davranış konusudur (Edgü, 2003). Bu çalışmada çevresel davranışı etkileyen faktörler kişisel ve mekânsal olarak iki başlıkta değerlendirilmiştir.

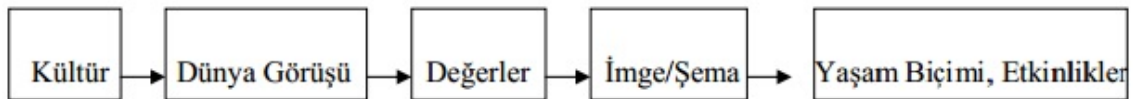
### 2.2.3. Çevresel Davranışı Etkileyen Faktörler

#### ✓ *Kişisel Faktörler*

Kullanıcının çevresel davranışını, mekân özelliklerinin yanında kişisel faktörler de etkilemektedir. Bunlar kültür etkeni, kullanıcı gereksinimleri, yaşam biçimi ve yaş ve cinsiyet olarak açıklanmıştır.

#### ✓ *Kültür Etkeni*

Kültür, doğuştan gelen bir özellik olmayıp, kişinin yaşadığı ortamdan edindiği bir birikimdir. Toplumsal kültür, insan yaşamı boyunca farklı mekân ve durumlarda ortaya çıkmakta ve şekillenmektedir (Sancak, 2010). Dolayısıyla kültür, sonradan öğrenilen, yaşamının her alanından etkilenebilen, insanları belirli çerçevelerde bir arada tutan ve gelecek nesillere aktarılan davranışlar bütünüdür (Erdönmez, 2005).



Şekil 2.8. Rapoport (1977)' un, Kültür Kavramı İlişki Şeması (Erdönmez, 2005)

Kentsel mekânın şekillenmesinde kültür etkili rol oynamaktadır. Toplumun var olan kültürü ile şekillenen kent, kullanıcısı için ortak bir dil oluşturmaktadır. Mekânın ortak bir değere göre şekillenmesi ile kullanıcılar benzer algısal davranışlara sahip olmaktadır. Bu şekilde kullanıcılar arasında belirli bir kültürel iletişim ortaya çıkmaktadır (Erdönmez, 2005).

### ✓ *Kullanıcı Gereksinimleri*

İnsan, yaşamı boyunca birtakım gereksinimlere sahiptir. Yaşadığı mekânlarda bu gereksinimlerin giderilmesi gerekmektedir.

Maslow (1943), insan ihtiyaçlarını hiyerarşik bir sıraya koyarak açıklamıştır. Bu sıralamaya göre; fiziksel ihtiyaçlar, güvenlik, aidiyet, saygın olma duygusu ve kendini gerçekleştirme ihtiyacı yer almaktadır (Şeker, 2014).

Maslow (1954), fiziksel ihtiyaçları insan bedeninin gereksinimleri (acıkmak, susamak, dinlenmek vb.) olarak açıklamaktadır. Sonrasında güven ihtiyacı ve ait olma gereksinimi gelmektedir (Şeker, 2014). Kentsel mekân tasarımının, kullanıcının ihtiyaçları doğrultusunda tasarlanması mekânı başarılı kılacaktır. Dolayısıyla fiziksel ihtiyaçlar ve güvenlik ihtiyacı mekân tercihini ve kullanıcı davranışını etkileyecektir. Fiziksel ihtiyaçlara cevap verebilen, farklı kullanım alanlarına sahip ve güven veren kentsel mekânlar daha çok tercih edilmektedir (Atabek, 2002).

Aidiyet duygusu, insanların psikolojik açıdan ihtiyaç duydukları bir gereksinimdir. Bu duyguyu kişi, barınma, çalışma, gezme ve eğlenme mekânları gibi daha birçok alanda hissetme ihtiyacı duymaktadır. Dolayısıyla kullanıcı mekânın aidiyet duygusunu yitirerek değişmesini istememektedir. Kentsel mekânda yenilenen ve yeni inşa edilen mekânların, var olan kent kimliğine göre tasarlanması kullanıcı davranışını olumlu yönde etkileyecektir. Yeni tasarımların çevresiyle uyumlu, benzer ve organize olması, yani birbiri ile bütünleşebilmesi, var olan aidiyet duygusunu koruyacaktır. Burada Gestalt İlkeleri'nin benzerlik, devamlılık ve organizasyon ilkelerinin belirli düzeyde gerekliliği ortaya çıkmaktadır (Atabek, 2002).

Sosyal anlamda aidiyet duygusu insan davranışlarında önemli bir olgudur. Dolayısıyla aidiyet duygusunu yitirmemiş mekânlar, kullanıcı açısından daha çok tercih edilmektedir (Atabek, 2002).

Maslow'un kullanıcı gereksinimleri tablosunun son iki maddesi olan saygın olma ihtiyacı ve kendi olma gereksinimi, kişinin sosyal ve toplumsal ihtiyaçları olduğu belirtilmektedir. Bu gereksinimleri kişi temel ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra talep etmektedir. Örneğin, geçimini sağlayamayan bir kişinin kariyer yapma gereksinimi de olmayacaktır (Şeker, 2014).

### ✓ *Yaşam Biçimi*

Yaşam biçimi, toplumun kültürü ve yapısına göre şekillenmektedir. Dolayısıyla kişinin davranışları da bu yönde şekillenmektedir. Kentsel mekânlar toplumun yaşam ve

davranış biçiminden etkilenmektedir. Gelişen ve dönüşen hayat tarzlarına, kentsel mekânlar da adapte olmaktadır. Özellikle kamusal alanlarda kullanıcıların iletişim içerisinde olması mekân-insan ve insan-insan ilişkilerini desteklemekte ve toplumsal yaşam biçimini şekillendirmektedir (Atsever, 2009).

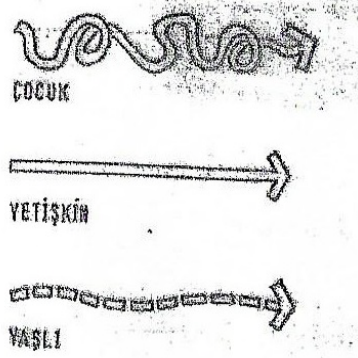
Gelişen teknoloji ile insanların yaşam tarzları da değişmekte ve bu durum kentleri de etkilemektedir. Kentlerinin kontrolsüz büyümesi ve hızlanması ile yaşam biçimi ve dolayısıyla insan davranışı da değişmektedir. Kentsel alanların insan ölçeğinden çıkması ve otomobilleşme ile yaşam biçimi de hızlanmıştır. Özetle toplumsal yaşam biçimi kentsel mekânı etkileyen önemli etkenlerdendir.

#### ✓ *Yaş ve Cinsiyet*

Kentsel mekânı şekillenmesine yaş ve cinsiyet kriterleri de etki etmektedir. Ortak kullanılan kentsel mekânların bu kriterlere göre özellikleri farklılaşmaktadır (Yalçınkaya, 2015).

Cinsiyet kavramı, kentsel mekânda gözetilmediği zaman yalnızca erkek ya da yalnızca kadına hitap eden mekânlar ortaya çıkmaktadır. Günümüz kentlerinde genellikle kadınların bu konuda sorun yaşadıkları görülmektedir (Yalçınkaya, 2015). Kadınlar bazı kentsel mekânlarda kendilerini güvende hissetmedikleri için mekânda erkeklerden farklı davranışlar göstermektedir. Güven duymadıkları veya konforlu kullanamadıkları mekânları ya daha az ya da hiç kullanamamaktadırlar. Dolayısıyla aynı mekânda cinsiyete bağlı farklı davranış şekilleri ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Altay Baykan, 2015).

Mekân davranışını yaş kriteri de etkilemektedir. Kentsel mekânı çocuklar etrafındaki farklı nesne ve yerleri inceleyerek kullanmaktadır. Yetişkin insanlar genelde belirli bir amaca yönelik hareket ettikleri için doğrusal bir hareket davranışı içerisinde bulunmaktadırlar. Yaşlı bireyler ise yetişkinler kadar aktif olmadıkları için mekânda, çocuklar kadar olmasa da, daha dalgalı bir hareket biçimi göstermektedirler (Aydemir ve ark., 2004) (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Greater London Council' in (1983) yaşa bağlı mekân davranış biçimi (Aydemir ve ark., 2004)

### ✓ *Algı ve Çevresel İlişki*

Algı, kullanıcı ve çevresel mekân arasındaki ilişkiden oluşmaktadır. Kullanıcı çevresinden psikolojik olarak etkilenmekte ve çevresiyle etkileşime geçmektedir. Mekânın farklı fiziksel, sosyo-kültürel, ekonomik, anlamsal ve benzeri özellikleri kişide farklı algılara neden olarak davranış biçimine yansımaktadır. Aynı kültüre sahip insanlar mekânı farklı şekilde algılayabilmekte ve farklı davranışlarda bulunabilmektedir. Bunun nedeni de kişilerin farklı düşünce ve yaşam tarzına sahip olmalarıdır. Yine de aynı mekânsal alanlar farklı kullanıcılarda aynı davranışsal hareketlerle bütünleşebilmektedir (Atabek, 2002).

Krupat (1985), çevresel ilişki konusunda insan-çevre ilişkisini, çevresel determinizm, possibilizm ve probabilizm şeklinde açıklamıştır.

Buna göre çevresel determinizm, kişinin tercihlerini etkilemektedir. Kişinin çevresi ile ilişkisinde etkin rol oynayamadığını ve sürekli zorlayıcı bir etkinin altında kaldığını belirtmektedir.

Possibilizm yaklaşımı ise, kişinin çevre ortamında daha çok söz sahibi olduğunu ve kararlarını, tercihlerini kendisinin verebildiğini anlatmaktadır.

Son olarak probabilizm anlayışı, kişiye yeni tercihler oluşturmaz. Sadece seçimini etkilemekte ve yönlendirmektedir (Atabek, 2002).

Bu yaklaşımlar kentsel çevre-insan ilişkileri açısından yorumlandığında; aslında her birinin belirli düzeyde etkili olduğunu görebilmekteyiz. Determinizm yaklaşımı, kullanıcılara zorla dayatılan ve tercih etmek zorunda bırakılan mekânları açıklamaktadır. Possibilizm, kaliteli ve başarılı mekânların kişiler tarafından daha çok tercih edildiğini ve probabilizm de henüz yapılaşmamış çevrenin ya da belirli bir

kültüre, düzene, yapıya sahip olan mekânın, tasarımcıya nasıl şekillenmesi hakkında fikir vererek yönlendirdiğini açıklamaktadır (Erdönmez ve Akı, 2005).

#### ✓ *Mekânsal Faktörler*

Kentsel mekânda bulunan elemanlar ve bunların birbiri ile ilişkisi de algıyı etkileyen faktörlerdendir. Bunlar mekânsal düzen, mekân kalitesi, işaret öğeleri ve odak noktaları olarak açıklanmıştır.

#### ✓ *Mekânsal Düzen*

Kentsel mekânda kullanıcı en az kapalı ortamlardaki kadar vakit geçirmektedir. Bu nedenle mekânsal düzenin gerekliliği önem arz etmektedir. Kentsel çevrenin belirli bir düzen ve hiyerarşi içerisinde olması, kullanıcının mekânsal davranışını olumlu yönde etkileyerek tercih etmesini sağlayacaktır. Mekâna şekil veren yapıların oranları, büyüklüğü, sıklığı, ilişkisi kişilerde farklı izlenimlere sebep olmaktadır. Dolayısıyla kişinin mekân davranışını da direkt etkilemektedir (Aydemir ve ark., 2004).

Mekânsal düzen arayışı, aynı zamanda kullanıcının estetik görünüme de ihtiyaç duymasından dolayı ortaya çıkmıştır. Kentsel estetik kavramı, insanların yalnızca fiziksel ihtiyaçlarına değil duygusal ve psikolojik ihtiyaçlarına da cevap vermektedir. Kullanıcı tercihlerinin yoğunlaştığı kullanım alanlarının özelliklerinden birisi de estetik açıdan başarı sağlanmış mekânlardır (Erdoğan, 2006).

#### ✓ *Mekân Kalitesi*

Kentlerin, kullanıcıda oluşturduğu etki önemli bir konudur. İnsan iletişiminin mekân ve birbirleri arasında başarılı bir gerçekleşmesi, mekân kullanıcısı açısından önemlidir. Mekân, kullanıcıları arasında farklı iletişimsel olayların geçtiği alan olduğu için kalitesinin yüksek olması gerekmektedir. Mekânın kaliteli olması kentin imajını da olumlu yönde etkilemektedir ve tercih edilebilirliğini artırmaktadır. Örneğin; kentin kamusal alanlarının çeşitlilik, konfor, güvenlik ve bakımlılık kriterleri tasarlanmış olması, farklı kullanımlar sunacağından mekân kalitesini artıracaktır. Bu da beraberinde isteğe bağlı etkinliklerin yapılma oranı artışını getirecektir (Erdönmez ve Akı, 2005).

Lynch (1984), mekânsal tercihi artıran kalite kavramının mekânın canlılığına, duygusuna, uygun özellikte olmasına, erişilebilir ve kontrollü olması ile gerçekleşeceğini belirtmiştir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

Gehl (1987), mekân kalitesini mekânda yapılan aktivitelere bağlamıştır. Bu aktiviteler, zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olarak üçe ayrılmıştır.

#### ✓ *İşaret Ögeleri ve Odak Noktaları*

Kentsel mekânda bulunan odak noktaları kullanıcı tarafından çabuk algılanabilmektedir. Bu nedenle kullanıcının çevresel davranışını etkileyen mekânsal öğelerden birisi de kentin odak noktalarıdır. Odak noktaları aynı zamanda bulunduğu mekân ile ilişkilendirilmekte ve bağdaştırılmaktadır. Ayrıca çevresindeki yapı ve mekânların anlamlarını da kendi kimliği ile artırmaktadır. Hatta işlevini yitirmiş odak noktaları olsalar bile insan belleğinde yer tutmaya devam etmektedir (Lynch, 2010).

İşaret öğeleri, kolay algılanan ve çevresinden ayrılan noktasal yapı veya elemanlardır. İşaret öğelerinin fark edilebilmesi için çevresindeki yapı ve varlıkların özelliklerinden farklı özellikte olması gerekmektedir. Bu maddi bir farklılık olabildiği gibi manevi bir değişiklik de olabilmektedir. Böylelikle benzerlik ve süreklilik gösteren mekânlarda fark edilebilirliği artacaktır (Lynch, 2010).

İşaret öğelerinin bulunduğu kent ile bütünleşmesi, kent haklının işaret ögesini ve mekânı sahiplenmesini sağlayacaktır (Biçer Erkan, 2002).

#### **2.2.4. Çevresel Psikoloji**

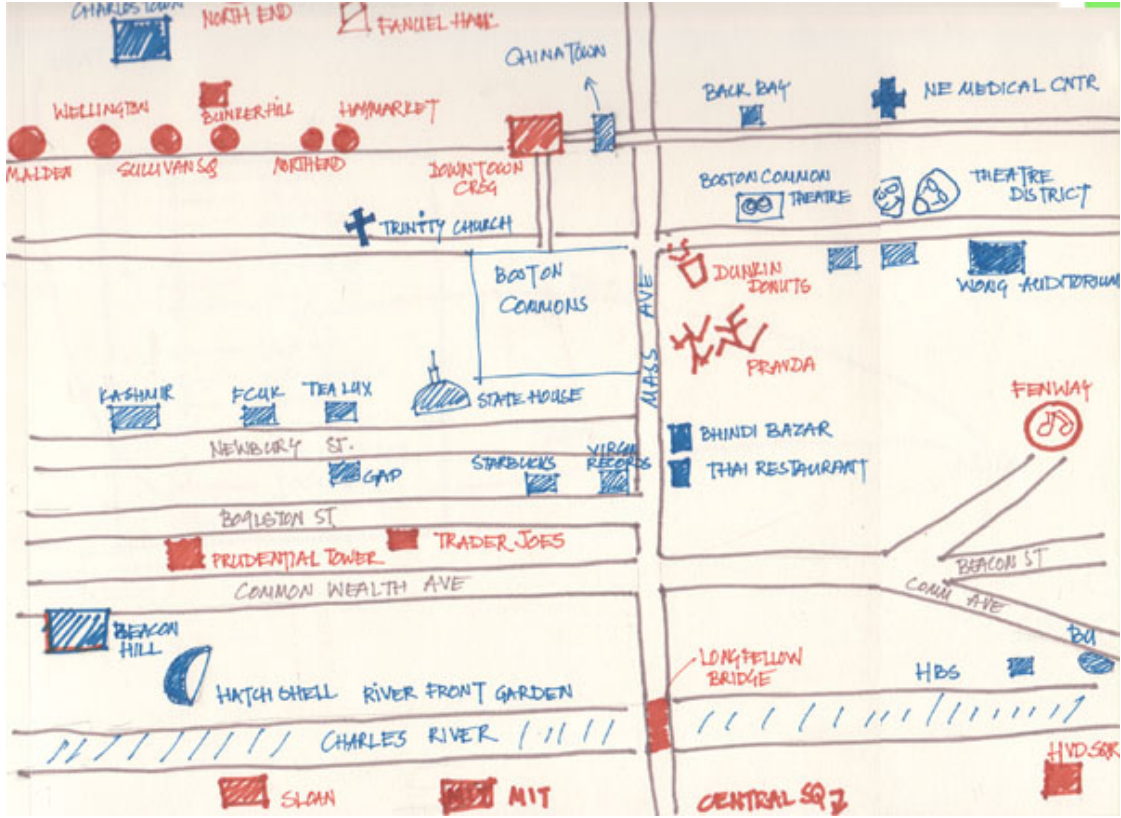
İnsan, çevre ile sürekli etkileşim halindedir. Bu nedenle kullanılan mekânın kişinin ihtiyaçlarına cevap vermesi gerekmektedir. Mekânın fiziksel özellikleri, kullanıcı davranışlarına yön vermektedir (Halu Yazıcıoğlu, 2010).

Çevresel psikoloji, insanı çevresinden etkilenen bir varlık olarak, çevreyi de insan tarafından şekillendirilen bir alan olarak kabul etmektedir. Bu nedenle çevre ve insan bir bütün olarak ele alınmaktadır (Türksoy, 1986).

Kişinin çevreyle olan ilişkisi, çevresel biliş kavramı olarak adlandırılmaktadır. Çevresel biliş, kullanıcının çevreyi görmesinden, anlamlandırmasına, bilgilerini beyinde toplayıp şekillendirmesine, hafızasına yerleştirmesine ve tekrar hatırlama süreçlerine kadar geniş bir süreci kapsamaktadır. Çevresel biliş ile kullanıcı kendi duygusal dünyasındaki yaşantıları ve beklentilerine göre beyinde çevreyi şekillendirmektedir. Tekrar aynı mekânı kullandığında ise, önceki algısını tekrar hatırlamaktadır (Türksoy, 1986).

### 2.3. Zihinsel Harita Kuramı

Çevrenin fiziksel, sosyal ve kültürel gibi özelliklerini, kişi beyninde tecrübeleri ve tercihleri ile birleştirerek bir harita oluşturmakta ve bu harita *zihinsel harita* olarak adlandırılmaktadır. Kullanıcının önceliklerine göre dikkatini çeken ve gözüne çarpan mekân özellikleri zihin haritasını oluşturmaktadır (Biçer Erkan, 2002) (Şekil 2.10).



Şekil 2.10. Zihinsel harita örneği (Url 9)

Zihinsel harita aynı zamanda bilişsel harita olarak da bilinmektedir. Bilişsel harita, kullanıcının fiziksel çevreyi zihninde şekillendirmesidir. Rapoport (1977), bilişsel haritanın kişinin zihninde, daha önceden kullanmamış bir mekân da olsa bir şeklin oluştuğunu belirtmektedir. Böylece kişi mekânı kullandığı zaman, daha önceden edindiği bilgileri de kullanarak daha başarılı bilişsel haritalar oluşturabilmektedir. Kişi bu haritayı, mekânın fiziksel özelliklerinin yanında kendi iç dünyasına, kültürüne, düşüncelerine ve mekânı öğrenme durumuna göre şekillendirmektedir (Tayyare, 2007).

Lynch (2010), kullanıcıların zihinsel haritayı oluştururken yollar, sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve işaret öğelerini kullandıklarını, zihinsel haritayı oluştururken kişilerin öncelikli belirttikleri kısımların farklılıklar gösterdiğini belirtmektedir.

Kullanıcıların bir kısmı zihin haritalarında öncelikle yolları belirtirken, bir kısmı ise kentin sınırlarını, bölgeleri ya da nirengi noktalarını belirtmişlerdir.

Kullanıcı, zihin haritasını oluştururken mekândaki landmarklardan (işaret ögeleri), nirengi noktalarından yararlanmaktadır. Zihin haritası oluşturmada kullanılan bu belirleyicileri özgün yapan özellikler ise kentin birçok kısmından görünmesi ya da çevresindeki yapılardan farklı bir özellik taşımasıdır (Lynch, 2010). Bunun yanında zihinsel harita, kolay okunabilen ve anlaşılabilen mekânlarda kolaylıkla oluşmaktadır. Fakat kullanımı ve anlaşılması zor mekânlarda, zihin haritası oluşumu zorlaşmakta ve kullanıcı mekânı algılayamamaktadır (Tayyare, 2007).

Zihin haritası oluşturan kullanıcılar her biri işaret ögelerine farklı anlamlar yüklemektedir. Farklı biçimlerde ve düşüncelerde hatırlanan, işaret ögeleri genellikle kent içerisinde yön bulmak için kullanılmaktadırlar (Lynch, 2010). Bu ögeler kimi zaman insan ölçeğinde iken kimi zaman kent ölçeğinde olabilmektedir (Tayyare, 2007). Bir meydana bulunan bir çeşme, oturma ögesi ya da herhangi bir kentsel öge insan ölçeğinde bir nirengi noktası özelliği taşıırken (Firidin, 2000), sanayi alanı, tarihi çarşı alanı, eğlence alanları gibi kentin farklı işlevlere sahip bölgeleri de kentsel ölçekte nirengi noktası özelliği kazanabilmektedir.

#### **2.4. Kentsel İmge ve Algı**

Kentsel imge, kent kimliğinin oluşmasını sağlamaktadır. Çoğu zaman kent mekânında bulunan ve herkes tarafından tanınan; yön bulma, toplanma-dağılma, buluşma noktası gibi amaçlarla kullanılan kent imgeleri, fiziksel, duygusal, kültürel ya da farklı bir anlam taşımaktadır (Lynch, 2010).

Kent ile bütünleşmiş, kente kimlik vermiş imgelerin dışında kentsel mekânda, farklı kullanıcılar için farklı imgeler bulunmaktadır. Örneğin; mekânda bulunan dinlenme ögeleri yaşlılar için daha algılanabilir olduğu için daha belirgin algılanıp, hatırlanmaktadır. Fakat aynı mekândaki oturma ögesi çocuklar için birer oyun elemanı olarak görülebilmektedir. Dolayısıyla yaşlılar için birer imge haline gelen ve tercihlerini etkileyen dinlenme mekânları çocuklar için bir imge özelliği taşımayabilir (Kürkçüoğlu, 2009).

Kentsel imge sayesinde kentsel mekânlar daha tanınabilir ve kullanılabilir özellikler taşımaktadır. Bu da kişinin algısını olumlu etkileyerek zenginleştirmektedir.

Bu nedenle kentsel imgenin kolay anlaşılır ve algılanabilir olması gerekmektedir (Kürkçüoğlu, 2009).

Kentsel imge, bazen de kişinin zihninde kendi amaçlarına, düşüncelerine, görsel zekâsına ve bunun gibi daha birçok kritere göre seçilip belirlenmektedir. Dolayısıyla kentteki herhangi bir imge her kullanıcının zihninde aynı etkiyi vermeyebilmektedir. Örneğin bir kentte yaşayan bir kullanıcı mahalledeki herhangi bir yapı veya ögeyi imge olarak kullansa da o mekânı tanımayan bir kişi için o mekân veya öge imge özelliği taşımaz (Lynch, 2010).

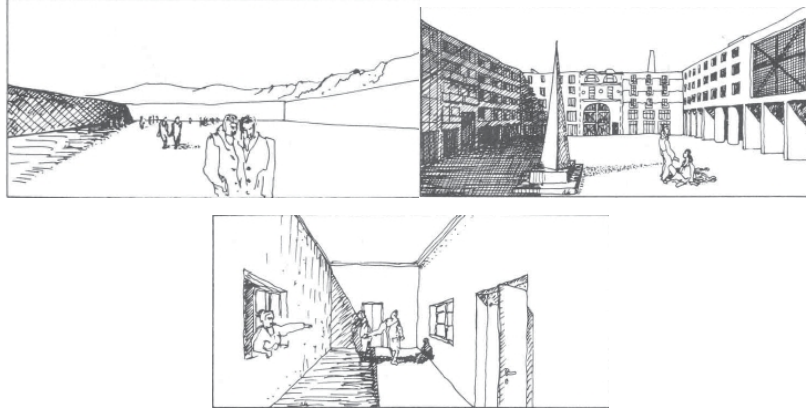
Kentsel imgenin tanınabilirliği, kent içerisinde ölçeğe bağlı da olabilmektedir. Yani mahalle ölçeğinde imge olarak kullanılmayan bir kent ögesi kentsel ölçekte kent imgesi olarak algılanabilmektedir (Lynch, 2010).

## **2.5. Kentsel Mekân ve Kullanıcı Algısı**

Mekânı çevreden ayıran özellik, mekânın bir formu, sınırı ve özelliğinin olmasıdır. Mekâna ait özellikler onu nasıl kullanılacağını anlatır. Örneğin bir geçiş mekânı olan sokak ile bir toplanma mekânı olan meydan farklı özelliklere sahiptir. Mekânların bir kullanım amacı etrafında şekillenmesi kullanan kişiler açısından ortak bir dil oluşturmasını sağlamaktadır (Firidin, 2000).

Kentsel mekân, kişilerin sosyo-kültürel yapısı, yaşayış biçimleri, eğitim durumu gibi değişkenlere göre şekillenen; doğal ya da yapay, fiziksel müdahale edilen veya edilmeyen ve sürekli değişim-dönüşüme açık alanlardır (Erkan, 1996).

Krier (1979), kentsel mekânı tanımlarken mekânın farklı ölçülerde ve biçimlerde olduğunu, bu biçimlerin okunabildiği sürece diğer dış mekânlardan ayrılabilceğini vurgulamaktadır. Krier'e göre kentsel mekânı oluşturan şekillerin ve elemanların estetik açıdan kaliteli olması önemlidir. Aynı zamanda kentsel tasarımda mekânın önemini vurgulayarak, sokak ve meydanlara değinmektedir. Kentsel mekânı meydanlardan yola çıkarak şekillendiren Krier, kentsel mekânların, kare, üçgen ve daireden oluştuğunu belirtmektedir. Ona göre bu şekiller, kentsel mekânda birbirine eklemlenerek, dizilerek ve farklı şekilde birbiriyle etkileşim halinde olarak kentsel mekânda algıyı oluşturmaktadır (Şekil 2.11).



Şekil 2.11. Farklı ölçekteki kentsel mekânlar (Krier, 1979)

Kentsel mekân, her kullanıcı için farklı anlamlar taşımaktadır. Bunun nedeni her kullanıcının tecrübesi, yaşam tarzı, sosyal hayatı, geçmişteki yaşantısı ve gelecekteki beklentilerinin farklı olmasıdır (Türksoy, 1986). Bununla birlikte her kentin bir tarihi geçmişi bulunmaktadır. Bu ortak geçmiş, mekânların şekillenmesinde etkin rol oynamaktadır. İşte bu şekilde kurulan mekânlarda kullanıcı algısı bütünleşmektedir (Güvenç, 1991). Bütünleşen algı çerçevesinde mekân tasarımı için gerekli olan ihtiyaçlar ortaya çıkmaktadır.

Kullanıcı mekânın bir parçası olduğundan, tasarım da kişinin fiziksel ve duygusal ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. İnsan hareketleri ve mekân bir bütündür. Bu nedenle mekân ve insan sürekli birbirinden etkilenmektedir. Bu etkileşim ile çevre ve kullanıcı algısı sürekli değişmektedir (Türksoy, 1986).

Sürekli değişim ve dönüşüm içerisinde olan mekânın, yalnızca fiziksel olarak düzenli olması yeterli olmamaktadır. Mekânın fiziksel düzeninin yanı sıra bir anlamı da olmalıdır. Kullanıcı dolaştığı alanlarda tarihini, alışkanlıklarını, doğasını ve kentin duygusunu hissetmelidir. Bu durum gerçekleştiğinde kişi mekânı kullanmaktan hoşnut olacaktır (Lynch, 2010).

Bir kentin okunabilir, görülebilir ve kendi içerisinde uyumlu olması, kullanılabilirliği ve kullanıcı memnuniyetini etkilemektedir. Ancak kentte bulunan tüm fiziki elemanların düzenli olması kullanıcı algısının temelini oluşturuyor olsa da, mekân duygusu bu algıyı büyük ölçüde tamamlamaktadır (Lynch, 2010; Biçer Erkan, 2002).

Montgomery (1998), kentsel mekân tasarımının, kullanıcı açısından tercih edilebilirliğini etkilediğini belirtmektedir. Mekân içerisindeki kullanım alanlarının, gün içerisinde dağılmış olması güvenilirlik algısını artırmakta ve tercih edilme oranını yükseltmektedir. Karma kullanım olarak adlandırılan bu kullanım günün her saatinde

mekânı canlı tutmaktadır. Mekânın, farklı işlevlere sahip olması, farklı özelliklerdeki insanları (yaşlı, genç, engelli, çocuk, eğitim durumu, yaşam tarzı vb.) da bir araya getirmektedir. Böylece mekân, kullanıcıya güven algısı vermektedir (Firidin ve Enşici Aksel, 2006).

Kentsel mekândaki karma kullanımın başarılı olabilmesi için kullanımların birbirini desteklemesi gerekmektedir. Bir mekânda ekonomik, rekreasyonel ve kültürel kullanımların bir arada olması kişinin tercihini olumlu etkilemektedir (Firidin ve Enşici Aksel, 2006) (Şekil 2.12). Örneğin bir anne alışveriş yapacağı bir mekânda, çocuklarının da vakit geçirebileceği alanların bulunmasını tercih etmektedir. Bu yüzden oyun alanları bulunan mekânları diğer kullanıcılara göre daha çabuk algılamaktadırlar.



Şekil 2.12. Kentsel mekânda karma kullanım (Url 10)

Mekanın başarılı sayılması için Montgomery (1998), mekanın sahip olduğu anlamın kentsel canlılık için önemli bir kriter olduğunu belirtmektedir. Buna göre mekânın, ulaşımı kolay, hareket alanı rahat ve kullanıcıya farklı kullanım alanları sunması; güvenli ve tercih edilebilir bir yer olması gerekmektedir (Firidin ve Enşici Aksel, 2006).

Kullanılabilir mekânların bir diğer özelliği de çeşitliliktir. Kentsel mekânın çeşitlilik özelliği, kullanıcı algısı ve tercihini büyük ölçüde etkilemektedir. Jacobs (2011)' a göre kullanıcı, çeşitliliği hemen fark etmektedir. Kişi hareketliliğin olduğu mekânı hemen algılayarak, o mekânı kullanıp, desteklemektedir. Jacobs (2011), mekânda çeşitliliğin sağlanması için 4 kriterin yerine getirilmesi gerektiğini

belirtmektedir. Bu kriterler; mekânın birden fazla işleve sahip olması, bina bloklarının kısa boyutlarda olması, eski ve yeni binaların karışık halde konumlanması ve yeterli nüfus yoğunluğunun sağlanmasıdır. Bu dört bileşenden biri bile eksik kaldığı zaman kentsel çeşitliliğin sağlanamayacağını savunmaktadır (Şekil 2.13).



Şekil 2.13. Mekânda çeşitlilik, Danimarka (Url 11)

Kullanılabilir ve başarılı mekânlar konusunda yayaların ne tür mekânları tercih ettiğini inceleyen Rapoport (1990b, 1991), yaya hareketlerini dinamik ve statik olarak ikiye ayırmıştır. Dinamik hareketler yürümek, statik hareketler de oturmak ya da dinlenmektir. Dinamik hareketteki kullanıcılar, karışık, dar ve doğrusal alanları tercih etmektedir (Şekil 2.14). Statik hareketteki kullanıcılar da daha açık alanları ve oturma eylemini gerçekleştirebilecekleri alanları tercih etmektedir (Şekil 2.15). Dinamik ve statik hareketler mekânda beraber kullanıldığında kullanıcıya farklı kullanım alanları algısı vermektedir (Halu Yazıcıoğlu, 2010).



Şekil 2.14. Dinamik hareketli kullanıcı, Buenos Aires (Url 12)



Şekil 2.15. Statik hareketli kullanıcı (Url 13)

Bentley ve ark. (1985), kullanıcı tarafından tercih edilen mekân özelliklerini; geçirgenlik, çeşitlilik, sağlamlık, görsel uygunluk, zenginlik, kişiselleştirme ve okunabilirlik olarak belirtmektedir. Bu parametreler ışığında kullanıcılar için en uygun çevre tasarımının nasıl olması gerektiği tartışılmıştır. Tasarlanan çevrenin tasarımı kişilerin tercihlerini etkilemektedir. Kullanıcı gitmek istediği mekânın kaliteli olmasını beklemektedir. Mekanın kullanım çeşitliliğini sağlaması, kolay anlaşılabilir olması, yalnızca bir yerin bile birden fazla kullanım sunması, mekan içerisinde bulunan elemanların görsel açıdan uygunluk göstermesi ve bunun yanı sıra bütün duylara da hitap edecek kadar zengin olması, kullanıcıların kendi dünyasına göre

kişiselleştirmesine imkan sağlayacak tasarımların kaliteli mekanlar olduğu belirtilmiştir (Bentley ve ark., 1985).

Eldem (1991), şeffaflığı olmayan öğelerin kişiye kapalılık ve kuşatılmışlık hissi verdiğini savunmaktadır. Ortak bir bahçeyi kullanan konutların arasında geçiş alanlarının olmaması ya da konut cephelerinin uzun olması, mekânın kapalı ve güvensiz olarak algılanmasına neden olmaktadır (Şekil 2.16). Yapı kütlelerinin belirli aralıklarla kesilerek geçiş alanları oluşturulması ise bu algıyı tersine çevirecektir (Irmak Durmaz, 2008).



Şekil 2.16. Şeffaflığı olmayan mekân örneği, Copenhagen (Url 14)

### 2.5.1. Mekân Algısına Çevresel Elemanların Etkisi

Mekânda bulunan farklı özellikteki öğeler, kişinin zihninde değişik algılara neden olmaktadır (Irmak Durmaz, 2008). Freud (1922), kentsel mekânda algılamamıza sebep olan kentsel özelliklerin başında morfolojik özelliklerin olduğunu belirtmiştir. Mekânı algılamada çevrenin dolu/boş oranı, rengi, şekli ve malzemesinin yanında mekânın işlevi de etkilidir (Kürkçüoğlu ve Ocakçı, 2015).

Krier (1979), kentsel mekânların algılanabilmesi için yapıların arasındaki kalan kentsel boşlukların anlamlı bir şekilde tasarlanması gerektiği savunmuştur. Krier' e göre kentsel açık mekânlar şekli ve nitelikleri ile okunaklı olmalıdır. Çevresel elemanların birlikteliği ve birbiri ile ilişkisi algılamada farklılıklar oluşturmaktadır. Buna tek başına bir yaprağın sadece yaprak olarak algılanıp, birçok yaprağın bir arada olduğunda bir ağaç olarak algılanması örneği verilebilmektedir (Berberoğlu, 2010).

Mekân algısında, çevresel boyutların etkisi, mekândaki hareket ve hızın etkisi, mekândaki ışık ve rengin etkisi ve öznel yargıların etkisi büyük önem taşımaktadır.

✓ *Çevresel boyutların etkisi*

Mekân, içinde bulunan doluluk ve boşluklar ile bir bütündür. Mekânın içindeki nesnelere, yapılar ve birçok somut elemanlar dolulukları, dolulukları oluşturan öğelerin arasında kalan alanlar ise boşlukları oluşturmaktadır. Bu doluluk ve boşlukların boyutları, kullanıcıda güvenli-güvensiz, durağan-hareketli, bölücü-birleştirici, rahat-sıkıcı gibi daha birçok algıya neden olmaktadır (Anonim, 2005). Bir mekânı algılanabilir kılmak için içerisindeki öğeler ile beraber meydana gelen boşluklar da tanımlı hale getirilmelidir. Mekânın boyutsal algısının artırılması için boşlukların ve öğelerin anlamlı bir bütünlük göstermesi gerekmektedir. Mekânı biçimlendiren öğeler ile boşlukların boyutları ve arasındaki ilişki, müzik sesine benzetilebilir. Mekândaki boşluk herhangi bir müziğin duyulmadığı bir zaman olarak düşünülmektedir. Müzik başladığı zaman notalar ve aradaki duraklar art arda sıralandığında bir bütün oluşturmakta ve notaların arasındaki duraklar (boşluklar) anlam kazanmaktadır. Mekân da aynı bu düzen gibi onu oluşturan öğeler ve boşluklar arasında bir bütünlük olduğunda rahat bir biçimde algılanabilmektedir (Demirel, 2004).

Kentsel mekânda bulunan sanatsal öğelerin boyutları da mekân algısını etkilemektedir. Estetik kaygısıyla oluşturulan sanatsal öğeler mekâna bir ölçü kazandırmakta ve mekânı boş ve tanımsız algısından uzaklaştırmaktadır (Karaaslan, 2005) (Şekil 2.17).



Şekil 2.17. Yaya yolunda bulunan sanatsal perde ögesi, Madrid (Url 15)

Mekândaki nesnelere boyutları kullanıcıda farklı algılar oluşturmaktadır. Birden fazla küçük nesnenin birlikte oluşturduğu etki tek bir büyük nesnenin oluşturduğu etkiye ulaşamamaktadır (Üstündağ, 2009). Örneğin kent merkezinde bulunan tarihi çarşı ve günümüz büyük alışveriş mekânlarının kişide oluşturduğu etki ve dolayısıyla algı farklı olmaktadır. Tarihi çarşı, modern alışveriş merkezlerine oranla insan ölçeğine daha yakın olduğu için zihinde küçük etkiler oluşturmaktadır (Şekil 2.18). Bu etkiler, mekânın kolay erişilebilmesi, güven ve sıcaklık hissetmesi ya da sosyo-kültürel etkileşimin daha fazla olması gibi algılar oluşturmaktadır. Modern alışveriş merkezleri ise çok sayıda kullanıcıya hizmet veren ve sosyal etkileşimin az olduğu mekânlardır. Bu sebeple kullanıcı tarafından kişilerin birbirleri ile iletişimin az olduğu mekânlar olarak algılanmaktadır (Şekil 2.19).



**Şekil 2.18.** Geleneksel çarşı örneği, Konya-Bedesten (Url 16)



**Şekil 2.19.** Çok sayıda alışveriş alanı içeren bir mekân Tokyo-Ginza Caddesi (Url 17)

✓ *Mekândaki hareket ve hızın etkisi*

Mekân hareketsiz, mekânı kullanan kişi ise hareketli yapıya sahiptir. Kişinin mekânda kendisini konumlandırmasında ve mekânı algılamasındaki en büyük faktör yerçekimi ve yerçekimine karşı verilen tepkilerdir. Mekân kullanıcısı sürekli hareket halinde olduğu için algısı değişmekte ve farklı noktalar keşfetmektedir (Demirel, 2004).

Arnheim (1977), mekânı statik (durağan) ve dinamik (hareketli) olarak ikiye ayırmaktadır. Buna göre bir koridor durağan bir yapıya sahiptir. Kişi koridorda ne kadar ilerlerse ilerlesin hep aynı doğrultuyu kullanacağı için algısı aynı kalacaktır (Şekil 2.20). Fakat bu durum bir oda için farklıdır. Odanın her köşesi, kişiye farklı izlenimler sunduğu için kullanıcı algısı sürekli değişecektir (Demirel, 2004).



Şekil 2.20. Koridor şekline sahip ve durağan algısı oluşturan bir sokak (Url 18)

Mekânın hareketliliği ve kalabalık/tenhâlık etkisi psikolojik olarak kişiyi etkilemektedir. Örneğin durağan bir kalabalık, ilerleyen ve hareket eden bir kalabalıktan daha sıkıcı ve olumsuz şekilde algılanmaktadır. Kişinin böyle durumlarda mekân tercihleri de değişmektedir (Şekil 2.21).



Şekil 2.21. Durağan mekân örneği, Havana-Küba'daki Plaza De La Catedral (Url 19)

Hareket, mekân algısında önemli bir davranıştır. Hareket eden kişi ile duran kişi mekânı farklı şekilde algılamaktadır. Duran kişi çevresini daha fazla inceleyeceğinden hareket halindeki kişiye göre daha fazla mekân ya da nesne algılayacaktır (Erkan, 1996). Bu yüzden yürüme, çevreyi algılamak için en önemli hareketlerden birisidir. Kişinin sıkılmadan yürüyebileceği ortalama mesafe 400-500 metredir. Bu mesafeyi mekânın çeşitliliği, konforu, fiziksel yapısı gibi özellikler de etkilemektedir (Halu Yazıcıoğlu, 2010).

Kalabalık veya mekânlarında kullanıcı, alanı güvenli olarak algılamakta ve tenha bir yere göre daha çok tercih etmektedir. Kalabalık mekânlarda yayalar eğer hareketsiz veya yürüme hızının (1 m/s) altında ise kişi bu durumu yürüme engeli olarak algılamaktadır (Özübal, 2009). Fakat kullanıcıların hareketlerinin seri ve hızlı olması mekânın hızlı algılanmasına neden olmaktadır.

Lang (1987), ulaşım araçlarının meydana getirdiği hareketin de algılamayı etkilediğini belirtmektedir. Aracın içerisindeki kişi sadece yolu ve yol işaretlerini algılarken, yürüyen kişi çevresini bütünüyle algılamaktadır (Ünal, 2013).

#### ✓ *Mekândaki ışık ve rengin etkisi*

Mekânın algısını, mekânın barındırdığı öğelerin yanı sıra aydınlatması da etkilemektedir. Mekânda bulunan ışık öğeleri çevresini aydınlatarak belirginleştirmekte ve algıyı artırmaktadır (Şekil 2.22). Bu durumda aydınlık bir alanda algı, karanlık bir alana göre daha fazla olmaktadır (Şekil 2.23). Işığın özelliklerin değişmesi ile de mekân farklı özelliklere sahip olabilmektedir (Turgay ve Altuncu, 2011). Aydınlatma

elemanlarının renginin ya da gücünün değişmesi mekâna aydınlık ya da loş özellikleri vermektedir. Örneğin, bir meydan yeterli aydınlatma elemanlarına sahip değilse, kullanıcı tarafından akşam saatlerinde tercih edilmemektedir. Karanlık bir mekân kullanıcı açısından güvensiz olarak algılanmaktadır.



Şekil 2.22. Karanlık mekân örneği (Url 20)



Şekil 2.23. Aydınlık mekân örneği (Url 21)

Renk, mekân algısında önemli etkenlerden birisidir. Aydınlatmanın yanı sıra renk faktörü de algıyı etkilemektedir. Renklerin her biri mekâna farklı bir anlam yüklemektedir. Kırmızı, canlılık ve hareketlilik algısı oluşturmaktadır. Turuncu eğlendirici, mutluluk verici bir renk çeşididir. Sarı tonlarına göre; açık sarı mekânı geniş algılamamıza neden olurken solgun sarı rengi dinlendirme algısı vermektedir. Yeşil ise doğayı temsil ettiğinden dinlendirici ve huzur verici bir etkisi vardır (Şekil 2.24). Mavi rengi özgürlüğü anımsatırken aynı zamanda huzurun da rengidir. Siyah ise hüzün ve

mutsuzluk rengi olarak algılanmaktadır. Her rengin farklı bir duygu hissettirme özelliği olsa da kişinin eğitimi, cinsiyeti, yaşı, yaşadığı ortam ve daha birçok değişkene göre algısı farklılaşmaktadır. Örneğin batı ülkelerinde ölümü temsil eden renk siyah iken Japonya’da beyazdır (Özdemir, 2005).



Şekil 2.24. Doğayı temsil eden mekân örneği, Hangzhou Hubin (Url 22)

Kentsel mekânda kullanılan renkler farklı amaçlara hizmet etmektedir. Bunlar; ulaşım alanlarında kullanılan trafik lambalarının farklı renkteki ışıkları, reklam panolarında dikkat çekmesi için kullanılan renkler, belirli bir uyum yakalamaya çalışılan yapıların renkleri gibi örneklendirilebilir. Kentsel mekânda bulunan yapılar koyu renklere boyandığında ağır gibi algılanırken açık renkli yapılar hafif gibi algılanmaktadır. Renkler bir araya geldiğinde ya da tek başına kullanıldığında farklı algılar oluşturabilmektedir. Örneğin farklı renklerde boyanan bir bina tek renk bir yapıya göre daha kolay algılanmaktadır (Sarıca, 2011). Kentsel peyzajda kullanılan renkli çiçekler ya da bitkiler de yeşil alanların algılanmasını artırmaktadır.

Bazı durumlarda kişinin mekânı hızlı bir şekilde algılamasını sağlamak için renk ya da başka bir özelliğinin tamamen zıt özellikleri verilmektedir. Yangın anında kullanıcıların yangın çıkış kapısını algılayıp hızlı hareket etmeleri için çevresinden bağımsız ve daha çabuk fark edilecek şekil ve renklerde yapılması bu duruma örnektir (Berberoğlu, 2010).

✓ ***Öznel yargıların etkisi***

Mekânı algılamada fiziksel özelliklerin yanı sıra mekânı kullanan kişinin duygu ve düşünce dünyası da etkilidir. Mekân kullanıcısının yaşına, cinsiyetine, yaşam tarzına, tarihi geçmişine ve daha birçok duygusal değişkene göre ölçülemeyen öznel yargıları oluşmaktadır. Bu öznel yargılar ile kişiler mekânı farklı algılamaktadırlar (Karaaslan, 2005).

Bazen öznel yargılar ortak bir tarihi geçmişin çevresinde bütünleşebilmektedir. Bir kentin tarihi geçmişinin yansıtıldığı veya tarihi yapılarının korunduğu mekânlarda kişiler ortak geçmişlerini hatırlayarak mekânı aynı veya benzer şekilde algılayabilmektedir.

Alexander ve ark. (1977), mekânın insan yaşayış tarzı ve kültürüne göre değiştiğini belirtmektedir. Kentsel mekânlar ortak bir yaşantı ve kültüre göre şekillendiği için algılamasında kişiye ipuçları vermektedir (Ünal, 2013).

Kentsel mekânların ortak sosyal ve kültürel hayata göre şekillenmesi benzer algıları ortaya çıkarmaktadır. Öyle ki ortak bir tarih mirası ile şekillenmiş kentler bile kişiye aynı algıyı verebilmektedir. Örneğin Türkiye'nin birçok kentinde bulunan bedesten ve meydan gibi kentsel mekânlar aynı özelliklere ve şekillere sahip olabilmektedir. Bu durum kişinin hiç tanımadığı bir kentsel mekânda bile aynı algıyı hissetmesine neden olmaktadır.

✓ ***Duyu organlarının etkisi***

Rapoport (1977), mekân algısının görme ve koku duyularının etkisi ile oluştuğunu ancak en çok görme faaliyeti ile gerçekleştiğini belirtmektedir. Koku duyusunun da algılamada etkili olduğunu söyleyen Rapoport, kokunun bir mekânı özel kıldığını ve ona belirli bir kimlik kazandırdığını savunmaktadır (Tayyare, 2007).

Uzaklık, görsel algıyı etkileyen önemli bir unsurdur. Halu Yazıcıoğlu (2010), algı-uzaklık ilişkisini aşağıdaki şekilde açıklamıştır:

- 100 m ve daha üzeri uzaklıklarda kişi gördüğü alandaki insanların ne yaptıklarını algılayamamaktadır.
- 70-100 m arasındaki uzaklıkta kişi karşısındaki insanı ve yaptığı işi algılayabilir.
- 30 m mesafede kişi karşısındaki insanın fiziksel özelliklerini (saç, boy, yaş vb.) algılayabilir.

- 20-25 m mesafe uzaklıkta kişi karşısındaki kişinin psikolojik durumunu algılayabilmektedir.
- 1-3 m arasında kişiler rahatlıkla konuşarak iletişim kurabilirler.

Sesin mekânı algılamadaki etkisi, şiddetine göre değişmektedir. Mekândaki ses düzeyi, olması gerektiğinden fazla ise kişide negatif bir algı oluşmaktadır. Doğa sesleri gibi kişiye huzur veren sesler ise olumlu bir algı oluşmasını sağlamaktadır (Tayyare, 2007).

Gehl ve Gemze (1996), duyma işlevinin uzaklık ile ilişkili olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre;

- 0-7 m arsında kişiler rahatlıkla konuşabilmektedir.
- 7-35 m uzaklıkta kişiler iletişim kurabilmektedir. Fakat bu konuşma normal bir konuşma değildir.
- 35 m ve daha üstü uzaklıkta iletişim ancak yüksek sesle gerçekleştiğinde kurulabilir (Halu Yazıcıoğlu, 2010).

Kentsel mekânı algılamada dokunma ve tatma duyuları da etkilidir. Örneğin, bir meydanın yer döşemesinin konforu bile mekân tercihini etkilemektedir. Tatma duyusu ile de kişinin bir sokakta yemiş olduğu gıdanın verdiği algı ile sokak, kimlik kazanabilmektedir.

## 2.6. Gestalt İlkeleri Doğrultusunda Mekân Algısının İncelenmesi

Gestalt teorisi, algılanan nesnenin veya mekânın bütünü ile ilgilenmektedir. Bu kuram, bütünün onu oluşturan parçalarından tamamen farklı bir anlam taşıdığını anlatmaktadır. Teoriye göre kişinin gördüğü nesne ya da mekân zihninde kodlanmakta ve gruplanmaktadır. Kuramcılara göre kişinin zihni nesnelere bütünlük, yakınlık, süreklilik, benzerlik ve basitlik olarak algılar ve gruplandırır (Balkar, 2011).

Gestalt teorisi, *bütünlük* ilkesine dayanmaktadır. Buna göre birbiri ile etkileşim halinde olan nesne ya da mekânlar bir uyum ve bütünlük içerisindedir (Tayyare, 2007).

*Süreklilik*, mekânda aynı özellikte olan kentsel elemanların tekrar etmesiyle ya da bir yolun, kıyının süreklilik göstermesi ile gerçekleşebilmektedir. Süreklilik gösteren bu kentsel elemanlar kişide bir sınır olarak algılanmaktadır. Süreklilik gösteren öğeler bir alanı çevrelerse orada kapalılık hissi vermektedir (Şekil 2.25). Bu durum, Gestalt kuramındaki ilkelerin bir arada iken tek başlarına çıkardıkları anlamdan daha farklı bir anlam oluşturduklarını göstermektedir (Önem ve Kılınçaslan, 2005).



Şekil 2.25. Süreklilik gösteren bir mekân, Malaga-İspanya (Url 23)

*Yakınlık* ilkesi, mekânda birbirine yakın olan öğeleri kapsamaktadır. Örneğin, bir sokak cephesinde birbirine yakın konutların yan yana dizilmesi hem süreklilik ilkesi hem de yakınlık ilkesinin anlamlarını birleştirerek kişi tarafından belirli bir grup olarak algılanmaktadır. Aynı zamanda benzerlik ilkesi de kişinin mekânı bir bütün olarak algılamasını sağlamaktadır (Önem ve Kılınçaslan, 2005). Nesnelerin birbirine yakınlığı aynı zamanda kapalılık duygusu da oluşturmaktadır (Biçer Erkan, 2002) (Şekil 2.26).



Şekil 2.26. Birbirine yakın öğelerin kapalılık algısı oluşturması, Londra-İngiltere (Url 24)

Nesne ya da mekânların farklı fiziksel özellikleri açısından birbirine benzemesi, bir bütün olarak algılanmasına neden olmaktadır (Biçer Erkan, 2002). Fakat *benzerlik*

ilkesi, mekânı bir grup olarak algılanmasına neden olsa da bazen mekânın tanınabilirliğini olumsuz yönde etkileyebilmektedir (Şekil 2.27).



Şekil 2.27. Birbirine benzeyen bina cepheleri, Copenhagen-Danimarka (Url 25)

*Basitlik* ilkesinde, nesnelere veya mekânın en basit şekilde algılanması söz konusudur (Şekil 2.28). Görsel algı konusunda da bahsedilen kişinin alana olan uzaklığı, mekânın ayrıntısını fark etmesi ile ilişkilidir. Kullanıcı, 100 metre ve daha fazla uzakta olan mekânı genel hatlarıyla basit şekilde algılamaktadır (Halu Yazıcıoğlu, 2010).



Şekil 2.28. Rahat algılanabilen sade ve basit bir mekân, Stockholm-İsveç (Url 26)

*Şekil-zemin* ilkesine göre şekil arka plandan, yani zeminden farklı olarak algılanmaktadır. Genellikle zemin şekle göre daha basit bir formdadır (Aytem, 2005) (Şekil 2.29).

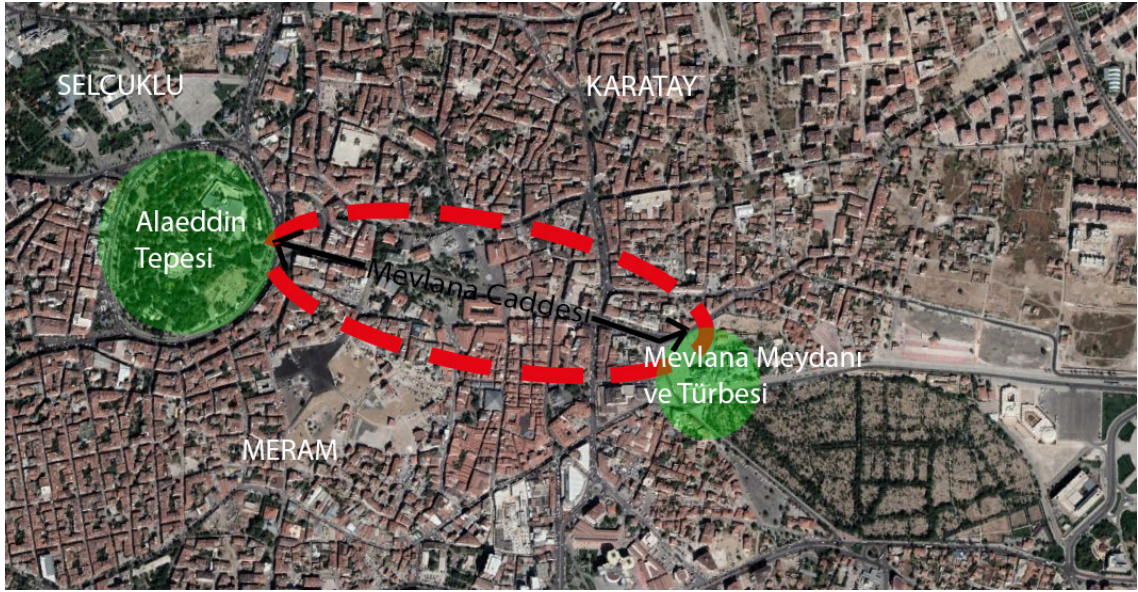


Şekil 2.29. Şekil-zemin ilişkisi, Lima-Peru (Url 27)

Cüceloğlu (1999), “İnsan ve Davranışı” isimli çalışmasında, şeklin algılanması için zeminin mutlaka olması gerektiğini belirtmiştir. Bir şeklin herhangi bir ifade oluşturması için zeminden farklı olması gerekmektedir (Biçer Erkan, 2002).

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Bu çalışmanın ana materyalini Alaeddin Tepesi ve Mevlana Türbesi'ni birbirine bağlayan Mevlana Caddesi ve yakın çevresi oluşturmaktadır. Caddenin kuzey kısmında kalan alan Karatay ilçesine bağlı olup güney kısmında kalan alan da Meram ilçesine bağlıdır (Şekil 3.1). Konya şehrinin tarihi-ticari merkezinin omurgasını oluşturan cadde, günümüze değin ticari işlevini devam ettirmektedir.



Şekil 3.1. Mevlana Caddesi ve yakın çevresi

Çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturmak için ilk olarak literatür taraması yapılmıştır. Bu doğrultuda çalışma konusuna altlık oluşturabilecek konuyla ilgili makale, kitap, tez, dergi ve elektronik kaynaklar incelenmiştir. Literatür taramasında öncelikle, algı kavramı ele alınmış, kentsel mekânda davranış biçimlerinin çözümlenmesi için mekân, mekân tasarımı, insan ve çevre ilişkisi, kullanıcı algısı, kullanıcı algısını etkileyen faktörler gibi konular incelenmiştir.

Literatür taraması ile kavramsal çerçeve oluşturulduktan sonra, çalışma alanına ilişkin, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan ve yaptırılan, plan ve plan kararları değerlendirilmiştir. Elde edilen literatür verileri ve incelenen planlar doğrultusunda, çalışma alanında kullanıcının hareket ve davranışları gözlemlenmiştir. Bu gözlemler fotoğflanarak tez konusu doğrultusunda yorumlanmıştır.

Kavramsal çerçevede ele alınan kaynakların irdelenmesi sonucunda araştırma alanı; okunabilirlik, erişilebilirlik, çeşitlilik ve imgelenebilirlik parametreleri

doğrultusunda değerlendirilmesine odaklanılarak, anket soruları da bu yönde hazırlanmıştır.

Anket uygulaması 2018 yılı Haziran ayında gerçekleştirilmiştir. Uygulanacak anket sayısı, 2017 TÜİK, adrese dayalı nüfus kayıt sisteminden elde edilen nüfus verilerine göre hesaplanmıştır. 2017 yılı nüfus sayımına göre Konya'nın nüfusu 2.180.149 kişidir. Popülasyon büyüklüğü (N) olarak belirlenmiştir. Popülasyonun %0.01'i olan değer 218 olarak bulunmuştur.

$$N (\text{Konya ili nüfusu}) = 2.180.149$$

$$N (\text{Örnek hacmi}) = N \times \%0.01$$

$$N = 218 \text{ kişi}$$

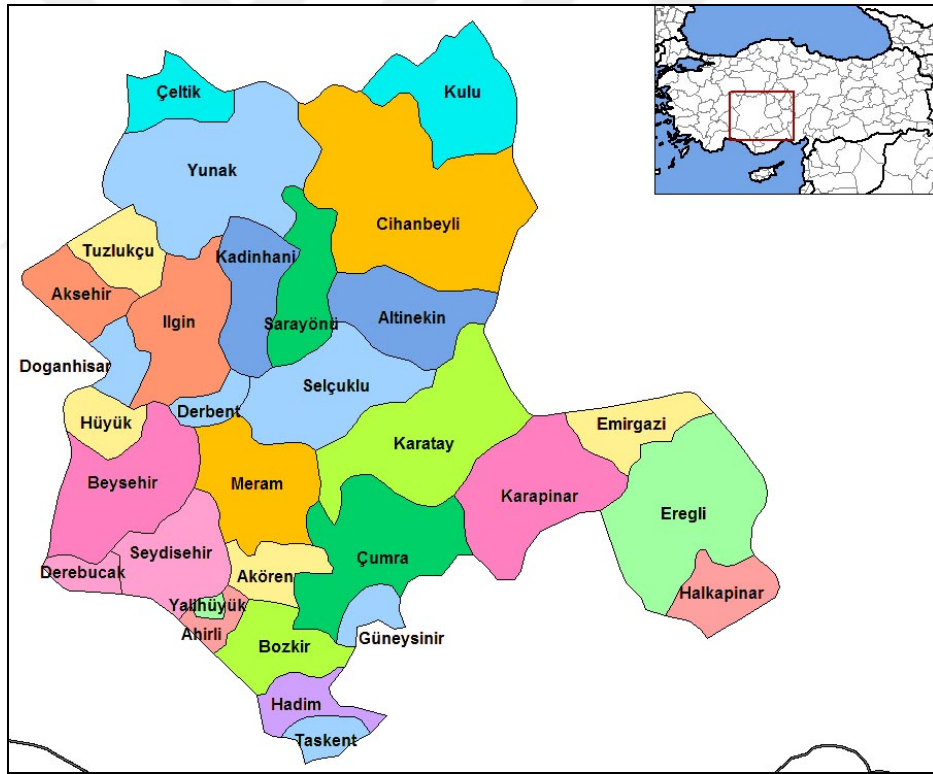
Anket örnek hacmi toplamda 300 kişi kabul edilmiş ve anket uygulamasında 'Basit Rastgele Örnekleme Yöntemi' kullanılmıştır. Anket uygulamasından önce, ön anket uygulaması yapılarak, anket formunun kullanılabilirliği sınanmıştır. Ön anket uygulaması sonucunda cadde kullanım saati ve kullanım amacı sorularının seçenekleri yeniden düzenlenmiştir. Anketlerden elde edilen veriler, sayısal ortamda, % 95 güven aralığında değerlendirilmiştir.

## 4. ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA

### 4.1. Konya Kentinin Konumu ve Gelişimi

Konya, Türkiye'nin yüz ölçümü bakımından en büyük illerinden birisi olup İç Anadolu Bölgesi'nde bulunmaktadır. Şehrin etrafı dağlarla çevrilidir. Kent merkezi ova etrafında gelişim göstermiştir. Sahip olduğu karasal iklim kent bütününde görülmektedir. Arazi yapısının genellikle ova ve düzlük olması tarım sektörünün gelişmesini kolaylaştırmıştır (Tapur, 2009). TÜİK verilerine göre, Konya kentinin 2017 yılı nüfusu 2.180.149'dur.

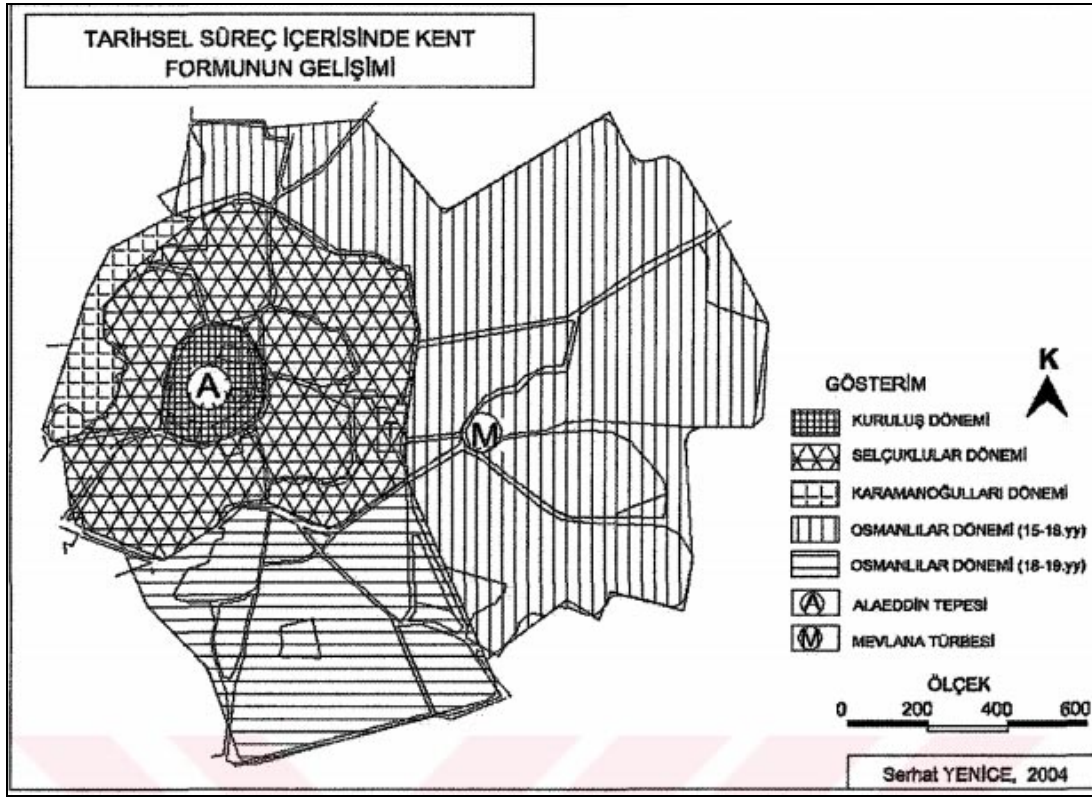
Konya kenti, 1987 yılında büyükşehir statüsü almıştır. 2014 yılında da 6360 sayılı kanun gereğince büyükşehir belediyesi sınırları il sınırları olmuştur (Kanmaz, 2015). Şekil 4.1'de Konya il ve ilçe sınırları belirtilmiştir.



Şekil 4.1. Konya ili ve ilçe sınırları (Url 31)

Konya kentinin ilk yerleşim alanı, Alaeddin Tepesi ile Mevlana Türbesi arasındaki alandır. Tarihsel süreç içerisinde kent formu, Alaeddin Tepesi odaklı gelişim göstermiştir (Şekil 4.2). Kentin gelişim yönünün kuzey olarak belirlenmesi ve ikinci

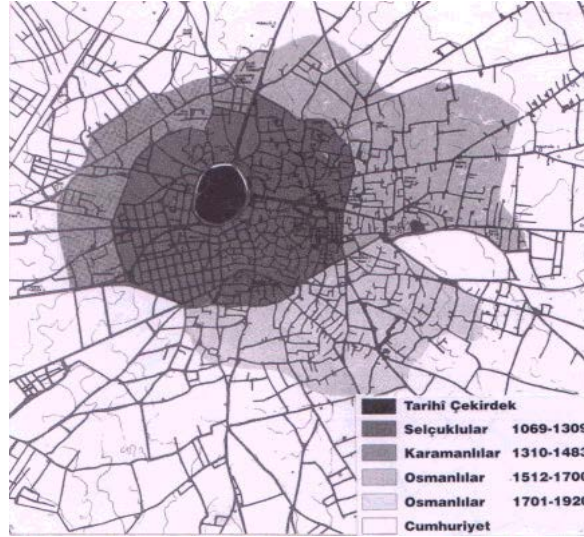
merkez kararlarının alınması ile kent kuzey yönünde gelişim göstermiştir (Gezgin, 2014).



Şekil 4.2. Tarihsel süreç içerisinde kent formunun gelişimi (Yenice, 2005)

#### 4.2. Konya Kentinin Tarihsel Gelişim Süreci

Konya, sosyal ve kültürel yapısı, ekonomisi, konumu ve daha birçok alanda önemli bir konumdadır (Kuştepe, 2011). Bizans döneminde, sadece Alâeddin Tepesi üzerinde yerleşmeler bulunurken, Selçuklu Devleti zamanında yerleşmeler Alâeddin Tepesi'nin çevresine yayılmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti zamanında ise şehir, önce doğu yönüne ardından güney, güneydoğu yönüne doğru yayılmıştır (Öcal, 2005). Konya, Selçuklu döneminde en parlak dönemlerini yaşamıştır. Selçuklu dönemi, Konya kentinin, yönetim, fiziksel, ekonomik ve kültürel açıdan geliştiği ve ilerleme kaydettiği bir dönem olmuştur. Dolayısıyla bu gelişmeler fiziksel mekânın şekillenmesini olumlu etkilemiştir. Selçuklu döneminin ardından Osmanlı Devleti devrinde de aynı şekilde gelişmeler devam etmiştir (Ter ve Özbek, 2005) (Şekil 4.3).



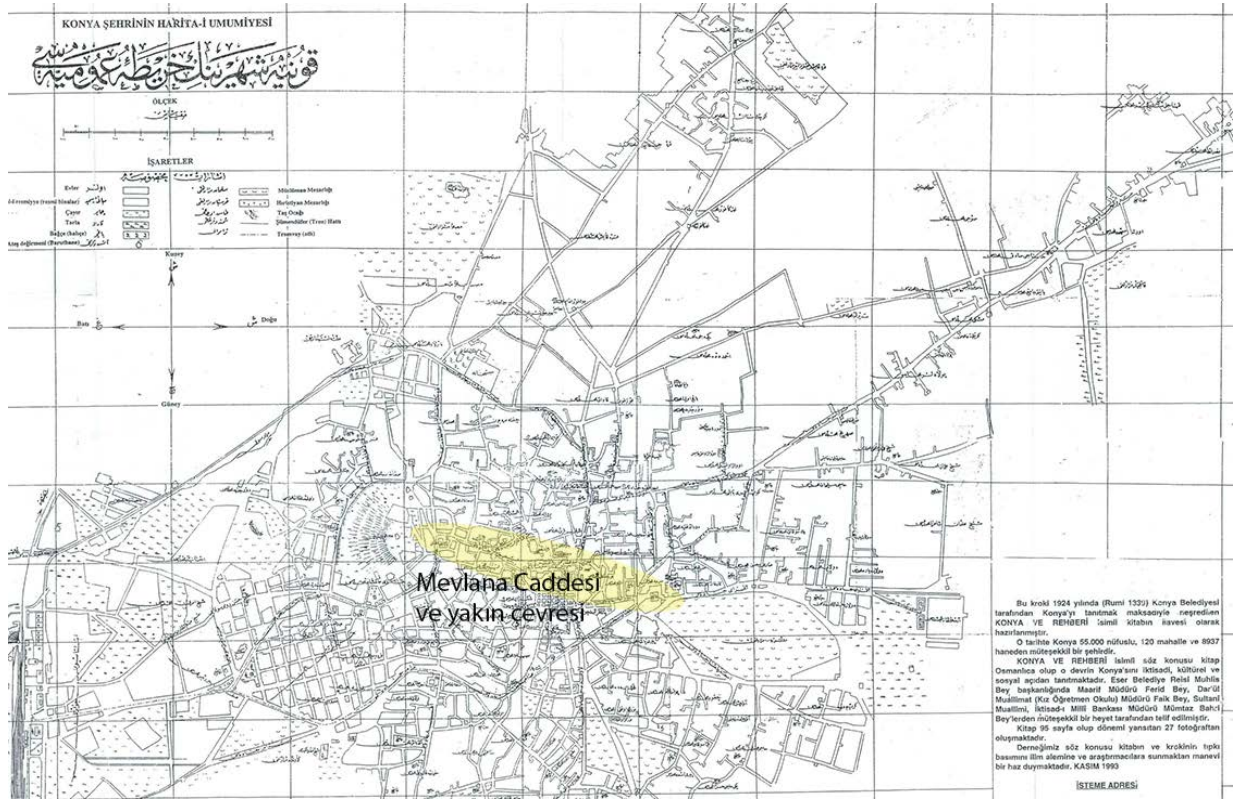
Şekil 4.3. Konya'nın Mekânsal Gelişimi (Ter ve Özbek, 2005)

Konya şehrinin ekonomik açıdan gelişmesinde tarım sektörü önemli bir etkidir. Şehirde tarımın gelişmesiyle, tarıma dayalı sanayiler de artmıştır. Bunun yanı sıra Konya'da kurulan eğitim kurumları, sosyal, kültürel ve eğitim açısından da kentin gelişmesini sağlamıştır (Öcal, 2005). Aynı zamanda Konya, şehir planlama deneyimi olarak Türkiye'nin önde gelen şehirlerindedir. 1940'lı senelerde, Konya için ilk plan deneyimi yaşanmıştır (Yenice, 2012).

#### 4.2.1. 1923 Konya Şehrinin Harita-i Umumiyesi ve Öncesi

18. yy.'ın sonlarına kadar Konya'da, imar faaliyetlerinde önemli bir gelişme yaşanmamıştır (Anonim, 2001). Muşmal (2008), çalışmasında 1867 yılında Konya Çarşısı, Kapı Cami yakınlarında bulunan bir kahve ocağında büyük bir yangın yaşandığını belirtmiştir. Uzun süre kontrol altına alınamadığı için çarşıda bulunan yapıların büyük çoğunluğu zarar görmüştür. Yangın sonucunda toplam 872 işyeri, 3 adet ev ve 2 adet cami büyük hasar görmüştür. Yangının ardından, Konya valisi, belediye başkanı ve üst düzey yöneticilerinin desteği ile çarşı için yeni planlar çizilerek iki sene içerisinde yenilenmiştir. Yenilenen alanlara farklı meslek dallarında iki katlı işyerleri açılmıştır (Kuş, 2012). Yangın sonrasında Konya'da imar faaliyetleri sürekli hale gelmiştir (Anonim, 2001). Yenilenen alanlar içerisinde bulunan Mevlana Caddesi, Konya'nın önemli caddelerinden biri olmuştur. Mevlana Caddesi ve yakın çevresi 19. yy.'dan bu yana kentin en canlı bölgelerindedir. Birçok tarihi mirası ve farklı kullanım alanlarını barındırması ise en çok tercih edilen alan olmasını sağlamıştır (Ter ve Özbek, 2005).

Harita-i Umumiye 1924 yılında Konya Belediyesi tarafından Konya'yı tanıtmak amacıyla hazırlanmıştır (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi) (Şekil 4.4).



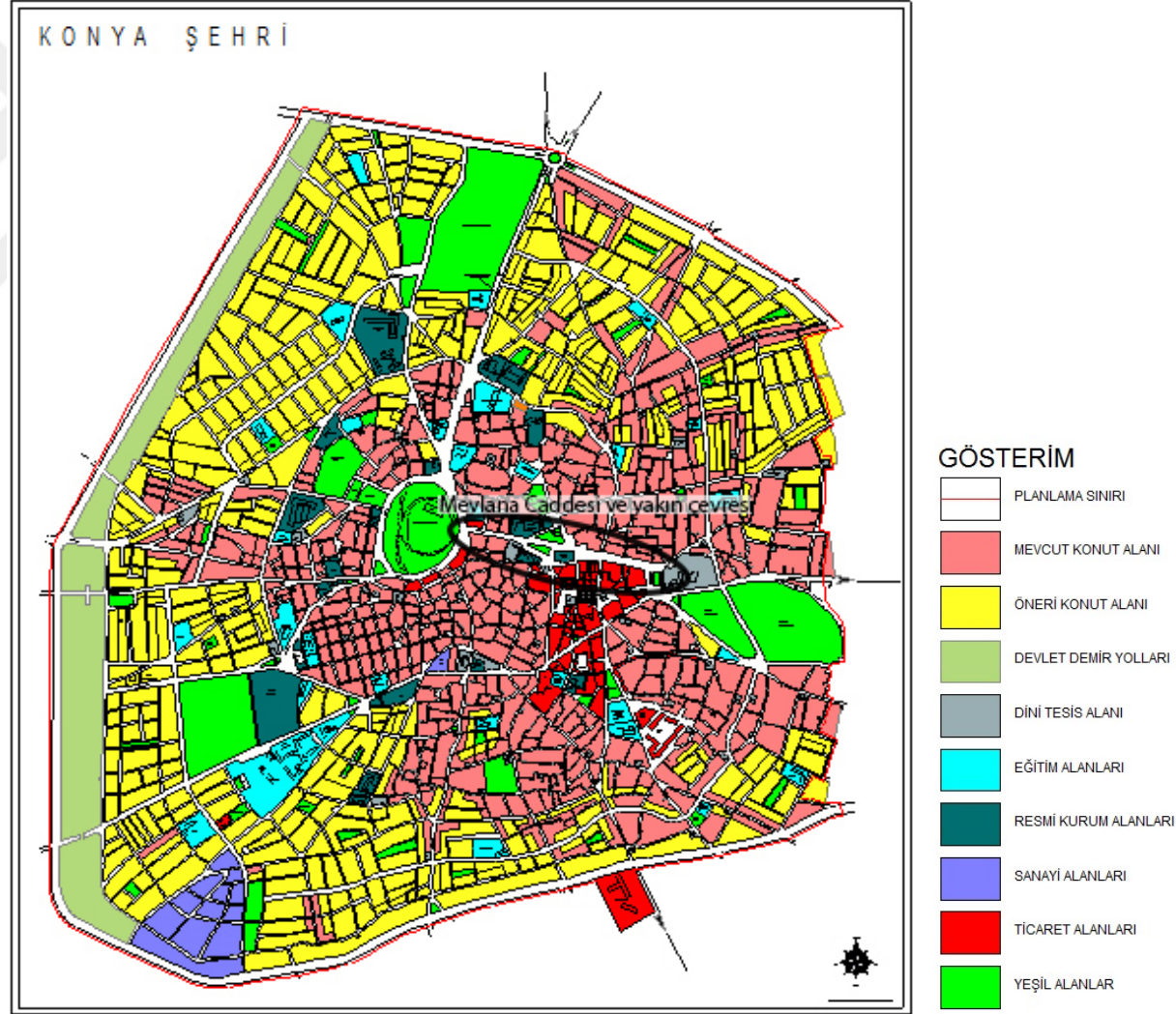
Şekil 4.4. Konya Harita-i Umumiyesi (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

#### 4.2.2. 1946 Nazım İmar Planı

1946 yılı imar planına kadar kent, güney ve doğu yönüne doğru gelişim göstermiştir. Bunun en önemli sebebi tarım topraklarının bu bölgelerde yoğun olmasıdır (Yenice, 2005). Konya'nın ilk imar planı niteliğindeki 1946 yılında onanan plan, kent merkezinin etrafını saran bir yapı şeklinde geliştirilmiştir. Kentin ulaşım sistemi için Musalla Mezarlığı'nın kuzeyinden başlayan, kentin doğu kısmı ile devam eden, Mevlana Türbesi mezarlığının batısından geçen ve tren garının doğusunda son bulan bir çevre yolu tasarlanmıştır (Anonim, 2001).

1946 imar planından önce hazırlanan hâlihazır harita üzerinde, Konya şehrinin Alaeddin Tepesi etrafında yayılarak geliştiği görülmektedir. Özellikle tepenin doğu ile güney kısımlarında daha fazla gelişme olmuştur. Yerleşim alanları daha çok Alaeddin tepesinin etrafında kurulurken; ticaret alanları, Hükümet binası ve Mevlana Türbesi etrafında yoğunlaşmıştır. 1946 planında Mevlana Caddesi için ticaret işlevinin sürdürülmesi öngörülmüştür (Yenice, 2005) (Şekil 4.5).





Şekil 4.6. Konya 1954 Yılı Nazım İmar Planı (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

1954 yılı Nazım İmar Planı incelendiğinde, Mevlana Caddesi üzerinde konut alanlarının bulunduğu görülmektedir. Fakat konut alanları, günümüzde ticaret alanı olarak kullanılmaktadır.

Odabaşı ve ark. (2000)'nin belgelediği resim, Mevlana Caddesi'nin 1950'li yıllarında çekilmiştir (Şekil 4.7). Buna göre Alaeddin Tepesi'nden Mevlana Türbesi'ne doğru ilk olarak, Meçhul Asker Anıtı ve caddenin sağ tarafında Yusuf Şar'a ait konak görülmektedir. Bu konak daha sonra belediye binası olarak kullanılmıştır (Kuştepe, 2011).



Şekil 4.7. 1950'li yıllarda Mevlana Caddesi (Kuştepe, 2011)

#### 4.2.4. 1966 Yılı Nazım İmar Planı

Ülke genelinde yaşanan sanayi sektöründeki hızlı gelişme, Konya kentini de etkilemiştir. 1960'lı yıllarda gelişen sanayi sektörü ile kentin nüfusunun artması, beraberinde konut ihtiyacını da getirmiştir (Yenice, 2005).

1960'lı yılların ortalarında Konya kentinin mevcut yerleşim dokusunun doğu, güney ve güney doğu kısımlara doğru geliştiği görülmektedir. 1966 yılı öncesi imar planlarında kentin batı yönünde gelişimi öngörülmüş olsa da gelişme güney ve doğu yönüne doğru olmuştur. Bu nedenle imar planının yetersiz kaldığı gerekçesiyle, İller Bankası'na imar planı hazırlanması için yetki verilmiştir. İller Bankası 1965 yılında imar planının hazırlanması için bir yarışma düzenlemiştir (Yenice, 2005).

Yarışmayı kazanan Yavuz Taşçı ve ekibi, önceki planlarda yapılan hata ve yanlışları tespit etmişlerdir. Bu yanlışların en temel olanları; kent ekonomisinin yoğun olarak tarıma dayalı olmasına rağmen düzensiz ve dağınık bir yerleşim deseni ile tarım

alanlarının zarar görmesi, kent merkezine bağlanan ışınal yolların dağınık gelişmeye sebep olması, otoparın yerleşim açısından elverişsiz bir yerde olması, konut alanı eksikliği, kent trafiğinin çevre yolundan olumsuz etkilenmesi olarak sıralanmıştır (Anonim, 2001).

Plan kararları ile;

- Tarihi ticaret alanının içerisinde bulunan ve kent trafiğini olumsuz etkileyen otopar alanı, günümüzde Kule Site Avm'nin bulunduğu alana taşınmasına karar verilmiştir (Anonim, 2001).

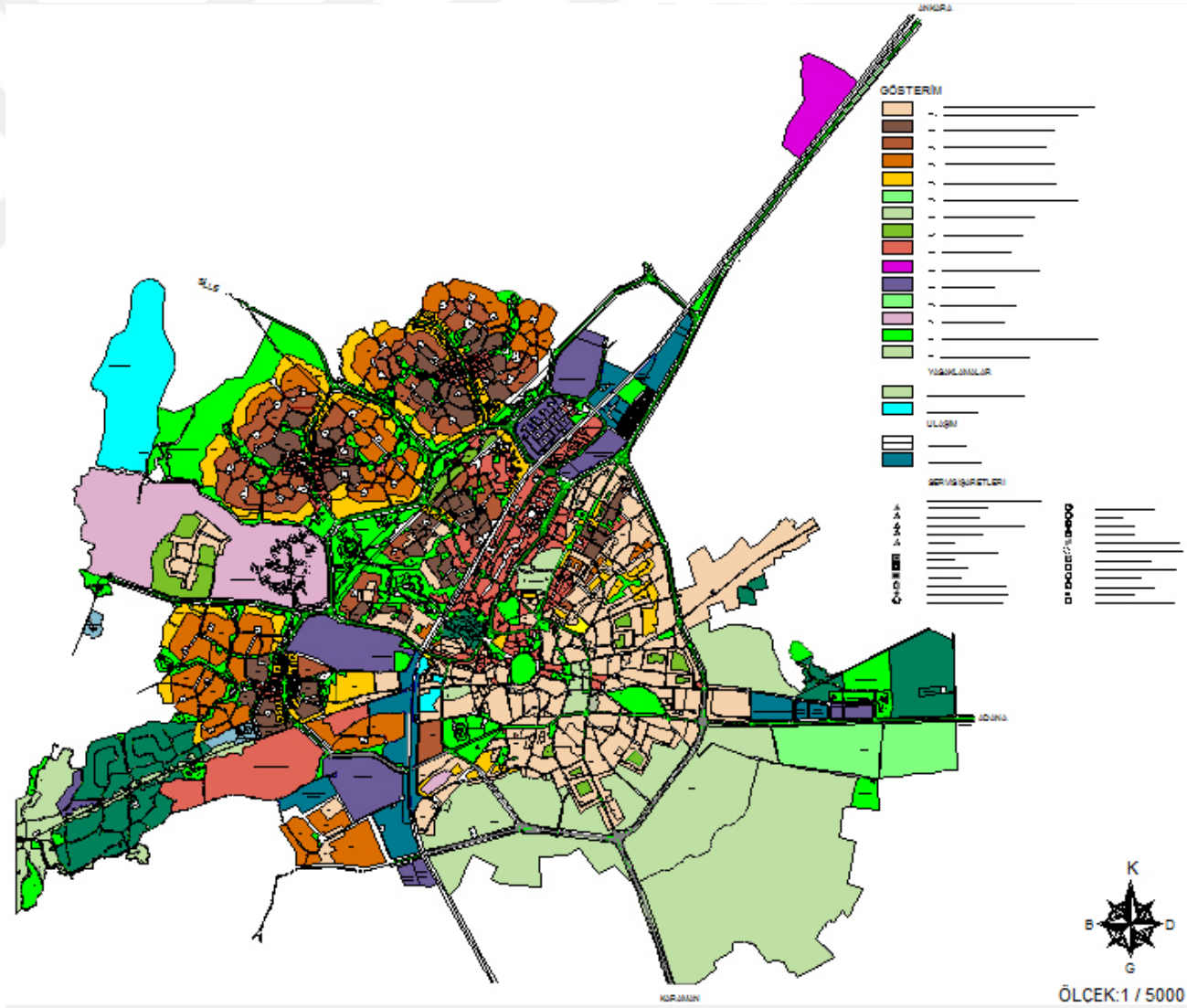
- Gelişme alanı olarak kentin kuzey ve batı yönü seçilmiştir. Kuzey yönünde yeni otopar, üniversite ve açık-yeşil alan gibi önemli kullanım alanlarının yer seçimi yapılmıştır (Yenice, 2005). Bunun yanı sıra tren garı ile yeni otopar arasında idari alan ve bu alan çevresinde yoğun konut alanı öngörülmüştür (Anonim, 2001) (Şekil 4.9) (Şekil 4.10).

-Yaya erişilebilirliğine önem verilerek, öneri konut alanları ve ticaret alanı arasında yaya alanları önerilmiştir. Bunun yanı sıra, Mevlana Caddesi tamamen yaya kullanımına ayrılarak, caddenin kuzey ve güneyinde bulunan taşıt yollarına araç trafiğinin yönlendirilmesi öngörülmüştür (Anonim, 2001). Fakat Mevlana Caddesi için getirilen bu plan kararı uygulanmamıştır.

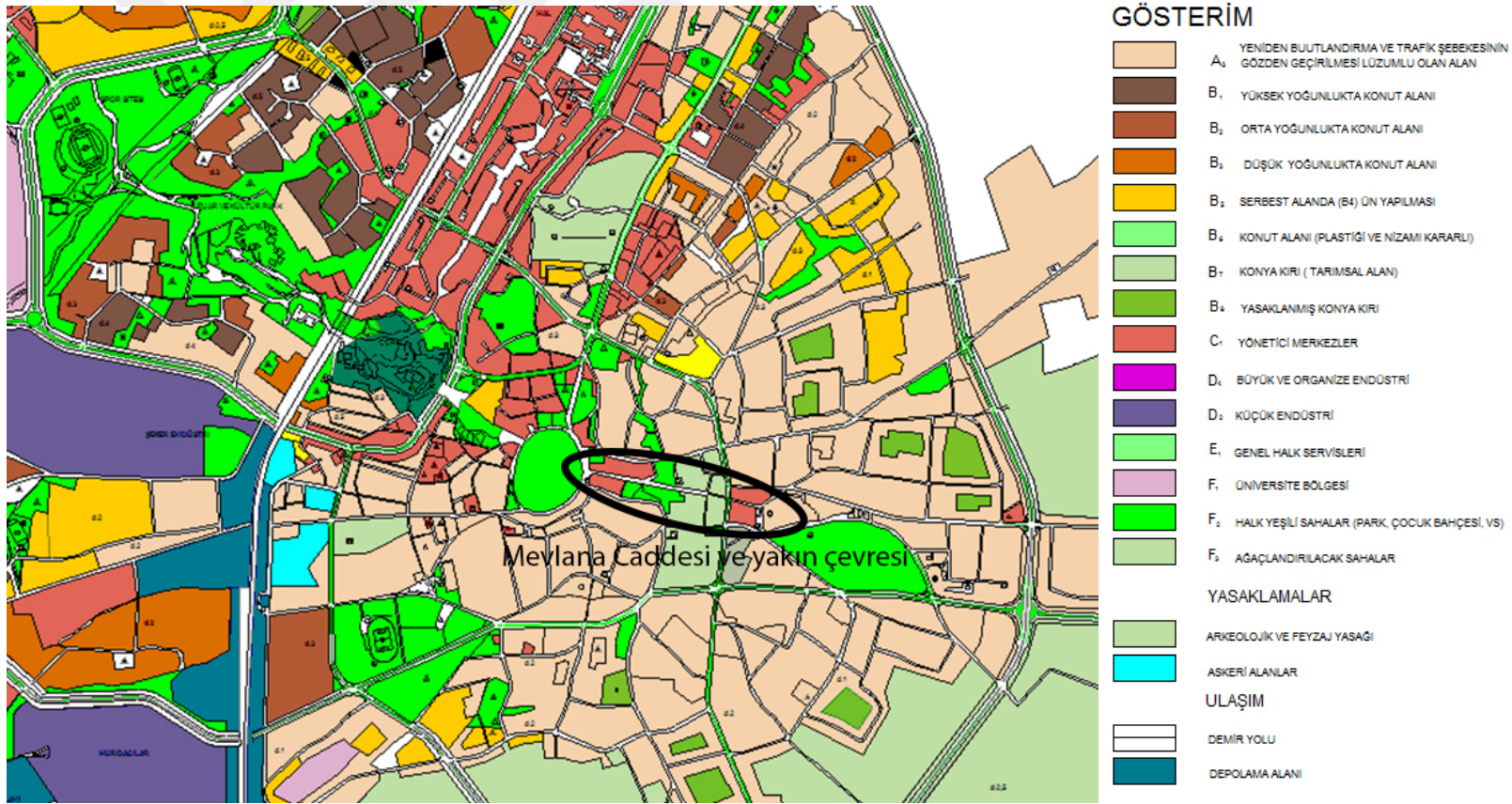
- Mevlana Caddesi için getirilen bir diğer karar, mevcut yoğun ticaret işlevinin kentin belirli bölgelerine taşınarak cadde üzerindeki yoğunluğun azaltılarak farklı merkezler oluşturulmasıdır (Yenice, 2005). Şekil 4.8' de Mevlana Caddesi'nin 1970'li yıllardaki durumu görülmektedir.



Şekil 4.8. 1970'li yıllarda Mevlana Caddesi (Yenice, 2011)



Şekil 4.9. Konya 1966 Yılı Nazım İmar Planı (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)



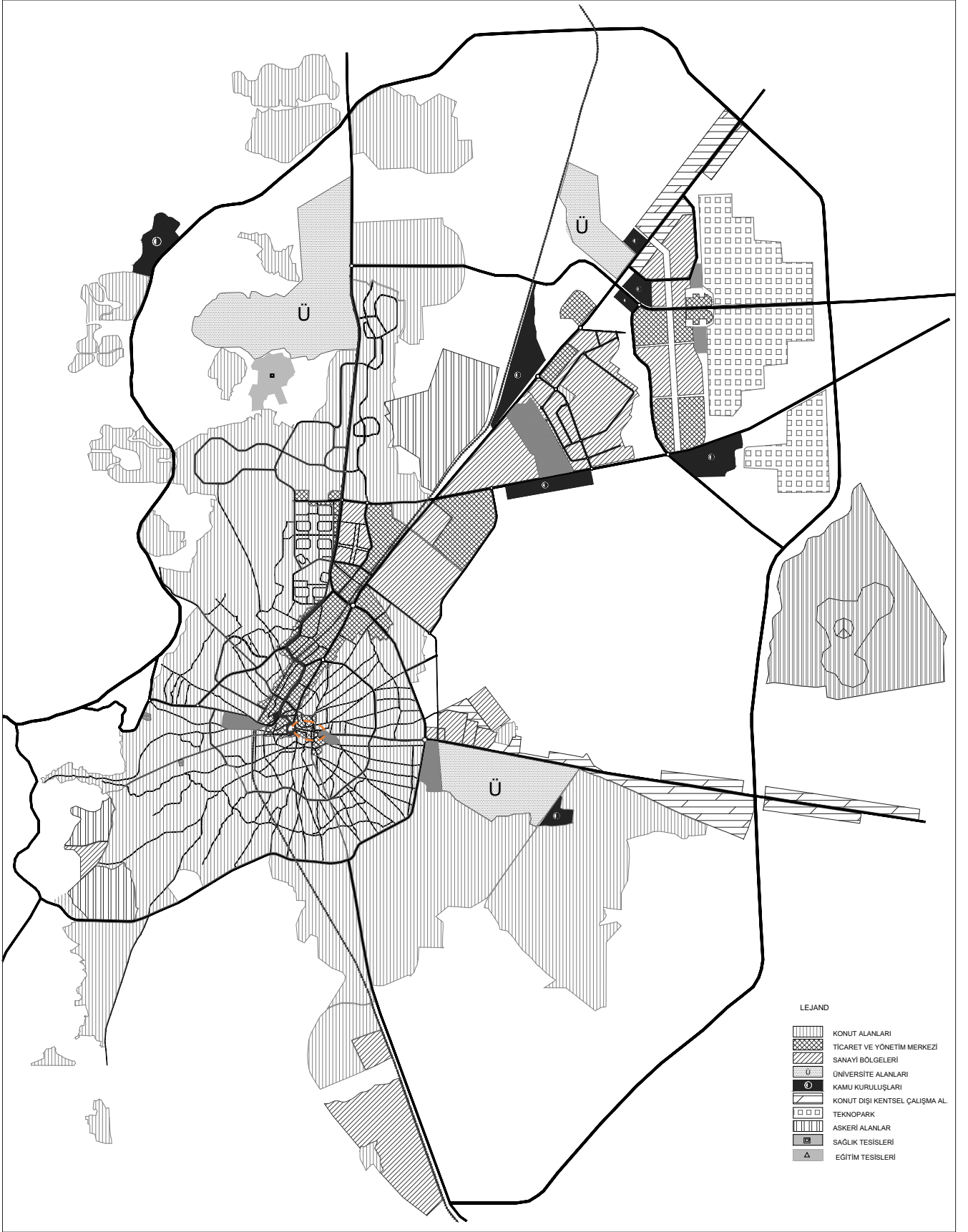
Şekil 4.10. Konya 1966 Yılı Nazım İmar Planı, Mevlana Caddesi (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

#### 4.2.5. Konya 1999 Yılı Nazım İmar Planı

1999 Nazım İmar Planı'nda, tek merkezli kent anlayışı yerine, eğitim ve ticaret gelişim odaklı bir plan hazırlanmıştır. Bunun yanı sıra kent formunun da örümcek ağı şeklinde biçimlenmesine karar verilmiştir (Yenice, 2005).

1999 Nazım İmar Planı'nda çok merkezli bir kent öngörülmüştür. Mevlana Caddesi'nin de içerisinde bulunduğu ve aynı zamanda Zafer, Belediye bölgesi ve şimdiki Kule Site alışveriş merkezinin bulunduğu eski otogar alanı ve çevresi için çekirdek merkez işlevi öngörülmüştür. Bu alanların çekirdek merkezi seçilmesinin temel nedenleri tarihi, kültürel, ticari, mesleki açıdan zengin olmasıdır (Anonim, 1999). Bu dönemde Mevlana Caddesi içerisinde ticari faaliyetlerde artış gözlemlenmiştir.

1999 yılı Nazım İmar Planı ile 2020 yılı için plan öngörüsü hazırlanmıştır. Buna göre, Mevlana Caddesi'nin büyük bir bölümüne ticaret ve yönetim merkezi işlevi verilmiştir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11. 1999 Nazım İmar Planının 2020 yılı plan öngörüsü (Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

#### 4.2.6. 2000 Yılı ve Sonrası Plan Dönemi

Konya kenti planlama çalışmalarında, 2000 yılı ve sonrası için kentsel dönüşüm ve yenileme konuları üzerinde durulmuştur. Kent içerisinde kalan kullanışsız alanlar için dönüşüm ve yenileme kararı alınmıştır. Dönüşüm ve yenileme alanları için genellikle, konut ve ticaret işlevi öngörülmüştür. Bunun yanı sıra kaçak yapılaşmanın engellenmesi, sosyo-donati alanları ve yeşil alanların artırılması da plan kararları arasında bulunmaktadır. Plan doğrultusunda; kentin kuzey yönünde bulunan otogar alanının ve Meram ilçesindeki Et-Balık kurumunun bulunduğu alanın konut ve ticaret alanına dönüştürülmesi, Meram ve Karatay ilçelerinde bulunan konut alanlarının yenilenmesi öngörülmüştür (Yenice, 2012).

Hazırlanan plana göre, üç merkez ilçenin kesiştiği ve Alâeddin Tepesi ile Mevlana Türbesi'ni de kapsayan bölgeye ticaret-turizm işlevi verilmiştir. Bu bölgede az yoğun konut alanına izin verilmiş olsa da tarihten gelen ticari işlevin korunması amaçlanmıştır. Plan kararlarında, Mevlana Türbesi ve çevresi için kentsel dokunun bir bütün olarak korunması kararı alınarak mevcut silueti koruma çalışmalarının da yapılacağı belirtilmiştir (Anonim, 2016) (Şekil 4.12).



Şekil 4.12. 2016 yılı Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planı (Anonim, 2016)

#### 4.3. Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planı

1997 yılında Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından, özel bir planlama şirketine yaptırılan ve Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

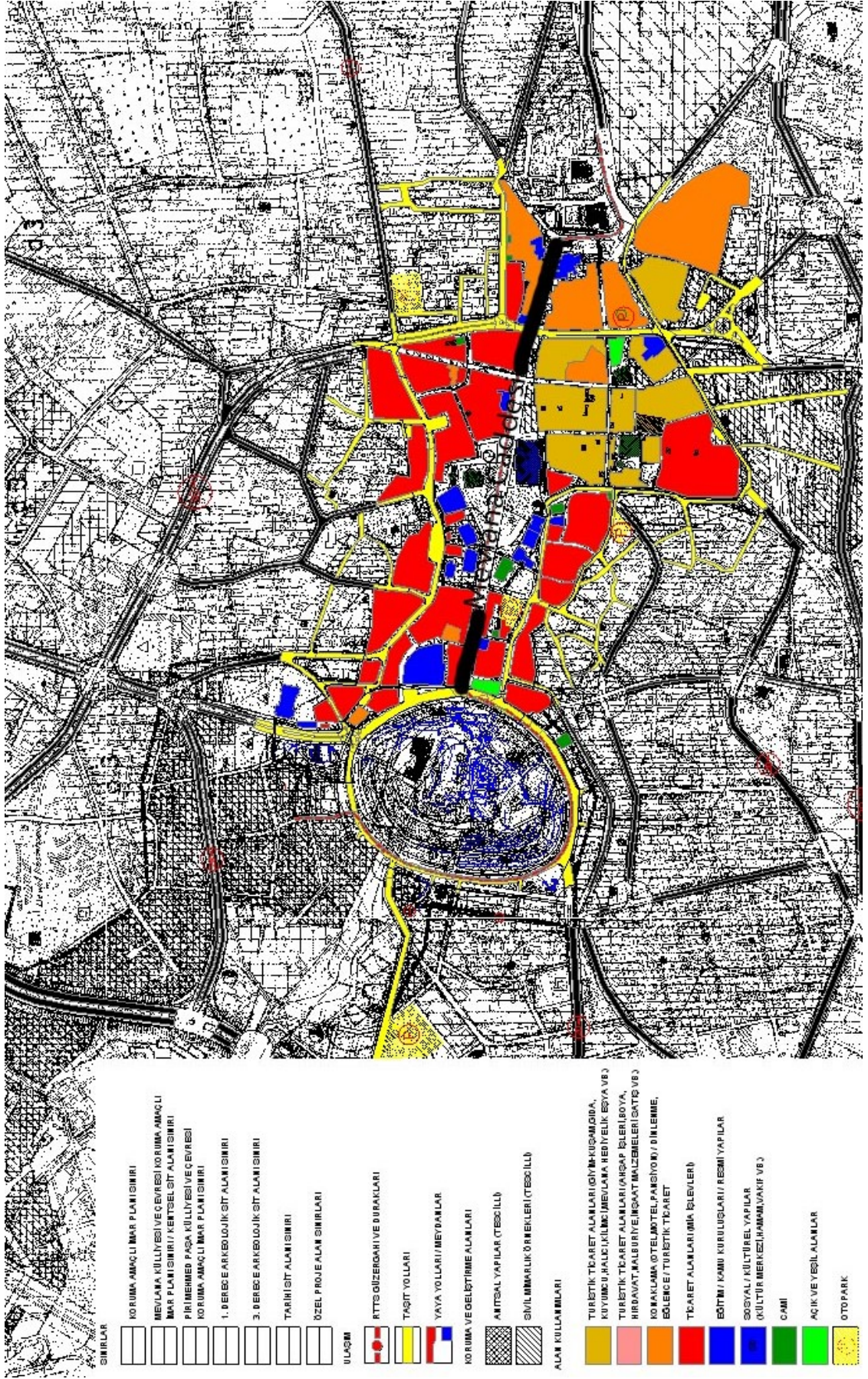
tarafından onaylanan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı iptal edilerek, 2005 yılında Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanmıştır. Günümüzde ise 2009 yılında Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun onayladığı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma amaçlı imar planı yürürlükte (Şekil 4.13) (Anonim, 2009).

1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı yaklaşık 175 hektar alanı kapsamaktadır. Bu plan Abdülaziz, Beyhekim, Ferhuniye, Hamidiye, Şems-i Tebrizi ve Tarla mahallelerinin bütünü ile Aziziye, Beyazıt, Devricedid, Sahibiata ve Şükran, mahallerinin yalnızca bir kısmını kapsamaktadır. 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ise yaklaşık 47 hektar büyüklüğünde olup Ankara Caddesi, Şerafettin Caddesi, Aziziye Caddesi, Ayanbey Sokak, Müzealanı Caddesi, Alaeddin Bulvarı, Sahibiata Caddesi, Selimiye Caddesi, Başaralı Caddesi ve Hisar ve Hotuz Sokaklarının çevrelediği alanı kapsamaktadır (Anonim, 2009).

Konya Koruma Amaçlı İmar Planı'nın temel amacı; plan kapsamındaki sit alanları ve içerisinde bulunan tarihi geçmiş yansıyan varlıkları korumak, geliştirmek ve sürdürülebilir hale getirmektir. Bu kapsamda planın ana hedefleri;

- Bedesten ve doğu-batı kesimindeki konut alanları, Şerafettin Cami'nin doğu ve batısında kalan alanlar, Şems Tebrizi Türbesi ve çevresinde sağıklaştırma, düzeltme, canlandırma ve gerekli durumlarda dönüşüm uygulamaların yapılması,
- Birden fazla ulaşım ağı ile desteklenmesi ve bu ulaşım alanlarının birbirini tamamlayıcı şekilde planlanması, geleneksel çarşı alanında yaya bölgelerinin artırılması,
- Plan alanı içerisinde bulunan tarihi dokunun, yüksek yapılar arasında kalmaması için bina yüksekliklerinin sınırlandırılması,
- Tarihi yapıların özgün kimlikleri korunarak yenilenmesi, cephelerinin tarihi dokuya uygun olması için cephe düzenlemesi çalışmaları yapılması, cadde ve sokak elemanları ile peyzaj uygulamalarının tarihi dokuyu bozmadan yeniden düzenlenmesi,
- Mekân kullanıcısının her türlü ihtiyacını karşılayabilecek ve sosyal hayatın da desteklendiği işlevlerin getirilmesi,

- Mevlana Türbesi'nin bulunduğu alanın silüetini etkileyen işlevlerin kaldırılarak, meydan düzenlemesinin yapılması,
- Şerafettin Cami ve Kayalıpark çevresinde yayalar için daha kullanışlı kentsel dış mekân alanlarının oluşturulması,
- Alaeddin Tepesi'nde arkeolojik kazılar ile tarihi mirası koruma çalışmalarının yapılması,
- Mevlana Caddesi'nin güneyinde bulunan ve mekân çeşitliliğinin sağlandığı ticaret alanının korunması,
- Yoğun araç trafiğinin azaltılması ve toplu taşımının yaygınlaştırılması için Alaeddin-Yeni Adliye arasında tramvay hattının yapılması,
- İlerleyen zamanlarda Mevlana Caddesi'nin araç kullanımına kapatılarak yalnızca toplu taşıma, yaya ve bisiklet kullanımının sağlanması olarak belirlenmiştir (Anonim, 2009).



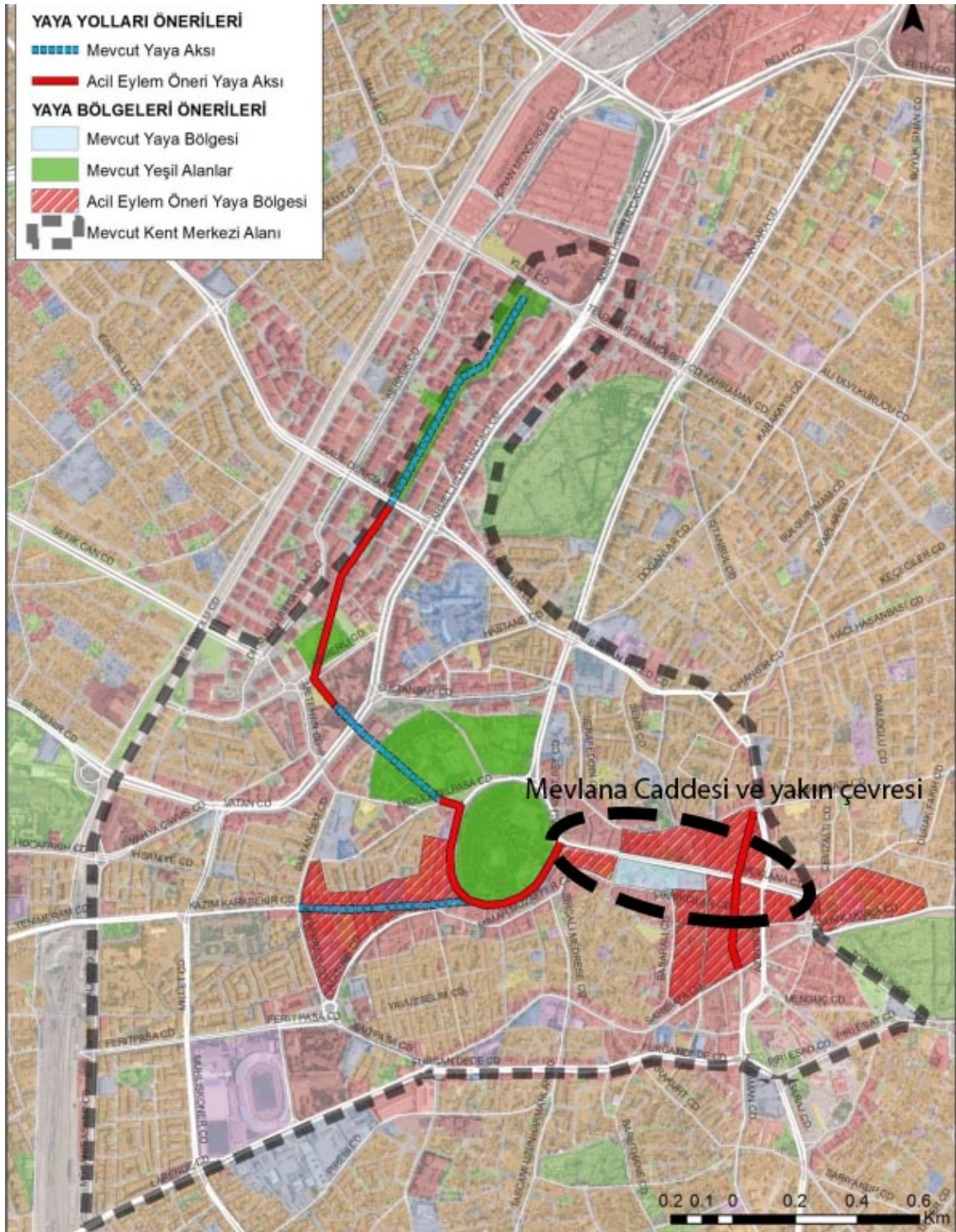
Şekil 4.13. Konya Koruma Amaçlı İmar Planı (Anonim, 2009)

#### 4.4. 2013 Yılı Ulaşım Ana Planı ve Mevlana Caddesi

Kent içi ulaşımının düzenlenerek, tüm ulaşım türlerinin birbirine uyum sağlaması ve ulaşım taleplerine hem günümüzde hem de gelecekte de cevap verilmesi amacıyla 2013 yılında Ulaşım Ana Planı hazırlanmıştır. Planın ana hedefleri;

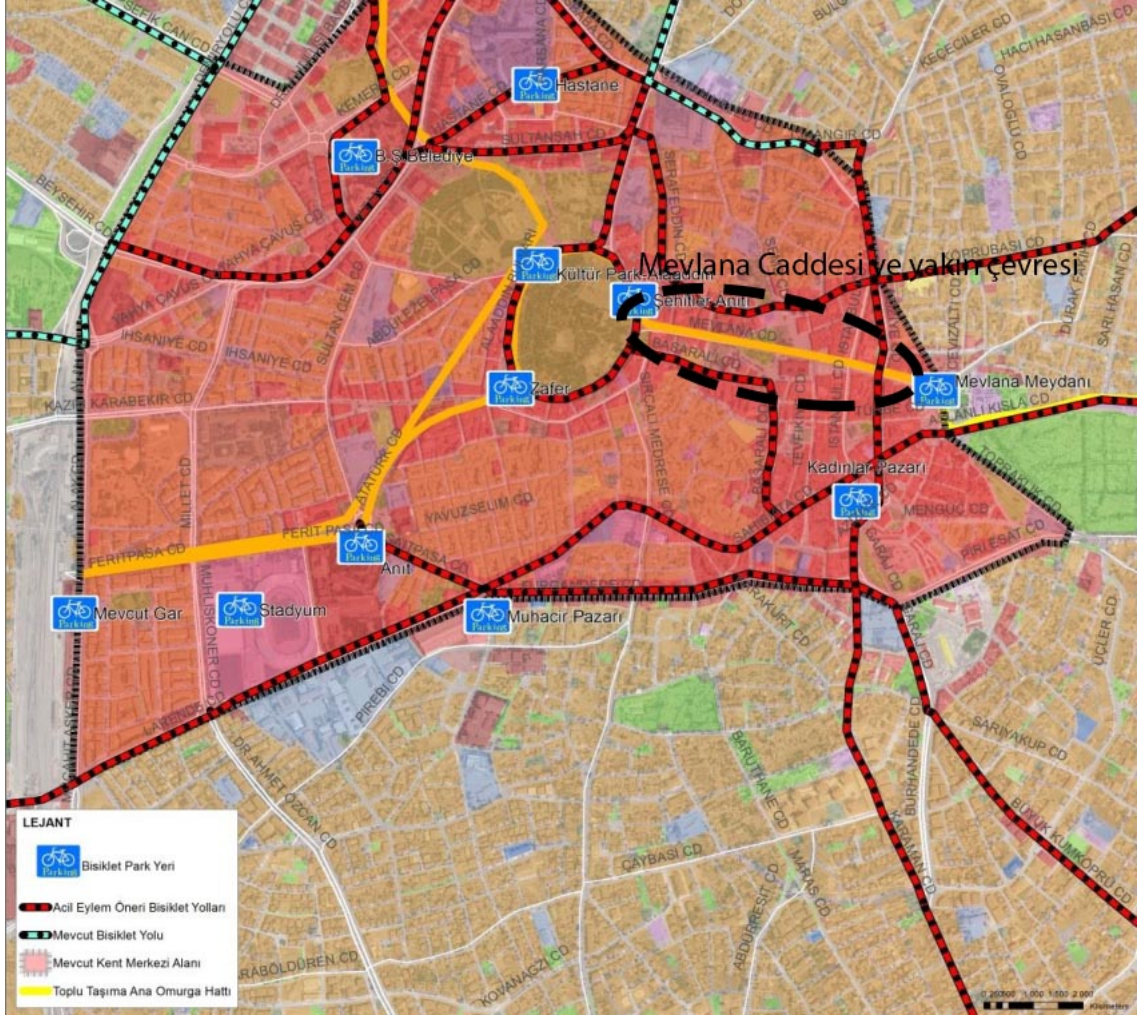
- Kent merkezinin transit ve yoğun araç trafiğinden arındırılması,
- Gelişmiş otopark alanı politikaları oluşturulması,
- Yaya ulaşımına ve toplu taşımaya önem verilmesi ve yaygın kullanımının desteklenmesi,
- Yük taşımacılığı ve ticari ulaşımın kent merkezinde sınırlandırılması olarak belirlenmiştir (Anonim, 2013).

Geleneksel çarşının da bulunduğu tarihi kent merkezinde, toplu taşıma araçları, yaya ve bisiklet ile ulaşımın ön plana çıkarılması hedeflenmiştir. Bunun için Kazım Karabekir Caddesi, Mimar Muzaffer Caddesi, Mevlana Caddesi ve İstanbul Caddesi güzergâhında yaya alanı önerilmiştir. Özellikle Mevlana Caddesi, tramvay hattı ile desteklenerek yaya öncelikli bir güzergâh olması öngörülmüştür. Bunun yanı sıra Mevlana Caddesi acil eylem öneri yaya aksı olarak değerlendirilmiştir (Şekil 4.14) (Anonim, 2013).



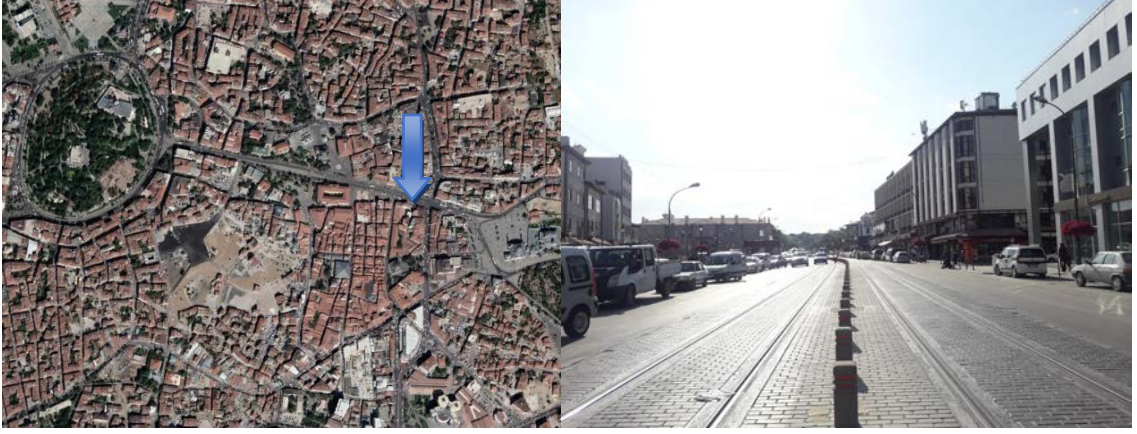
Şekil 4.14. Konya Ulaşım Ana Planı yaya yolu önerileri (Anonim, 2013)

Planda, Mevlana Caddesi için toplu taşıma ve yaya bölgelerinin yanı sıra bisiklet ulaşım güzergâhları da belirlenmiştir. Bisiklet yol düzenlemesi için işaretlemeler ve bisiklet durakları da öngörülmüştür (Şekil 4.15) (Anonim, 2013).



Şekil 4.15. Konya Ulaşım Ana Planı bisiklet yolları ve park yerleri (Anonim, 2013)

Mevlana Caddesi günümüzde tramvay ve motorlu araçlar ile ortak kullanılmaktadır. Yaya kaldırımları genişletilerek içerisine bisiklet parkları yapılarak, Büyükşehir Belediyesi tarafından ücretli kullanıma sunulmuş bisikletler yerleştirilmiştir. Bedesten içerisindeki araç yollarının büyük bir bölümü tamamen yayalaştırılırken bazı bölümleri ise günün belirli saatlerinde motorlu araç kullanımına açılmaktadır (Şekil 4.16 – 17 – 18 -19).



Şekil 4.16. Mevlana Caddesi (Orijinal, 2018)



Şekil 4.17. Konya Bedesteni, İstanbul Caddesi (Orijinal, 2018)



Şekil 4.18. Konya Bedesteni, Ahmet Tevfik Paşa Sokak (Orijinal, 2018)



#### 4.6. Anket Verilerinin Değerlendirilmesi

Çalışma alanı olarak belirlenen Mevlana Caddesi'nde, mekân algısını ölçmek amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Anket soruları kullanıcının mekânı nasıl algıladığını belirlemeye yönelik; erişilebilirlik, okunabilirlik, çeşitlilik, imgenelenebilirlik parametreleri doğrultusunda hazırlanarak, yorumlanmıştır. Anket soruları, kullanıcının demografik özelliklerini ve belirlenen parametreler çevresinde kullanıcı algısının ölçülmesine yönelik oluşturulmuştur.

Anket verileri değerlendirildiğinde, ankete katılanların %52,3' ünün kadın, %47,7' sinin ise erkek olduğu belirlenmiştir (Çizelge 4.1).

**Çizelge 4.1.** Ankete katılanların cinsiyet dağılımı

Cinsiyet	Frekans	%
Kadın	157	52,3
Erkek	143	47,7
Toplam	300	100

Ankete katılan kullanıcıların %5'i 07-15, %15'i 16-24, %43'ü 25-40, %31'i 41-60 yaş aralığında, %6'sı ise 61 yaş ve üzeridir (Çizelge 4.2). Anket sonuçlarına göre çalışma alanını daha çok 25-40 yaş arası bireylerin kullandığı belirlenmiştir.

**Çizelge 4.2.** Ankete katılanların yaş gruplarına göre dağılımı

Yaş	Frekans	%
07-15	15	5
16-24	45	15
25-40	129	43
41-60	93	31
61 yaş üzeri	18	6
Yanıt vermedi	0	0
Toplam	300	100

Ankete katılanların, %3,7'sinin çalışmadığı, %15'inin memur (kamu), %8'inin işçi(kamu), %5,7'sinin özel sektör-masa başı-vasıfsız, %5,3'nün özel sektör-kol gücüyle çalışanlar, %15'inin özel sektör-vasıflı (avukat, mimar, doktor v.s.), %7'sinin esnaf veya sanatkâr (kendi hesabına lokanta, emlakçı v.s.), %6' sının emekli, %18'inin ev hanımı, %15,7'sinin öğrenci olduğu ve %0,7'sinin de yanıt vermediği belirlenmiştir (Çizelge 4.3).

**Çizelge 4.3.** Ankete katılanların meslek gruplarına göre dağılımı

Meslek	Frekans	%
Çalışmıyor	11	3,7
Memur (kamu)	45	15
İşçi (kamu)	24	8
Özel sektör-masa başı-vasıfsız	17	5,7
Özel sektör-kol gücüyle çalışanlar	16	5,3
Özel sektör-vasıflı(avukat, mimar, doktor v.s.)	45	15
Esnaf veya sanatkâr (kendi hesabına lokanta, emlakçı v.s.)	21	7
Emekli	18	6
Ev hanımı	54	18
Öğrenci	47	15,7
Köylü-çiftçi	0	0
Yanıt vermedi	2	0,7
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100</b>

Ankete katılanların eğitim durumu, %1'inin okuma-yazma bildiği, %13,3'ünün ilkokul, %13'ünün ortaokul, %18,7'sinin lise, %11,7'sinin yüksekokul, %31,3'ünün üniversite, %11'inin yüksek lisans-doktora mezunu olduğu belirlenmiştir (Çizelge 4.4).

**Çizelge 4.4.** Ankete katılanların eğitim durumlarına göre dağılımı

Eğitim Durumu	Frekans	%
Okuma-yazma bilmiyor	0	0
Okuma-yazma biliyor	3	1
İlkokul	40	13,3
Ortaokul	39	13
Lise	56	18,7
Yüksekokul	35	11,7
Üniversite	94	31,3
Yüksek lisans-doktora	33	11
Yanıt vermedi	0	0
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100</b>

Kullanıcıların %26,7'si Karatay, %33,7'si Meram, %39,7'si Selçuklu ilçesinde ikamet etmektedir (Çizelge 4.5). Kullanıcı ikamet yılı dağılımı ise, %31,7'sinin 1-10 sene, %37,7'sinin 11-20 sene, %20'sinin 21-30 sene, %3,3'ünün 31-40 sene, %4'ünün 40 sene ve üzeri ikamet ettiği belirlenmiştir (Çizelge 4.6).

**Çizelge 4.5.** Kullanıcı ikamet yeri dağılımı

İkamet	Frekans	%
Karatay	80	26,7
Meram	101	33,7
Selçuklu	119	39,7
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100</b>

**Çizelge 4.6.** Kullanıcı ikamet yılı dağılımı

İkamet Yılı	Frekans	%
1-10 sene	104	34.7
11-20 sene	113	37.7
21-30 sene	60	20.0
31-40 sene	10	3.3
40 sene ve üzeri	12	4.0
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100.0</b>

Ankete katılanların mekân kullanım sıklığı incelendiğinde, %14,7'sinin her gün, %12,7'sinin hafta sonu, %14'ünün haftada bir kere, %13,7'sinin haftada 2'den fazla, %43,7'sinin nadiren, %1,3'ünün ilk defa geldiği belirlenmiştir (Çizelge 4.7).

**Çizelge 4.7.** Mevlana Caddesi'nin kullanım sıklığı

Mekân Kullanım Sıklığı	Frekans	%
Her gün	44	14.7
Hafta Sonu	38	12.7
Haftada 1 Kere	42	14.0
Haftada 2'den Fazla	41	13.7
Nadiren	131	43.7
İlk Defa Geldim	4	1.3
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100</b>

Mevlana Caddesi'nin kullanım saatleri incelendiğinde, kullanıcıların %5,3'ünün 8.00-10.00, %28,7'sinin 10.00-12.00, %29'unun 12.00-14.00, %9,3'ünün 14.00-16.00, %11'inin 16.00-18.00, %4'ünün 18.00-20.00, %2,7'sinin 20.00'dan sonra ve %10'unun işyeri burada olduğu için sabah ve akşam kullandıkları belirlenmiştir (Çizelge 4.8).

**Çizelge 4.8.** Mevlana Caddesi'nin kullanım saatleri

Mekân Kullanım Saati	Frekans	%
8.00-10.00	16	5.3
10.00-12.00	86	28.7
12.00-14.00	87	29.0
14.00-16.00	28	9.3
16.00-18.00	33	11
18.00-20.00	12	4.0
20.00'dan sonra	8	2.7
Sabah ve akşam	30	10
<b>Toplam</b>	<b>300</b>	<b>100</b>

Yapılan anketlere göre araştırma alanının kullanım amacı belirlenmiştir. Buna göre caddeyi her zaman kullananların %6,7'si aktarma yapmak için, %9'u işyeri cadde üzerinde olduğu için, %5,3'ü caddenin yakın çevresinde ikamet ettiği için, %21'i yol güzergâhında olduğundan, %6,7'si buluşmak için, %8,3'ü gezmek için, %6,7'si alışveriş yapmak için, %3'ü yürüyüş yapmak için, %6,3'ü kendini ait hissettiği için, %4,7'si tanıdığı kişiler olduğu için, %6'sı çocukluğu burada geçtiği için ve son olarak %7'si caddeyi samimi bulduğu için kullandığını ifade etmiştir. Anket sonuçlarının değerlendirilmesi sonucunda kullanıcıların genellikle caddeyi, alışveriş yapmak, gezmek ve buluşmak için kullandıkları tespit edilmiştir (Çizelge 4.9).



Çizelge 4.9. Mevlana Caddesi kullanım amacı

Mekânı Kullanım Amacı	Her Zaman		Çoğu Zaman		Bazen		Nadiren		Hiçbir Zaman		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Aktarma yapmak için	20	6,7	30	10	54	18	70	23,3	126	42	300	100
İşyerim burada olduğu için	27	9	3	1	10	3,3	8	2,7	252	84	300	100
Evim burada olduğu için	16	5,3	6	2	20	6,7	6	2	252	84	300	100
Yol güzergâhında olduğu için	63	21	52	17,3	94	31,3	47	15,7	44	14,7	300	100
Buluşmak için	20	6,7	46	15,3	113	37,7	69	23	52	17,3	300	100
Gezmek için	25	8,3	63	21	102	34	77	25,7	33	11	300	100
Alışveriş yapmak için	20	6,7	66	22	88	29,3	85	28,3	41	13,7	300	100
Yürüyüş yapmak için	9	3	34	11,3	48	16	81	27	128	42,7	300	100
Kendimi ait hissettiğim için	19	6,3	30	10	35	11,7	64	21,3	152	50,7	300	100
Tanıdığım kişiler olduğu için	14	4,7	25	8,3	34	11,3	58	19,3	169	56,3	300	100
Çocukluğum burada geçtiği için	18	6	12	4	13	4,3	26	8,7	231	77	300	100
Samimi bulduğum için	21	7	32	10,7	60	20	74	24,7	113	37,7	300	100

Ankete katılanların kullandıkları ulaşım araçları incelendiğinde, en fazla kullanılan ilk üç ulaşım türü; özel taşıt (%31), yaya (%19) ve otobüs (%19,3) olmuştur (Çizelge 4.10). En fazla tercih edilen seçeneğin özel araç olması, caddenin araç odaklı olduğunu göstermektedir. Bu durum yaya kullanıcılar için erişilmesi zor bir alan olarak algılanmasına neden olmaktadır.

**Çizelge 4.10.** Mevlana Caddesi'nde ulaşmada tercih edilen ulaşım türü

Ulaşım Türü	Frekans	%
Yürüyerek	57	19
Özel Taşıt	93	31
Taksi	2	0.7
Minibüs	49	16.3
Belediye Otobüsü	58	19.3
Tramvay	33	11.0
Bisiklet-Motosiklet	7	2.3
Yanıt Vermedi	1	0.3
Toplam	300	100

Fonksiyon erişilebilirliği oransal olarak değerlendirildiğinde, en fazla tercih edilen seçenekler; toplu taşıma durakları (%60,3), konaklama mekânları (%57), toplanma alanları (%57), restoranlar (%55), idari yapılar (%54,3), yaya yolları (%53,7), alışveriş mekânları (%53,3), turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (%51,7), dini tesisler (%50,3), sosyal aktivite mekânları (%49), yeşil alan-parklar (%43), kafeler (%27), otopark (%11) olmuştur (Çizelge 4.11).

Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde bulunan fonksiyonlardan memnuniyeti incelendiğinde, %52,7'sinin turistik eşyaların satıldığı dükkânlardan, %51,7' sinin alışveriş mekânlarından, %47,7'sinin restoranlardan, %47,3'ünün sosyal aktivite mekânlarından, %43,'ünün dinlenme alanlarından, %40,7'sinin dini tesislerden, %39,7'sinin idari yapılardan, %37,7'sinin konaklama mekânlarından, %37'sinin yeşil alan-parklardan, %32'sinin sosyo-kültürel tesislerden, %29,3'ünün kafelerden, %28,3'ünün ise iklimsel koşullara göre korunaklı alanlardan memnuniyet duydukları belirlenmiştir (Çizelge 4.12).

Kentsel donatı memnuniyeti incelendiğinde, kullanıcıların %60,7'si aydınlatma elemanlarının sayı ve nitelik olarak yeterli olduğunu, %50,3'ü toplu taşıma duraklarının sayı ve nitelik bakımından yeterli olduğunu, %48,3'ü kaldırım döşemelerinin rahat bir yürüyüş sağladığını, %41'i işaret ve bilgi levhaları ile yönü

kolay bulunduğunu, %41'i sınırlandırıcıların (trafik bariyerleri vb.) mekânı yeterince güvenli kıldığını, %35,7'si çöp kutularının sayı ve nitelik olarak yeterli olduğunu, %29'u peyzaj öğelerinin doğa güzelliği açısından yeterince mevcut olduğunu, %26,3'ü bisiklet parklarının yeterli ve kolay bulunabilir olduğunu, %26'sı oturma elemanlarının sayı ve nitelik olarak yeterli olduğunu, %22,3'ü kentsel donatı elemanlarının fiziksel engellilerin kullanımına uygun olduğunu ve %19,3'ü wc'lerin sayı ve nitelik olarak yeterli olduğunu belirtmiştir (Çizelge 4.13).

Ankete katılanlardan Mevlana Caddesi yakın çevresinde bulunan meydanları değerlendirmeleri istenmiştir. Buna göre, kullanıcıların %67'si meydanlara yaya erişiminin kolay olduğunu, %61'i meydanları rahatça fark edebildiğini, %52,3'ü meydan içerisinde kolay yön bulunduğunu, %50,3'ü meydan giriş çıkışlarının belirgin olduğunu, %47,7'sinin meydanları güvenli bulduğunu, %44'ü meydanlara araçla kolayca erişebildiğini, %40,3'ü meydanlarda bulunan kentsel elemanların kullanımını uygun bulunduğunu, %38'i her meydanın kendine özel bir kimliği olduğunu, %37'si meydanlarda alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlik imkânı olduğunu ve %28,3'ünün meydanların her iklimde rahat kullanabildiği tespit edilmiştir (Çizelge 4.14).

**Çizelge 4.11.** Mevlana Caddesi' nde bulunan fonksiyonların erişilebilirliği (oransal)

Fonksiyon Erişilebilirliği	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Yaya Yollarına	7	2,3	37	12,3	12	4	161	53,7	83	27,7	300	100
Otoparka	64	21,3	131	43,7	68	22,7	33	11	4	1,3	300	100
Alışveriş mekânlarına (market, giyecek, elektronik, kırtasiye vb.)	6	2	33	11	36	12	160	53,3	65	21,7	300	100
Turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (Konya şekeri, hediyelik eşya vb.)	1	0,3	10	3,3	15	5,0	155	51,7	119	39,7	300	100
Restoran	5	1,7	16	5,3	35	11,7	165	55	79	26,3	300	100
Kafe	31	10,3	68	22,7	94	31,3	81	27	26	8,7	300	100
Toplanma Alanları (Kayalıpark, Mevlana Meydanı, Hükümet Meydanı vb.)	2	0,7	11	3,7	22	7,3	171	57	94	31,3	300	100
Dini Tesislere	0	0	4	1,3	17	5,7	151	50,3	128	42,7	300	100
İdari Yapılara	1	0,3	11	3,7	56	18,7	163	54,3	69	23	300	100
Konaklama Mekânları (Otel vb.)	1	0,3	4	1,3	38	12,7	171	57	86	28,7	300	100
Toplu Taşıma Duraklarına	0	0	9	3	19	6,3	181	60,3	91	30,3	300	100
Sosyal Aktivite Mekânları (meydan vb açık alanlar)	0	0	19	6,3	59	19,7	147	49	75	25	300	100
Yeşil Alan – park	11	3,7	48	16	51	17	129	43	61	20,3	300	100

**Çizelge 4.12.** Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde bulunan fonksiyonlardan memnuniyet değerleri (orsal)

Fonksiyonlar	Kesinlikle Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam			
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%		
Alışveriş Mekânları (market, giyecek, elektronik, kırtasiye vb. satan dükkânlar)	13	4,3	21	7	45	15	155	51,7	66	22	300	100
Turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (Konya şekeri, hediyelik eşya vb.)	3	1	11	3,7	17	5,7	158	52,7	111	37	300	100
Dini Tesis	4	1,3	4	1,3	7	2,3	122	40,7	163	54,3	300	100
Kafe	44	14,7	50	16,7	83	27,7	88	29,3	35	11,7	300	100
Restoran	12	4,3	30	10	70	23,3	143	47,7	44	14,7	300	100
Dinlenme Alanları	21	7	35	11,7	57	19	130	43,3	57	19	300	100
İklimsel koşullara göre korunaklı alanlar	38	12,7	61	20,3	77	25,7	85	28,3	39	13	300	100
Konaklama Mekânları (Otel vb.)	5	1,7	19	6,3	129	43	113	37,7	34	11,3	300	100
İdari Yapılar	5	1,7	31	10,3	119	39,7	107	35,7	38	12,7	300	100
Sosyo - Kültürel Tesisler (sergi alanları, gençlik merkezi, el sanatları kursu vb)	21	7	66	22	75	25	96	32	42	14	300	100
Sosyal Aktivite Mekânları (meydan vb açık alanlar)	16	5,3	40	13,3	56	18,7	142	47,3	46	15,3	300	100
Yeşil Alan - park	23	7,7	70	23,3	54	18	111	37	42	14	300	100

**Çizelge 4.13.** Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde bulunan kentsel donatılardan memnuniyet değerleri (oransal)

Kentsel donatılar	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Donatı Yok		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
İşaret ve Bilgi Levhaları ile gideceğim yönü kolay buluyorum.	20	6,7	72	24	44	14,7	123	41	40	13,3	1	0,3	300	100
Çöp Kutuları sayı ve nitelik olarak yeterlidir.	28	9,3	77	25,7	52	17,3	107	35,7	36	12	0	0	300	100
Bisiklet parkları yeterli ve kolay bulunabilir şekilde konumlandırılmıştır.	13	4,3	69	23	122	40,7	79	26,3	15	5	2	0,7	300	100
Oturma Elemanları sayı ve nitelik olarak yeterlidir	36	12	109	36,3	56	18,7	78	26	20	6,7	1	0,3	300	100
Wc sayı ve nitelik olarak yeterlidir.	47	15,7	111	37	69	23	58	19,3	13	4,3	2	0,7	300	100
Peyzaj öğeleri (Süs havuzu, yeşil alan vb.) doğa güzelliği açısından yeterince mevcuttur.	48	16	83	27,7	63	21	87	29	17	5,7	2	0,7	300	100
Kaldırım Döşemeleri rahat bir yürüyüş sağlamaktadır.	21	7	28	9,3	42	14	145	48,3	64	21	0	0	300	100
Aydınlatma Elemanları sayı ve nitelik olarak yeterlidir.	8	2,7	16	5,3	41	13,7	182	60,7	53	17,7	0	0	300	100
Sınırlandırıcılar (trafik bariyerleri vb.) mekânı yeterince güvenli kılmaktadır.	24	8	44	14,7	61	20,3	123	41	46	15,3	2	0,7	300	100
Toplu Taşıma Durakları sayı ve nitelik bakımından yeterlidir.	13	4,3	34	11,3	38	12,7	151	50,3	63	21	1	0,3	300	100
Kentsel Donatı elemanları fiziksel engellilerin kullanımına uygundur.	49	16,3	75	25	88	29,3	67	22,3	19	6,3	2	0,7	300	100

**Çizelge 4.14.** Ankete katılanların Mevlana Caddesi yakın çevresinde bulunan meydanlardan memnuniyet değerleri (orsansal)

Meydan Hakkında Görüşler	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Meydan giriş çıkışları belirgindir.	12	4	40	13,3	42	14	151	50,3	55	18,3	300	100
Meydan içerisinde yön bulmak kolaydır.	10	3,3	31	10,3	45	15	157	52,3	57	19	300	100
Meydanlar güvenlidir.	22	7,3	31	10,3	52	17,3	143	47,7	52	17,3	300	100
Meydanlar her iklimde rahat kullanılabilir.	42	14	94	31,3	63	21	85	28,3	16	5,3	300	100
Meydanlarda bulunan kentsel elemanların kullanımı uygundur.	26	8,7	71	23,7	59	19,7	121	40,3	23	7,7	300	100
Meydanlar rahatça fark edilmektedir.	5	1,7	18	6	36	12	183	61	58	19,3	300	100
Meydanlara yaya erişimi kolaydır.	9	3	13	4,3	13	4,3	201	67	64	21,3	300	100
Meydanlara araçla erişim kolaydır.	23	7,7	44	14,7	43	14,3	132	44	58	19,3	300	100
Meydanlarda alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlik imkânı vardır.	31	10,3	66	22	72	24	111	37	20	6,7	300	100
Her meydanın kendine özel bir kimliği vardır.	22	7,3	38	12,7	61	20,3	114	38	65	21,7	300	100

Mevlana Caddesi'nin okunabilirliği, Kevin Lynch (2010)'in ortaya koyduğu fiziksel bileşenler (yollar, sınırlar, odaklar, bölgeler, nirengiler-işaret öğeleri) ile değerlendirilmiştir. Buna göre ankete katılanların %55,7'si odak noktalarının yön bulmaya yardımcı olduğunu, %50,7'si sınırlayıcı kentsel elemanların caddeyi daha anlaşılır kıldığını belirtmiştir. Araştırmaya katılanların %43,3'ü mekân kullanımında işaret öğelerinin kolaylık sağladığını, %42,7' si izlerin (taşıt yolları veya yaya yolları) kolayca ayırt edilebildiğini, %36' sı da caddenin farklı kullanımlar ile bölgelere ayrıldığını belirtmiştir (Çizelge 4.15).

**Çizelge 4.15.** Mevlana Caddesi okunabilirlik değerlendirmesi (oransal)

Kevin Lynch Kriterleri	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
İzler (taşıt yolları veya yaya yolları) kolayca ayırt edilebilmektedir.	9	3	42	14	56	18,7	128	42,7	65	21,7	300	100
Mekân kullanımında işaret öğeleri kolaylık sağlamaktadır(Dikkatinizi çeken herhangi bir öge)	14	4,7	45	15	74	24,7	130	43,3	37	12,3	300	100
Sınırlayıcılar caddeyi daha anlaşılabilir kılmaktadır (Binalar vb.)	6	2	36	12	69	23	152	50,7	37	12,3	300	100
Cadde farklı kullanımlar ile bölgelere ayrılmıştır. (dini bölge, ticaret bölgesi, yeşil alan vb.)	17	5,7	61	20,3	67	22,3	108	36	47	15,7	300	100
Odak noktaları cadde içerisinde yön belirlemeye yardımcı noktalardır. (kavşak, meydan, durak vb.)	3	1	29	9,7	43	14,3	167	55,7	58	19,3	300	100

Anket uygulamasında katılımcılardan anketlerde Mevlana Caddesi'ni sıfat çiftleri ile tanımlamaları istenmiştir. Buna göre Mevlana Caddesi'nin nitelik değerlendirilmesinde sıfat çiftlerinin aldığı ortalama puanlara göre cadde özellikleri; canlı, araç odaklı, eğlenceli, kullanımı rahat, bakımlı, gürültülü, ferah, hızlı, uzun, basit, geleneksel, düzenli, hatırlanabilir, şeffaf, uyumlu, asimetrik, kalabalık, sürekliliği olan, aydınlık, renkli, kimlikli olarak belirlenmiştir (Çizelge 4.16).

**Çizelge 4.16.** Mevlana Caddesi sıfat çiftleri değerlendirmesi (ortalama)

Sıfat Çifti	Frekans	Ortalama Değer
Canlı-Durgun	300	1.08
Yaya odaklı-Araç odaklı	300	-0.20
Sıkıcı-Eğlenceli	300	-0.14
Kullanımı rahat-Kullanımı zor	300	0.50
Bakımı-Bakımsız	300	0.82
Sakin-Gürültülü	300	-0.72
Ferah-Daraltıcı	300	0.22
Yavaş-Hızlı	300	-0.72
Uzun-Kısa	300	0.53
Basit-Karmaşık	300	0.47
Geleneksel-Modern	300	0.99
Düzenli-Dağınık	300	0.79
Hatırlanabilir-Unutulur	300	0.94
Şeffaf-Kapalı	300	0.82
Uyumlu-Uyumsuz	300	0.58
Simetrik-Asimetrik	300	-0.20
Tenha-Kalabalık	300	-0.84
Sürekliliği olan-Sürekliliği olmayan	300	0.36
Aydınlık-Karanlık	300	0.83
Renkli-Renksiz	300	0.51
Kimlikli-Kimliksiz	300	1.10
Toplam	300	5

Ankete katılan kullanıcılardan, Mevlana Caddesi ve yakın çevresini en iyi tanımladığını düşündükleri ilk 3 yapı/mekânı belirtmeleri istenmiştir. Kullanıcıların 20,8'i Mevlana Türbesi ve Meydanı'nın, %14,3'ü Alaeddin Tepesi'nin, %8,3'ü ise Kayalıpark'ın Mevlana Caddesi'ni en iyi tanımladığını ifade etmiştir (Çizelge 4.17).

**Çizelge 4.17.** Mevlana Caddesi'ndeki yapı/mekânların değerlendirilmesi (oransal)

Mevlana Caddesi yapı analizi	Seçilme Sayısı	%
Alaeddin Tepesi	129	<b>14.3</b>
Kayalı Park Tramvay Durağı	34	3.8
Hükümet Meydanı	35	3.9
Kayalı Park	75	<b>8.3</b>
Aziziye Cami	31	3.4
Postane	8	0.9
Ziraat Bankası	13	1.4
Şerafettin Cami	44	4.9
Kapu Cami	28	3.1
Tarihi Mahkeme Hamamı	7	0.8
İplikçi Cami	42	4.7
Valilik Binası	63	7.0
Bedesten	72	8.0
Selimiye Cami	55	6.1
Merkez Bankası	6	0.7
Sarraflar Yeraltı Çarşısı	47	5.2
Saray Çarşısı	21	2.3
Mevlana Türbesi ve Meydanı	187	<b>20.8</b>
Diğer	2	0.2
<b>Toplam*</b>	<b>899</b>	<b>100.0</b>

\*n sayısı örneklem hacmini geçmektedir.

Mevlana Caddesi güvenlik açısından değerlendirildiğinde, kullanıcıların %46,7'si sosyal açıdan, %49'u sağlık açısından güvenli olduğunu belirtmişlerdir. Araştırmaya katılanların %28,7'si ise yaya ve araç yolunun kesiştiği noktaların güvenli olduğunu belirtmiştir (Çizelge 4.18).

**Çizelge 4.18.** Mevlana Caddesi'nin güvenlik değerlendirilmesi (oransal)

Mekân Güvenilirliği	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Sosyal Açıdan Güvenlidir	25	8,3	42	14	55	18,3	140	46,7	38	12,7	300	100
Yaya ve araç yollarının kesişim noktaları güvenlidir.	45	15	75	25	73	24,3	86	28,7	21	7	300	100
Sağlık Açısından Güvenlidir	18	6	23	7,7	50	16,7	147	49	62	20,7	300	100

Ankete katılanların Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağlıklaştırma ve düzenleme çalışmalarına ilişkin görüşleri değerlendirildiğinde, katılımcıların %35'inin bina cephelerinde yapılan sağlıklaştırma çalışmalarının mekân tanınabilirliğini olumlu etkilediğini, %29,7'sinin tramvay yolunun yapılmasının araç yolu algısını zorlaştırmadığını ifade ettikleri belirlenmiştir. Kullanıcıların %57,3'ü yaya yollarının genişletilmesinin daha rahat bir yürüyüş sağladığını, %49,3'ü Bedesten içerisindeki yollarının yayalaştırılmasının mekânın daha kolay algılanmasını sağladığını, %49,3'ü de Mevlana Meydanı'nı daha kolay algılandığını belirtmişlerdir (Çizelge 4.19).

**Çizelge 4.19.** Ankete katılanların Mevlana Caddesi'ndeki cephe sağlıklaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal)

Mevlana Caddesi'ndeki cephe sağlıklaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşler	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Bina cephelerinde yapılan sağlıklaştırma mekân tanınabilirliğini olumsuz etkilemiştir.	67	22,3	105	35	71	23,7	43	14,3	14	4,7	300	100
Tramvay yolunun yapılması araç yolu algısını zorlaştırmıştır.	55	18,3	89	29,7	34	11,3	77	25,7	45	15	300	100
Yaya yollarının genişletilmesi daha rahat bir yürüyüş sağlamıştır.	7	2,3	14	4,7	31	10,3	172	57,3	76	25,3	300	100
Mevlana Meydanı daha kolay algılanmaktadır.	11	3,7	21	7	49	16,3	148	49,3	71	23,7	300	100
Bedesten içerisindeki yollarının yayalaştırılması mekânın daha kolay algılanmasını sağlamıştır.	7	2,3	11	3,7	12	4	148	49,3	122	40,7	300	100

Anket uygulamasında Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmaları sonucunda kullanıcıların alanı kullanım sıklığı sorgulanmıştır. Ankete katılanların %47,3'ü cephe sağlıklılaştırmasının kullanım sıklığını değiştirip değiştirmediği konusunda kararsız olduklarını, %61'i tramvay yolunun yapılmasının, %82,3'ü yaya yollarının genişletilmesinin, %52,7'si Mevlana Meydanı'nın yeniden düzenlemesinin, %87,3'ü de Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılmasının kullanım sıklığını olumlu etkilediğini ifade etmiştir (Çizelge 4.20).

**Çizelge 4.20.** Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmaları sonucunda kullanım sıklığının değerlendirilmesi (oransal)

Cephe sağlıklılaştırması ve Düzenleme Çalışması Sonrası Mekân Kullanım Sıklığı	Olumsuz		Kararsızım		Olumlu		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Bina cephelerinde yapılan sağlıklılaştırmalar	20	6,7	142	47,3	138	46	300	100
Tramvay yolunun yapılması	49	16,3	68	22,7	183	61	300	100
Yaya yollarının genişletilmesi	4	1,3	49	16,3	247	82,3	300	100
Mevlana Meydanı'nın yeniden düzenlemesi	44	14,7	98	32,7	158	52,7	300	100
Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılması	5	1,7	33	11	262	87,3	300	100

Ankete katılanların Bedestende yapılan cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşleri sorgulanmıştır. Kullanıcıların %61,7'si estetik açıdan daha güzel görüldüğünü, %46,7'si yolunu daha kolay bulduğunu, %53'ü cadde içerisinde daha rahat hareket edebildiğini, %48'i Bedesten' in eski haline göre daha güvenli olduğunu ve %47,7'si de Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılmasının erişimi kolaylaştırdığını belirtmiştir (Çizelge 4.21).

**Çizelge 4.21.** Ankete katılanların Bedestende yapılan cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal)

Bedestende yapılan cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmalarına yönelik görüşler	Kesinlikle Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam			
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%		
Estetik açıdan daha güzel görünüyor.	4	1,3	7	2,3	10	3,3	185	61,7	94	31,3	300	100
Daha kolay yolumu bulabiliyorum.	12	4	24	8	69	23	140	46,7	55	18,3	300	100
Daha rahat hareket edebiliyorum.	4	1,3	4	1,3	26	8,7	159	53	107	35,7	300	100
Bedesten çarşısı eski haline göre daha güvenli oldu.	5	1,7	1	0,3	25	8,3	144	48	125	41,7	300	100
Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılması erişimi kolaylaştırmıştır.	4	1,3	5	1,7	17	5,7	143	47,7	131	43,7	300	100

Ankete katılanlardan Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağlıklılaştırması çalışmalarından kaynaklanan değişikliklerden dolayı tarih ve kültür algılarının hangi yönde değiştiğini belirtmeleri istenmiştir. Kullanıcıların %75'i tarihi geçmiş ve kültür algısının arttığını düşünmektedir (Çizelge 4.22).

**Çizelge 4.22.** Mevlana Caddesi'ndeki cephe sağlıklılaştırması ve düzenleme çalışmalarının tarih ve kültür algısına etkisi (oransal)

Tarih ve Kültür Algısı Değişikliği	Frekans	%
Tarihi geçmiş ve kültür algısı artmıştır.	225	75.0
Tarihi geçmiş ve kültür algısı azalmıştır.	39	13.0
Bilmiyorum	36	12.0
Toplam	300	100.0

Ankete katılanların Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin sorunlarına yönelik görüşleri sorgulanmıştır. Buna göre sırasıyla; yoğun taşıt trafiği (%52,7), yeşil alanların az sayıda olması (%46,3), taşıt sürücülerinin davranışları (%39,7), iklimsel koşullara göre korunaklı mekânların olmaması (%38,3), otopark alanlarının yetersizliği (%35) olarak belirlenmiştir (Çizelge 4.23).

**Çizelge 4.23.** Ankete katılanların Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin sorunlarına yönelik görüşlerinin dağılımı (oransal)

Sorunlar	Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum		Toplam	
	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
Yoğun taşıt trafiği	5	1,7	11	3,7	30	10	158	52,7	96	32	300	100
Yeşil alanların az sayıda olması	13	4,3	17	5,7	30	10	139	46,3	101	33,7	300	100
Taşıt sürücülerinin davranışları	6	2	24	8	62	20,7	119	39,7	89	29,7	300	100
Kalabalık-güvensiz olması	50	16,7	69	23	71	23,7	69	23	41	13,7	300	100
Hava ve gürültü kirliliği	67	22,3	76	25,3	47	15,7	81	27	29	9,7	300	100
Görsel kirlilik	71	23,7	87	29	70	23,3	51	17	21	7	300	100
İklimsel koşullara göre korunaklı mekânların olmaması	5	1,7	25	8,3	82	27,3	115	38,3	73	24,3	300	100
Otopark alanlarının yetersizliği	10	3,3	29	9,7	61	20,3	105	35	95	31,7	300	100
Yönünü bulamamak	80	26,7	103	34,3	70	23,3	33	11	14	4,7	300	100
Altyapı eksikliği	95	31,7	108	36	44	14,7	41	13,7	12	4	300	100
Temizlik	105	35	119	39,7	35	11,7	28	9,3	13	4,3	300	100
Bakımsızlık-denetim	109	36,3	109	36,3	50	16,7	14	4,7	18	6	300	100

Anket uygulamasında, kullanıcıların araştırma alanına ilişkin görüşlerini belirtmeleri istenmiştir. Bu doğrultuda alınan cevaplar;

“Otopark eksikliği ve cadde üzerindeki arterlerde taşıt yoğunluğunun fazla olması nedeniyle trafik planlaması ve otoparklar gözden geçirilmeli.”

“Yeşil alanların artırılması, eski dokusunda mevcut olan yeşil alanların Konya’ya tekrar kazandırılmasını temenni ediyorum.”

“Mevlana Caddesinde hafızamda en güzel yer kaplayan mekân Mevlana Müzesinin önündeki banklarda, havuzlardaki fiskeye sesini dinleyerek oturmayı. Maalesef bu duyguyu torunlarımıza aktaramayacağız. Şimdi orası süslü “I love Konya”

yazıları ile doldurulsa da yazın Konya güneşinde o ağaçların gölgesini, serinliğini hep arayacağız. Belediyenin en ufak bir açıklama yapmadan orayı bir beton yığınının döndürmesi çok acı. Konya'nın yıllardır hasretini çektiği yeraltı metrolardan hala ses gelmezken, birden karşımıza adliye tramvayı çıktı. Tramvayların geçtiği raylarda çimlendirme yapılmasını gereksiz buldum. Fuzuli masraf. Adliye tramvay raylarının olduğu bölgede çıkan tarihi eserlerin ne yapıldığına dair bir kamu bilgilendirmesi de yapılmadı. Bu da işin ayrı bir boyutu.”

“Yeşil alanların eksikliği özellikle yaz mevsiminde ciddi problemler oluşturmaktadır. Bu konu üzerine yoğunlaşırsanız daha keyifli yaşanılabilir bir Alâeddin- Mevlana aksı oluşturulmuş olur.”

“Huzurlu bir şekilde yürüyebildiğim bir cadde. Sonunun nereye gideceğini bildiğim için fiziksel açıdan herhangi bir sorun yaşamıyorum. Cephe düzenlemeleri yeni bir mekân kullanıcısı için yanıltıcı olabiliyor. Fakat bu cephe sağıklaştırmaları her zaman kullanan bir kişi için daha temiz ve güvenli bir çevre oluşturmaktadır. Mevlana Caddesi günün belli saatlerinden sonra sosyal açıdan tehlikeli bir hal almaktadır. Bu da sanırım Mevlana Türbesi ve çevresinde yaşayan insan profilinden kaynaklanan bir sorun. Bu durum güvensizlik meydana getirmekte olup güvenliği sağlayacak önlemler çoğaltılabilir. Örneğin aydınlatmalar fazlalaştırılabilir, günlük sürekli kullanım alanları oluşturulabilir. Esnaf dükkânını kapatıp gittiği zaman bu caddede nerdeyse hayat bitiyor. Buna önlemler alınabilir.”

“Mevlana Meydanı ve caddesi sanki turistik hedeflerden farklı olarak birtakım diğer amaçları gerçekleştirmek üzere dizayn edilmiş gibi duruyor, yaya ve araç trafiği eskiye nazaran çok çok kötü, düzgün bir fizibilite çalışması yapılmadığı aşıkâr, yoğunluğu dengeli tutabilecek yaya ve araç geçiş noktaları çok problemler, Mevlana Caddesi'nin sonunda türbenin eski girişinin olduğu alanlar yeşildi, ağaçlar vardı, türbede ziyaretini tamamlayan turistler o alanda banklarda otururdu, meydanı havalı ve turistik kırlardı, o alan şu anda yeşil değil. O alanın yeşilini yok ettiler, betonlaştırdılar ve orada türbenin dibinde miting yapılıyor, Sultanahmet meydanının ortasında, Ayasofya'nın dibinde, Topkapı'nın girişinde miting yapmak kulağa nasıl tuhaf geliyorsa Mevlana meydanının göbeğinde, turistlerin de yoğunlukta olduğu alanda miting yapmak o kadar sorgulanabilir olsa gerek. Yaya kaldırımları rahat yürüyüş için de problemler görünmektedir, cadde üzerindeki mimaride çok ciddi aksaklıklar söz konusu, simetrik yapılaşma mevcut olmayıp, mimari iyileştirmenin de olması şart görünmektedir.”

“Mevlana Caddesi ferah bir durumdan çok uzaktadır, ayrıca eski turistik hali yok denecek kadar azdır, yaya ve araç trafiği çok yoğun, alternatif geçiş noktaları yapılmalı. Caddeye tramvay olmadı, çok kötü bir proje. Şehrin kalbi olan bir noktayı insanlarla beslemez de böyle bir tramvay yolu projesiyle boğarsanız oradan hayat bulmak güçleşebilir, cadde ve meydan çok daraldı, modern şehir görünümünden de fazlasıyla uzaklaştırıldı.”

“Mevlana Türbesi'nin önünde bulunan ağaçların ve park düzenlemelerinin kaldırılıp tıraşlanması ve bu alanın betonlaştırılması düşünüldüğü gibi "meydanın görülebilirliğini artırmak" değil, anlamsız bir boşluk yaratmaktır. Ona bir nebze anlam katmak amacıyla türbe önü meydanına plastikten "K♥NYA" yazısı eklenerek bu boşluğun ve hiçliğin aslında fark edildiği fiilen itiraf edilmiş ve "betondan boşluk" mânâsızlığı yetkililerce bir nebze giderilmek istenmiştir. (Burası yeri değil fakat aynı tıraşlama işlemi bugün Kültürpark denen yerde kütüphanenin önünde de yapılmıştır.)

Meydan yaratmak, toplanılacak geniş alanlar açmak otokratik kültürlerde halkı toplayıp planlanan seslere / sese akortlamak maksatlı siyasi mühendislik hamleleridir. Günümüz toplumu internetle tanışık ve barışık, fikir teatisi ve kazanımını online sağlayan, sosyalleşmesinin önemsiz sayılmayacak bir kısmını paylaşım siteleriyle gerçekleştiren bireylerden oluşmaktadır. Şehir meydanlarının toplanma ve gövde gösterisi yapma alanlarına ihtiyacı yoktur. Özel olarak türbe önü, miting yapılacak nümayiş sergilenen bir boşluk hiç değildir. Eğer böyle görülüyor ve tasarlanıyorsa, buranın "din-kültür turizmi" vasfının önemsenmediği çıkarımını yapmak zor değildir. Bedesten ve civarında yapılan restore - yenileme çalışmaları aslına uygun değildir. Yapılan yenileme çalışması başka illerde de yapılan "paket" çalışmalardan biridir, bir nevî "standart restore"dir. Örnek vermek gerekirse Ankara Hamamönü, Ankara Hacı Bayram Veli Civarı, Ankara Beypazarı ve Konya Bedesten dörtlüsü sayılabilir. Bu dörtlünün her biri farklı kültürel ve tarihi dokuya, getirimlere, iklime, özelliklere, motife, fonksiyona sahip olmalarına rağmen aynı ve tek tip "yenilenmişlerdir." Bu yeniden kimliklendirme faaliyetinin öznesinin ilgili yerlere aynı kültürel dokuda bulunmak istemesini benzemezleri tiplendirme olarak görebiliriz. Farklı yerler tek bir ortak noktadan görülüyor, hepsi sadece "tarihî" kabul ediliyor ve tarihî olan her mekân beyaz alçı kahverengi ahşapla gıcır gıcır Safranbolu Evleri hâline getiriliyor. Bu faaliyet tarihî bilinci veya farkındalığı artırmak bir yana mevcut tarihî algıları da silip süpürmekte, mekânların kendilerine has dekorlarını detaylarını aynılaştırarak onları otantik konumlarından koparmakta, mahsus şahsiyetlere sahip bulunan "original,

unique" mekânlar, aynı elin ürünü sıradan, tek tip binalara dönüştürülmekte ve şahsiyetleri baltalanmaktadır. Buraları ziyaret eden insanların zihninde buraların - sözgelimi Bedesten Çarşısı'nın- belli ki tarihî bir yer olduğu algısı oluşabilir lakin çarşının tarihin hangi kısmında hangi alamet-i fârikasıyla var olduğu ve bugüne ne gibi işlevleri icra ederek niçin ulaşabildiği gibi ancak mekâna mahsus göstergelerle anlaşılabilir resim oluşamaz. Bu ankette ancak "gürültü kirliliği, taşıt şoförlerinin davranışları" gibi genel ifadelerle etrafında dolaşılacak problemlerden birisi de gereksiz ve yüksek sesle korna/klakson çalınmasıdır. Bu konuda ikaz levhalarıyla sürücüler uyarılmalı ve sükûnetin teminine çalışılmalıdır."

#### 4.7. Gözlem Verilerinin Değerlendirilmesi

Mevlana Caddesi, mekânsal verilerinin değerlendirilmesi için gözlem yöntemiyle kullanıcı ve mekân ilişkisi incelenmiştir. Bu değerlendirme okunabilirlik, erişilebilirlik, çeşitlilik ve imgelenebilirlik parametreleri doğrultusunda yapılmıştır.

Mevlana Caddesi doğrusal bir yapıya sahip olmasından dolayı rahat görüş açısına sahiptir. Caddenin her iki ucunun da görülebilir olması kolay okunmasını sağlamakta ve dolayısıyla algılanabilirliğini artırmaktadır. Şekil 4.21 ve Şekil 4.22'deki görsellerde Mevlana Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları görülmektedir.



Şekil 4.21. Mevlana Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları (Orijinal, 2018)



Şekil 4.22. Mevlana Caddesi'nin başlangıç ve bitiş noktaları (Orijinal, 2018)

Caddenin karşılıklı kaldırımları görülebilir açıklıkta tasarlanmıştır. Bu durum kullanıcının çevresini rahatlıkla görebilmesini ve kendini güvende hissetmesini sağlamaktadır (Şekil 4.23.).



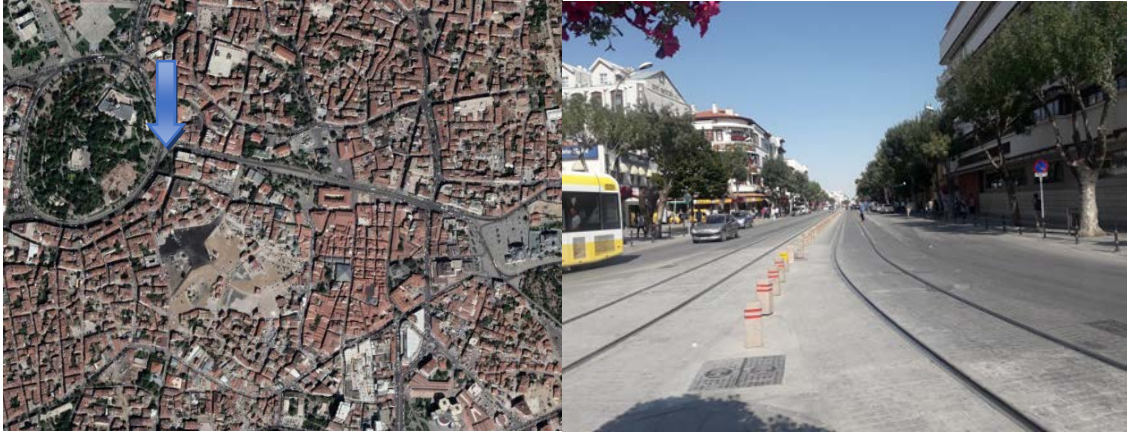
Şekil 4.23. Mevlana Caddesi'ndeki karşılıklı kaldırımların görülebilir olması (Orijinal, 2018)

Ada büyüklüklerinin insan ölçeğine uygun olması geçirgenliği sağlayarak kaybolmuşluk hissini ortadan kaldırmaktadır. Şekil 4.24'de bina cephelerinin insan ölçeğine uygun olduğu görülmektedir. Bina cephelerinin uzunluğunun geçirgenliğe imkân tanması erişilebilir mekân algısını oluşturmaktadır.

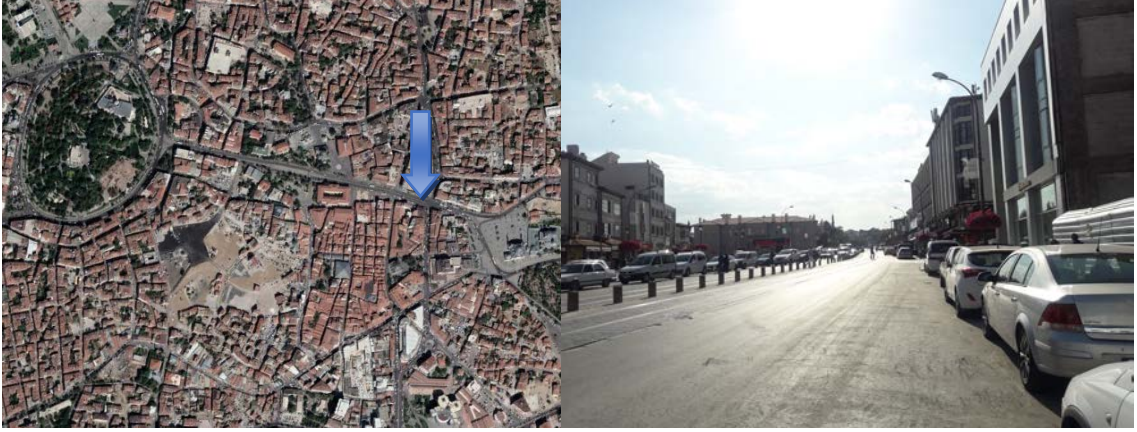


Şekil 4.24. Mevlana Caddesi'ne cephe veren binaların kat yükseklikleri (Orijinal, 2018)

Mevlana Caddesi'nin hem tramvay hem de motorlu araçlar için ortak kullanılan bir cadde olması trafik güvenliğini olumsuz etkilemiştir. Trafik işaret ve lambaları ile güvenlik sağlanmaya çalışılmış olsa da engelli, çocuk, çocuğu olan bireylerin ve yaşlıların kullanımına uygun değildir (Şekil 4.25 - 4.26). Ayrıca trafiğin yoğun olduğu saatlerde yayalar daha hızlı hareket etmek zorunda kalmaktadır. Bu da kullanıcının mekânı daha iyi deneyimlemesine engel olmakta ve algılamasını zorlaştırmaktadır. Sonuç olarak taşıt yolunun karmaşası, okunabilirlik ve erişilebilirlik algısını olumsuz etkilemektedir.



Şekil 4.25. Mevlana Caddesi başlangıç noktası (Orijinal, 2018)



Şekil 4.26. Mevlana Caddesi (Orijinal, 2018)

Bedesten bölgesinde (Geleneksel Çarşı) yapılan cephe sağlıklılaştırması çalışmasında binaların ölçeğinin korunması fiziksel ve görsel açıdan erişilebilir bir mekân olmasını sağlamıştır. Bedesten bölgesinde yapılan yayalaştırma uygulaması mevcut araç yoğunluğunu ortadan kaldırmıştır. Bedesteni yaya olarak deneyimleyen kişi, mekân ile daha çok etkileşim halinde olduğu için mekân hakkında daha çok bilgi edinmektedir. Dolayısıyla mekânın okunabilirliği kolaylaşmıştır (Şekil.4.27). Bedesten bölgesine tramvay, otobüs ve minibüs gibi toplu taşıma araçları ile rahat erişilebilmektedir. Özel aracı ile gelmeyi tercih edenler ise otopark sorunu yaşamaktadır.



Şekil 4.27. Bedesten içinde yayalaştırılmış yol (Orijinal, 2018)

Mevlana Caddesi'nde bulunan kaldırım genişliklerinin yer yer değişmesi rahat ve kolay erişimi kısıtlamaktadır (Şekil 4.28).



Şekil 4.28. Kaldırımların genişleyip-daralması (Orijinal, 2018)

Cadde içerisinde bulunan kaldırımlarda, fiziksel engelli kullanıcılar için işaretlemeler, hemzeminine yakın kaldırımlar, ağaç altı ızgaralar, trafik ışıklarında sesli uyarıcılar ve rampalar bulunmaktadır (Şekil 4.29) (Şekil 4.30) (Şekil 4.31).



Şekil 4.29. Mevlana Caddesi'nde bulunan engelli kullanıcılar için işaretlemeler (Orijinal, 2018)

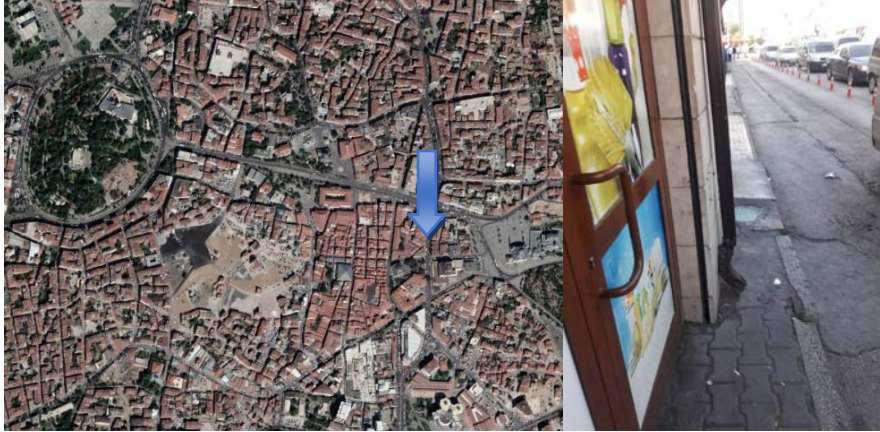


Şekil 4.30. Mevlana Caddesi'ndeki hemzemin seviyesindeki kaldırımlar (Orijinal, 2018)



Şekil 4.31. Mevlana Caddesi'nde bulunan ağaç altı ızgara (Orijinal, 2018)

Dükkan girişleri ise çoğunlukla hemzemin ile aynı girişte olmakla beraber bu özellikte olmayan yerler de bulunmaktadır. Kaldırım genişlikleri, genel olarak engelli kişilerin kullanabileceği genişliktedir. Fakat kaldırımların bazı kısımları tekerlekli sandalyenin geçemeyeceği genişliktedir (Şekil 4.32). Dolayısıyla cadde engelli kişilere kullanım fırsatı verse de bazı kısımları yeterince erişilebilir değildir.



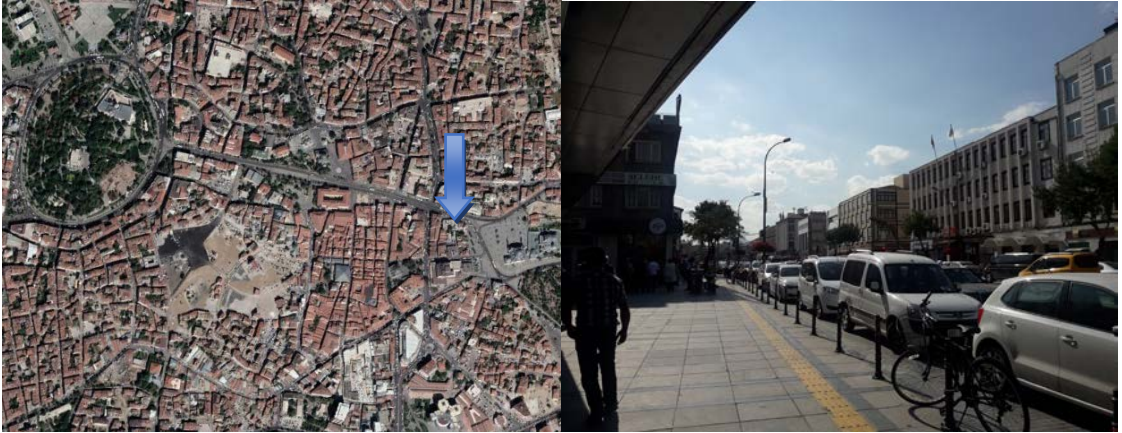
Şekil 4.32. Engelli bireyler için elverişli olmayan kaldırım genişliği (Orijinal, 2018)

Bedesten içerisindeki kaldırım döşemelerinde ise engelli kullanıcılar için herhangi bir işaretleme bulunmamaktadır. Fakat kaldırım döşemeleri konforlu bir kullanım sağlamaktadır. Dükkan girişleri ise hemzemin seviyesindedir (Şekil 4.33).



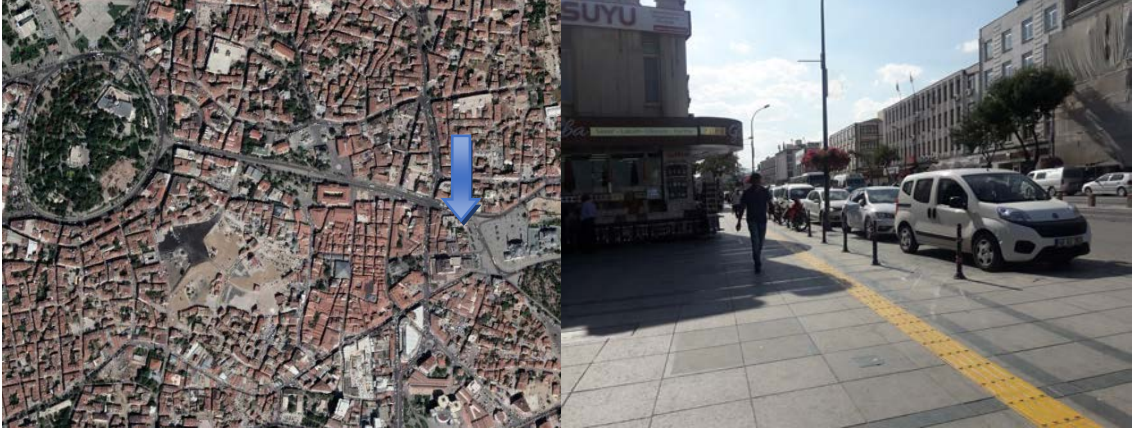
Şekil 4.33. Hemzemin ile aynı seviyede dükkân girişleri (Orijinal, 2018)

Kentin hemen hemen her bölgesine hizmet veren toplu taşıma araçlarının durak noktasının Mevlana Caddesi üzerinde olması, alanın erişilebilirliğini artırmaktadır. Mevlana Caddesine özel araç ile rahat ulaşılabilmesine rağmen otopark eksikliği, cadde üzerinde parklanma sonucunda yaya ve taşıtlar için sorun oluşturmaktadır (Şekil 4.34).



Şekil 4.34. Mevlana Caddesi üzerine park eden araçlar (Orijinal, 2018)

Mevlana Caddesi'nde bulunan kaldırımların genişliği ve döşeme malzemesi yaya erişimi açısından rahat bir yürüyüş sağlamaktadır (Şekil 4.35).



Şekil 4.35. Kaldırım döşemesi (Orijinal, 2018)

Mevlana Caddesi'nin yaya ve toplu taşıma araçları ile erişilebiliyor olması, kullanıcının konforlu bir şekilde mekânı deneyimlemesini ve daha rahat algılamasını sağlamaktadır. Engelli kullanıcılar için otobüs durakları yer işaretlemeleri ile belirtilmiştir. Fakat bu işaretleme görme engeli olan bireyler için yeterince duyumsanabilir değildir. Kayalıpark tramvay durağında engelli bireylerin fark edebilmesi için herhangi bir işaretleme bulunmamaktadır (Şekil 4.36).



Şekil 4.36. Engelli bireyler için işaretlemeler (Orijinal, 2018)

Kaldırım yüksekliği engelli bireylerin kullanımına uygundur. Ancak bazı otobüs ve minibüslerin giriş kapıları tekerlekli sandalye ile kullanıma uygun değildir. Tramvay duraklarında ise tramvaya binış kapıları için yer döşemesinde işaretlemeler bulunmaktadır. Fakat tramvay durağının genişliği, tekerlekli sandalye kullanıcısı için güvenli değildir. Bunun yanı sıra tramvay durağının yoğun taşıt trafiğinin ortasında bulunması da bir sorundur. Tramvayların hemzemin seviyesinde olması tekerlekli sandalye kullanan bireyler için kolaylık sağlamaktadır.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin, ticaret odağı olarak planlanmış olması nedeniyle, cadde üzerinde farklı ihtiyaçlara yönelik alışveriş mekânları yer almaktadır. Genellikle tarih ve kültürü yansıtan eşyaların satıldığı dükkânlar ve gıda, tekstil, yönetim, eğlence, turizm gibi farklı sektörlerden de ticaret alanları bulunmaktadır. Birden fazla ticari kullanım alanlarının olması ticari fonksiyonlarda çeşitliliğin olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra dini mekânların, meydanların ve dinlenme alanlarının da bulunduğu cadde, kamusal kullanım çeşitliliği göstermektedir. Fakat bu alanlar çoğunlukla gündüz kullanıma uygun olduğu için Mevlana Caddesi ve yakın çevresi akşam saatlerinde tenhalaşmaktadır. Bunun nedeni ise akşam kullanımına uygun ticari-kültürel etkinlik alanlarının ve konut alanlarının bulunmamasıdır.

Konut işlevinin bulunduğu mekânlar, kullanıcısı tarafından kontrol edilen alanlardır. Konut alanları kamusal mekânlardan daha çok sahiplenilen mekânlardır. Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin konut alanı gibi ikinci bir işlevi bulunmamaktadır. Bu nedenle akşam saatlerinde tenhalaşmakta ve güvensiz olarak algılanmaktadır. Dolayısıyla Mevlana Caddesi fonksiyonlarda çeşitlilik ve karma kullanım açısından zayıf kalmıştır.

Mevlana Caddesi'ndeki yapılar, sağlıklılaştırma çalışmasından sonra daha düzenli ve bakımlı bir görüntüye sahip olmuştur. Fakat aynı tür malzeme kullanılması mekân algısının zayıflamasına neden olmuştur. Özellikle Bedestende yapılan cephe sağlıklılaştırma çalışmasında bu durum gözlenmektedir. Bedestende bulunan binaların yükseklik ve genişlik ölçülerinin birbirine yakın olması ve cephelerinin aynı malzeme ile düzenlenmesi, mekân algısının zayıflamasına neden olmuştur (Şekil 4.37).



Şekil 4.37. Bedesten'de dükkânların cephe görünümü (Orijinal, 2018)

Bina cepheleri iyi ve tarihi dokuya uygun bir görüntüye sahip olsalar da (özellikle Bedesten içerisi) görünüşleri aynılaştırılmıştır. Bunun yanında sağlıklılaştırma çalışması, mekân okunabilirliğini de olumsuz etkilemiştir. Kentin kenarları olarak tanımlanan bina cephelerine yapılan bu çalışma, mekânın kimliğini olumsuz etkilemiştir.

Tarihi ve kültürel geçmişi ile belirli bir kimliğe sahip olan Mevlana Caddesi ve yakın çevresi, kentin en önemli hafıza mekânlarından birisidir. Mevlana Caddesi, teknolojinin gelişmesiyle büyüyen kentlerin, değişen ticari tercihlerine rağmen, sahip olduğu kimliği ile her zaman kullanılan mekânlardan olmuştur. Bunun yanında Mevlana Türbesi, Alaeddin Tepesi ve cadde üzerinde bulunan daha birçok tarihi yapılar, burayı görmeyenlerin zihninde bile bir imge olmayı başarmıştır. Bu nedenle araştırma alanı kuvvetli bir imgelenebilirlik özelliği taşımaktadır.

Mevlana Caddesi içerisinde bulunan bu imgeler kullanıcısı için ipuçları sunmaktadır. Caddenin karşılıklı kaldırımlarında, kullanıcının zihninde yer edecek yapılar bulunmaktadır. Hatta bu görsel çeşitlilik kişinin caddeyi sıkılmadan kullanmasını da sağlamaktadır.

Mevlana Caddesi üzerinde bulunan Kayalıpark'ın doğal peyzaj öğeleri bir kimlik elemanı özelliğindedir (Şekil 4.38). Fakat araştırma alanı içerisinde bu gibi doğal kimlik elemanları yetersizdir. Hatta Mevlana Meydanı'nda bulunan doğal kimlik elemanlarının tamamen kaldırılması, kullanıcıların algısını olumsuz etkilemiştir. Mevlana Caddesi üzerinde imge elemanları da bulunmaktadır. Bunlara Hükümet Meydanı'nda, Kayalı Park'ta ve Sarraflar Yeraltı Çarşısı üzerindeki açık alanda bulunan su öğeleri, Mevlana Meydanı'nda bulunan Konya yazılı plastik öge, Mevlana ve Şems Anıtı gibi imgeler örnek gösterilebilir (Şekil 4.39).



Şekil 4.38. Kayalıpark (Orijinal, 2018)



Şekil 4.39. Mevlana Meydanı plastik ögesi (Orijinal, 2018)

Araştırma alanı Kevin Lynch'in ortaya koyduğu fiziksel bileşenlere göre değerlendirildiğinde; Mevlana Caddesi tarihi bir güzergâhı temsil etmektedir. Dolayısıyla kent içerisinde bir iz özelliğindedir. Cadde ve yakın çevresinde tarihi ve kültürel birçok yapı olduğu için işaret ögeleri açısından da zenginlik göstermektedir. Sınırlayıcılar olarak kabul edilen binalar ise; Mevlana Caddesi'ne doğrusal bir yapı kazandırmaktadır (Şekil 4.40).



Şekil 4.40. Sınır özelliği taşıyan binalar (Orijinal, 2018)

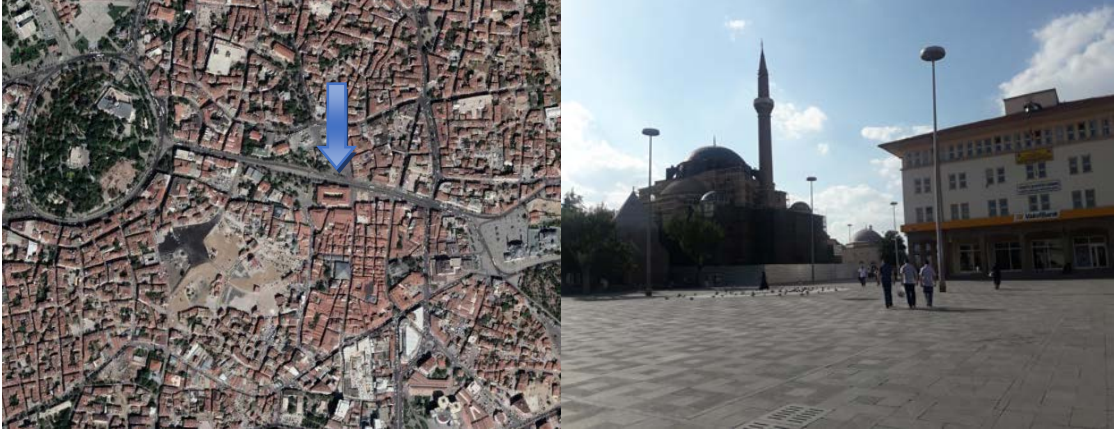
Bölge olarak tanımlandığında ise, Mevlana Türbesi, Şerafettin Cami, Hükümet Meydanı, İplikçi Cami ve çevresi ibadet amaçlı kullanılan, Kayalıpark ve Şerafettin Cami'nin batısı yeşil alan özelliği gösteren, Mevlana Caddesi üzeri ve Bedesten ise ticarin yoğunlaştığı bölgeler olarak değerlendirilebilir. Odak noktası olarak da tramvay ve otobüs durakları, Alaeddin Tepesi ve Mevlana Meydanı bulunmaktadır.

Mevlana Meydanı, Hükümet Meydanı ve Kayalıpark'ın kendine özgü karakterleri bulunmaktadır. Kayalıpark içerisinde doğal öğelerin, dinlenme alanlarının, kamusal ve ticari yapıların, toplu taşıma duraklarının bulunduğu bir odak noktasıdır. Birden fazla fonksiyona sahip olan bu mekân, her bir kullanıcının ihtiyacı doğrultusunda zihninde bir imge oluşturmuştur. Sahip olduğu peyzaj dokusu sayesinde yaz mevsiminde kullanıcılarına ferah bir ortam sağlamakta ve mekânı tanımlayan bir ölçek kazandırmaktadır. Kayalıpark'ın içerisinde bulunan resmi kurumlar, farklı yaştaki kullanıcılara hizmet etmektedir. Dolayısıyla Kayalıpark, çeşitlilik ve imgelenebilirlik özelliğine sahip bir mekândır (Şekil 4.41).



Şekil 4.41. Kayalıpark (Orijinal, 2018)

Araştırma alanı içerisinde bulunan bir diğer meydan, Şerafettin Cami'nin doğusunda bulunan Hükümet Meydanı'dır. Meydan fonksiyon açısından değerlendirildiğinde bisiklet parkı, dini ve ticari yapılar içermektedir. Şerafettin Cami'nin çevresinin açık olması, kamusal alan kullanımını ve okunabilirliğini kolaylaştırmaktadır. Meydanı sınırlandıran ve ölçek kazandıran binalar, mekânın güvenli olduğu algısını desteklemektedir. İçerisinde bulunan kültür havuzu olarak adlandırılan su ögesi meydanı tanımlayan bir kent imgesi özelliğindedir. Meydanda yaz ve kış aylarında kullanılacak korunaklı bir alan, bitkisel öğeler, dinlenme alanları bulunmamaktadır. Bu nedenle meydan, kullanıcısı için sadece geçiş mekânı niteliğindedir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42. Hükümet Meydanı (Orijinal, 2018)

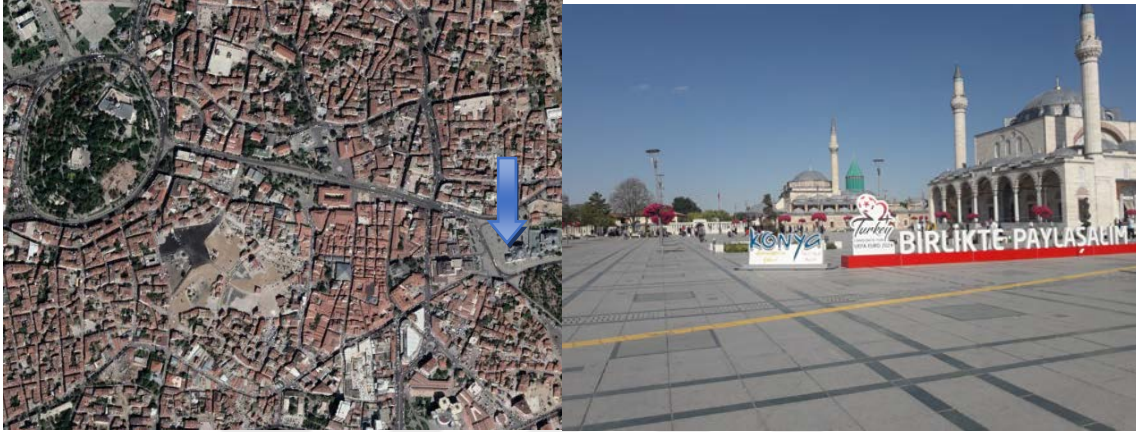
Hükümet Meydanı'nın devamı niteliğindeki Sarraflar Yeraltı Çarşısı'nın üzerindeki alan da caddenin yoğun kullanılan mekânlarından. Bu alan içerisinde ticaret ve dinlenme işlevleri bulunmaktadır. Ticari dükkânlar meydan için kenar özelliği taşımaktadır. Bu da mekâna doğrusal bir algı vererek okunabilirliğini artırmaktadır. Dinlenme alanlarında ise süs havuzu ve banklar bulunmaktadır. Ancak bu dinlenme alanları farklı iklim koşullarına göre korunaklı alanlar olmadığı için fonksiyon çeşitliliği sunmamaktadır (Şekil 4.43).



Şekil 4.43. Sarraflar Yeraltı çarşısı üzerindeki meydan (Orijinal, 2018)

Araştırma alanında bulunan bir diğer meydan, Mevlana Meydanı'dır. Meydan içerisinde tarihi ve dini yapıların bulunması nedeniyle güçlü bir kimliğe sahiptir. Fakat dış mekân düzenlemesi ile doğal peyzaj öğelerinin tamamen kaldırılması alan okunabilirliğini olumsuz etkileyerek boş-tanımsız algılanmasına neden olmaktadır. Mekânın bu derece boş bırakılması kapalılık hissini olumsuz etkilemiş ve buna bağlı olarak güvenlik algısının yok olmasına neden olmuştur (Şekil 4.44). Ayrıca içerisindeki

imgelerin yok olması kullanıcının hafızasını da olumsuz etkilemiştir. Meydana yerleştirilen plastik malzemeli Konya yazısı ise mekân ile özdeşleşmeyen, yalnızca yol tarafında kullanılabilir bir obje niteliğindedir. Meydan, kendine özgü ölçeğini yitirerek insan ölçeğinin dışına çıkmıştır. Her iklim koşuluna uygun korunaklı alanların bulunmaması, buluşma noktası olma ve dinlenme alanı özelliğini yitirmesine neden olmuştur (Şekil 4.45).

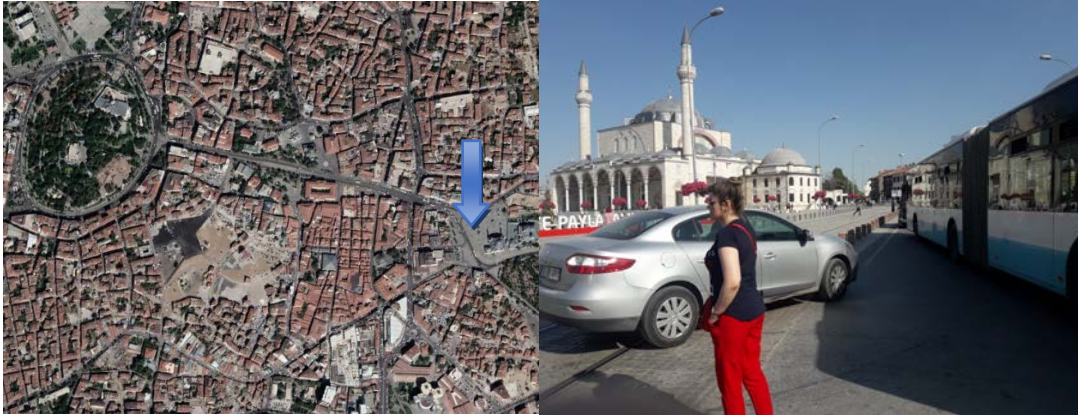


Şekil 4.44. Mevlana Meydanı (Orijinal, 2018)



Şekil 4.45. Mevlana Meydanı'nda bulunan kentsel donatı elemanları (Orijinal, 2018)

Erişilebilirlik açısından değerlendirildiğinde ise toplu taşıma ile erişim kolaydır. Fakat meydanı çevreleyen yolun trafik yoğunluğundan dolayı yaya erişimine elverişli değildir. Özel araçla erişim kolay olsa da otopark sorunu nedeniyle sıkıntılıdır (Şekil 4.46).



Şekil 4.46. Mevlana Caddesi tramvay ve araç yolu kesişimi (Orijinal, 2018)

#### 4.8. Gözlem ve Anket Verilerinin Birlikte Yorumlanması

Mevlana Caddesi, okunabilirlik, çeşitlilik, erişilebilirlik ve imgelenebilirlik parametreleri çerçevesinde, kavramsal araştırmalar, gözlem ve anket bulguları ışığında değerlendirilmiştir.

Kullanıcı kentsel mekânı okuyabildiği ölçüde kullanabilmektedir. Okunabilirlik memnuniyet kavramı ile ilişkilidir. Bu nedenle Mevlana Caddesi içerisinde bulunan fonksiyonların ve kentsel donatıların memnuniyet durumları değerlendirilmiştir.

Mevlana Caddesi fonksiyon memnuniyeti açısından en yüksek dereceye sahip olan kullanım %54,3 değeriyle dini tesisler olmuştur. Mevlana Caddesi'nde bulunan camilerin hem açıkça görülebilmesi hem de güçlü tarih algısına sahip olması kullanıcının ilgisini çekmektedir. Memnuniyeti açısından en fazla tercih edilen diğer fonksiyon turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (%52,7) olmuştur. Mevlana Caddesi tarihsel süreçte işlevini kaybetmeden günümüze kadar gelen bir mekândır. Bu nedenle tarih ve kültürün yaşatıldığı çok sayıda dükkân bulunmaktadır. Memnuniyet derecesinin yüksek olması kuvvetli bir tarih ve kültür algısının olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda tarih ve kültürü yaşatan bu ticari mekânlar birer imge özelliği kazanmıştır. Turistik eşyaların satıldığı dükkânlardan sonra en fazla tercih edilen fonksiyon ise alışveriş mekânlarıdır (%51,7). Bu da ticari anlamda kullanıcının memnuniyetini kazandığını göstermektedir. Diğer fonksiyonların memnuniyet değerleri ise sırasıyla; restoranlar (%47,7), dinlenme alanları (%43,3)'dir. Konaklama mekânları kent halkı tarafından fazlaca kullanılmayan bir fonksiyon olduğundan ankete katılanların %43'ü kararsız olduğunu belirtmiştir. Mevlana Caddesi kullanıcısının %39,7'si idari yapıların memnuniyeti hakkında kararsız kalmıştır. Bunun nedeni ise idari yapıların farklı yaştaki kullanıcılara hitap etmemesinden kaynaklanmaktadır. Ankete katılanların %32'si sosyo-

kültürel tesislerden %37'si de yeşil alan-parklardan memnun olduğunu belirtmiş olsa da Mevlana Caddesi'nde sosyo-kültürel etkinliklere yer verilmemesi ve yeşil alanların dış mekân düzenlemesi ile azaltılmış olması bu oranın düşük olmasının sebeplerindedir. İklimsel koşullara göre korunaklı alanların memnuniyet değerlerinin birbirine yakın olması (%28,3 katılıyorum, %25,7 kararsızım ve %20,3 katılmıyorum) iklimsel koşullara göre korunaklı alanların yeterli olmadığını göstermektedir. Mevlana Caddesi üzerindeki kafe tarzındaki işletmelerin yetersiz olmasından dolayı memnuniyet derecesi düşük (%29,3) çıkmıştır.

Kentsel donatı memnuniyeti değerlendirildiğinde, kullanıcıların %41'i işaret ve bilgi levhaları yönü kolay bulduklarını ifade etmiştir. Buna göre ankete katılanların çoğunlukla işaret ve bilgi levhalarından faydalanarak caddeyi kullandıkları tespit edilmiştir. Dolayısıyla cadde içerisindeki okunabilirliğin düşük olduğu ve işaret ve bilgi levhalarından yardım alındığı tespit edilmiştir.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresinde bulunan kent elemanlarının memnuniyeti değerlendirildiğinde, kullanıcıların %36,3'ü oturma elemanları, %37'si wc'ler hakkında memnuniyetsizliklerini belirtmiştir. Ankete katılanların %40,7'si bisiklet parkları, %29,3'ü fiziksel engelliler için işaretlemeler hakkında kararsız kaldığını belirterek yeterli görmediği ifade etmiştir. Memnuniyet değeri yüksek olan kent elemanları ise, çöp kutuları (%35,7), peyzaj öğeleri (%29), kaldırım döşemeleri (%48,3), aydınlatma elemanları (%60,7), sınırlayıcılar (%41) ve toplu taşıma durakları (%50,3) olduğu tespit edilmiştir. Bu veriler doğrultusunda kentsel donatı elemanlarının çeşitlilik açısından yetersiz kaldığı belirlenmiştir.

Mevlana Caddesi'nin okunabilirliği değerlendirildiğinde; ankete katılanların %42,7'si izlerin (taşıt yolları veya yaya yolları) kolayca ayırt edilebildiğini belirtmiştir. Mevlana Caddesi, doğrusal olması nedeniyle, yaya ve araç yolu kolay ayırt edilebilir ve okunabilir bir özelliktedir. Ankete katılanların %43,3'ü yol bulmada ve yönlenmede işaret öğelerinin kolaylık sağladığını ifade etmiştir. Mevlana Caddesi tarihi bir geçmişe sahip olduğu için mekân kullanıcılarına farklı işaret öğeleri sunmaktadır. "Sınırlayıcılar caddeyi daha anlaşılabilir kılmaktadır" ifadesine %50,7 katılıyorum cevabı, mekânın barındırdığı sınırlama özelliğine sahip elemanların algılandığını göstermektedir. "Cadde farklı kullanımlar ile bölgelere ayrılmıştır" ifadesine kullanıcıların %36'sı katıldığını belirtmiştir. Aynı zamanda bu ifadeye verilen %22,3 kararsızım ve %20,3 katılmıyorum cevabı mekânın bölgeler halinde algılanmadığını göstermektedir. Ankete katılanların %55,7'si odak noktalarının cadde içerisinde yön belirlemeye yardımcı olduğunu

belirtmiştir. Dolayısıyla Mevlana Caddesi'nde bulunan odak noktaları kullanıcı tarafından fark edilmektedir.

Okunabilirliği yüksek olan mekânlar kolay algılanmaktadır. Bunun yanında okunabilir mekânlar kullanıcı tarafından erişilebilir olarak algılanmaktadır. Bu nedenle Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin kentsel fonksiyonlara erişilebilirliği değerlendirilmiştir. Ankete katılan kullanıcıların %60,3'ü toplu taşıma duraklarının erişilebilir olduğunu belirtmiştir. Bunun nedeni Mevlana Caddesi'ne otobüs, minibüs ve tramvay ile ulaşım imkânının olmasından kaynaklanmaktadır. Birden fazla toplu taşıma imkânının olması kullanıcıya erişilebilir algısı vermektedir.

Mevlana Caddesi tarihi açıdan zengin geçmişe sahip olduğundan yurtiçi ve yurtdışından birçok turistini ilgisini çekmektedir. Dolayısıyla cadde üzerinde birçok konaklama mekânı bulunmaktadır. Bu nedenle kullanıcıların %57'si konaklama mekânlarının erişilebilir olduğunu ifade etmiştir. Bunun yanı sıra kullanıcıların %50,3'ü dini tesislere, %54,3'ü idari yapılara erişilebilirliğin kolay olduğunu belirtmiştir. Buna göre çalışma alanı içerisindeki dini tesislere, idari yapılara ve konaklama mekânlarına erişilebilir algısı oluşmuştur.

Ankete katılanların %57'si toplanma alanlarına, %55'i restoranlara, %53,3'ü alışveriş mekânlarına, %51,7'si turistik eşyaların satıldığı dükkânlara, %49'u sosyal aktivite mekânlarına, %43'ü yeşil alan-parklara erişimin kolay olduğunu belirtmiştir. Bu durum ticari çeşitlilik anlamında erişilebilir olduğunu göstermektedir. Kafelere erişimde ise kullanıcıların %31,1'i kararsız kaldıklarını ifade etmiştir. Mevlana Caddesi'nde kafe tarzında ticari işletmeler çok nadir bulunduğu için erişilebilirlik açısından zayıf kalmıştır.

Güvenlik duygusu da erişilebilirlik açısından önemli bir kriterdir. Bu nedenle Mevlana Caddesi' nin güvenlik düzeyi de ölçülmüştür. Ankete katılanların %46,7'si sosyal açıdan güvenli olduğunu, %28,7'si yaya ve araç yolunun birleştiği noktalar açısından güvenli olduğunu ve %49'u da sağlık açısından güvenli olduğunu belirtmiştir. Yaya ve araç yolunun birleştiği noktalar açısından güvenilirlik ifadesine verilen cevapların yüzde değerleri birbirine yakın olduğu için, Mevlana Caddesi ve yakın çevresi ulaşım güvenliği algısının zayıf olduğu gözlenmiştir.

Meydanlar, yayaalar için önemli geçiş alanlarıdır. İletişimin ve etkileşimin en fazla sağlandığı alanlar olan meydanlar, kentsel mekân algısını da etkilemektedir. Bu nedenle Mevlana Caddesi üzerinde bulunan meydanların da kullanıcı algısı değerlendirilmiştir. Buna göre; Mevlana Caddesi'nde bulunan meydanlar okunabilirlik

algısı açısından incelendiğinde %50,3 oranında meydanların giriş ve çıkışlarının belirgin olduğu, %52,3 oranında meydanlar içerisinde yön bulmanın kolay olduğu, %47,7 oranında meydanların güvenilir olduğu, %61 oranında meydanların rahatça fark edilebildiği belirtilmiştir. Bu değerlere göre meydanlar kullanıcılar için okunabilir algısına sahiptir.

Meydanlar çeşitlilik parametresine göre incelendiğinde, kullanıcıların %31,3'ü meydanların her iklimde rahatça kullanılmadığını, %40,3'ü meydanlarda bulunan kentsel elemanların kullanımının uygun olduğunu, %37'si sosyal aktivite, alışveriş ve kültürel etkinlik imkânı olduğunu belirtmiştir. Buna göre meydanlar, farklı iklimlerde kullanım çeşitliliği sunmazken, kentsel elemanlar, ticari ve kültürel etkinlik çeşitliliği açısından yeterli bulunmuştur.

Meydanların ulaşım açısından erişilebilirlikleri değerlendirildiğinde, kullanıcıların %67'si yaya erişimi açısından kolay olduğunu, %44'ü araçla erişimin kolay olduğunu belirtmiştir. Buna göre meydanlar erişilebilir olarak algılanmaktadır.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresi; genel çerçeveden bakıldığında nasıl algılanıyor? sorusuna cevaben ankette sıfat çiftleri verilerek çalışma alanının tanımlanması istenmiştir. Buna göre sıfat çiftlerinin aldığı ortalama değerlere göre caddenin özellikleri, canlı, araç odaklı, eğlenceli, kullanımı rahat, bakımlı, gürültülü, ferah, hızlı, uzun, basit, geleneksel, düzenli, hatırlanabilir, şeffaf, uyumlu, asimetrik kalabalık, sürekliliği olan, aydınlık, renkli ve kimlikli olarak belirlenmiştir. Bu verilere göre kullanıcı Mevlana Caddesi ve yakın çevresine olumlu bir bakış açısına sahiptir. Fakat ulaşım açısından araç odaklı ve gürültülü olduğunu belirtmiştir. Bu durum ulaşım açısından erişilebilirlik algısının sorunlu olduğunu göstermektedir.

Kentsel mekânın benimsenmesinde yapıların etkisi de büyüktür. Özellikle tarihi ve kültürel bir geçmişi olan mekânlar kullanıcının zihninde daha büyük etki oluşturmaktadır. Bu doğrultuda kullanıcılara, Mevlana Caddesi ve yakın çevresini tanımlayan üç yapı ya da mekân söylemeleri istenmiştir. Buna cevaben en fazla seçilen yapı ve mekânlar sırasıyla, Mevlana Türbesi ve Meydanı, Alaeddin Tepesi ve Kayalıpark olmuştur. Bu seçimlerin karakteristik özellikleri, mekânın tanımlanmasında rol oynamaktadır. Dolayısıyla tarihi ve kültürel bir imgelebilirlik söz konusudur.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin sahip olduğu bu tarihi ve kültürel karakteristiğinin korunması ve yaşatılması amacıyla cephe sağlıklılaştırması ve dış mekân düzenlemesi yapılmıştır. Bu çalışmaların mekân algısına etkisi belirlenmiştir. Buna göre bina cephelerinde yapılan sağlıklılaştırmalar mekân algısını etkilememiştir

(%35). Bunun nedeni Mevlana Caddesi'ndeki kullanımların aynı kalmasıdır. Daha önce mekânı deneyimleyen kişi öğrenmenin algıya etkisi ile mekânı zihninde tutabilmektedir. Bu nedenle cephe sağlıklılaştırması ve dış mekân düzenlemesi caddeyi devamlı kullanan kişilerin okunabilirlik algısını olumsuz etkilememiştir. Ankete katılanların %29,7'si tramvay yolunun yapılmasının araç yolu algısını zorlaştırmadığını ifade etmesine rağmen %25,7'si araç yolu algısını zorlaştırdığını belirtmesi, tramvay yolunun araç yolu algısını zorlaştırdığını göstermektedir. Tramvay yolu farklı bir zemin döşemesi ile belirtilmiş olsa da devamlı hareket halinde olan araçlar kişinin algısını trafiğe yönlendirmektedir. Ankete katılanların %57,3'ü yaya yollarının genişliğinin artırılmasının daha rahat bir yürüyüş sağladığını ifade etmişlerdir. Yaya yollarının genişletilmesi daha rahat ve konforlu bir yürüyüş sağladığı için erişilebilirlik algısı artmıştır. Mevlana Caddesi kullanıcılarının %49,3'ü Mevlana Meydanı'nı eskisinden daha kolay algıladığını belirtmişlerdir. Meydanın önünün açılmış olması kolay algılanmasına yardımcı olmuştur. Fakat içerisinde iklimsel koşullara göre düzenlenmiş korunaklı alanlarının olmaması kullanıcıları açısından sorun oluşturmaktadır. Aynı zamanda tamamen boşaltılan meydan eski kimliğini kaybetmiştir. "Bedesten içerisindeki yolların yayalaştırılması mekânın daha kolay algılanmasını sağlamıştır" ifadesine kullanıcıların %49,3'ü katılıyorum cevabı vermiştir. Bedesten içerisindeki yolların yayalaştırılması mekânı araç içerisinde deneyimlemenin dışına çıkartarak okunabilirlik algısını artırmıştır. Fakat Bedesten içerisinde yapılan cephe sağlıklılaştırma çalışması, yapıların aynışmasına ve cephe çeşitliliğinin yok olmasına neden olmuştur.

Mevlana Caddesi'nde yapılan cephe sağlıklılaştırması ve dış mekân düzenlemelerinin, kullanım sıklığını ne yönde etkilediği sorgulanmıştır. Buna göre, bina cephelerinde yapılan değişiklikler kullanma sıklığını %46 oranında olumlu etkilemiş olsa da %47,3 oranında kullanıcılar kararsız kalmıştır. Tramvay yolunun yapılmasının kullanım sıklığını %61 oranında, yaya yollarının genişletilmiş olması da %82,3 oranında olumlu etkilediği belirlenmiştir. Bunun nedeni erişilebilirlik algısının artmış olmasıdır. Mevlana Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi ise %52,7 oranında olumlu etkilediği belirlenmiştir. Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılması da mekân kullanım sıklığını %87,3 oranında olumlu etkilemiştir. Ticari bir alanda kullanıcı belli bir amaç için mekânı kullandığından kısa ve kolay algılanabilir güzergâhları tercih etmektedir. Bunun yanı sıra yaya yolları araç yollarına göre daha güvenlidir. Bu nedenlerden dolayı Bedesten içi yayalaştırma çalışması mekân kullanma sıklığını olumlu etkilemiştir.

Mevlana Caddesi kullanıcılarına yapılan bu çalışmalar sonucunda tarihi ve kültür algısının ne yönde değiştiği sorulmuştur. Kullanıcıların %75'i Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin tarihi ve kültür algısının arttığını belirtmiştir.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresinin sorunları değerlendirildiğinde, kullanıcılar en önemli sorunun yoğun taşıt trafiği (%52,7) olduğunu belirtmişlerdir. Diğer sorunlar ise sırasıyla, yeşil alanların az olması (%46,3), taşıt sürücülerinin davranışları (%39,7), iklimsel koşullara göre korunaklı alanların olmaması (%38,3), otopark alanlarının yetersizliği (%35), hava ve gürültü kirliliğidir (%27). Cadde ve yakın çevresinin kalabalık ve güvensiz olduğuna kullanıcıların %23'ü katılmadığını, %23,7'si ise kararsız kaldığını belirtmiştir. Mevlana Caddesi kullanıcılarının %34,3'ü yön bulmanın, %36'sı altyapı eksikliğinin, %39,7'si cadde temizliğinin ve %36,3'ü de bakımsızlık-denetleme sorunlarının olmadığını belirtmiştir.

## 5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Sanayi devriminden sonra kentler hızlı ve kimliksiz olarak gelişmeye başlamıştır. Bu hızlı gelişme ile kullanıcı ihtiyaçları ve algısı göz ardı edilerek niteliksiz mekânlar ortaya çıkmıştır. Bunun yanı sıra kentlerin tarihi ve kültürel yapı/mekânlarında bilinçsiz yapılan cephe sağıklaştırması ve dış mekân düzenleme çalışmaları kent kimliğine zarar vermektedir. Bunun sonucunda tarihi geçmişi zarar görmüş kentler ortaya çıkmaktadır.

Kentsel mekânlar gün geçtikçe insan ölçeğinin dışına çıkmaktadır. Kimlikli ve nitelikli kentsel mekânlar tasarlamak, kullanıcının algı ve davranışları değerlendirilerek mümkün olmaktadır. Bu nedenle kentsel mekân için karar verilirken, kullanıcısı olan insan ve onun iç dünyası iyi değerlendirilmelidir.

### 5.1 Sonuçlar

Yaşam alanı olan kentler, kullanıcısı ile bir bütündür. Kentler, kişilerin fiziksel ve duygusal ihtiyaçlarına göre şekillendirilmektedir. İnsan eliyle yapılan bu değişiklikler sonucunda mekân da kullanıcısını etkilemektedir. Bu nedenle kentsel mekânda kullanıcı algısı, planlama çalışmalarında, üzerinde özenle durulması gereken bir konudur.

Günümüz teknolojisi ve ekonomisi ile kent yaşamı gün geçtikçe hızlanmaktadır. Bu hızlı yaşam tarzına insanlar da uyum sağlamak zorunda kalmıştır. Kentte bulunan barınma, çalışma, eğitim, eğlence gibi yaşam alanlarının da bu hızlı hayat tarzına bağlı olarak kaliteli ve kullanılabilir olması gerekmektedir. Kentsel mekânın kullanılabilir olması, kullanıcı tarafından algılanmasına bağlıdır. Kişi algıladığı mekânda kendisini rahat ve mutlu hissetmektedir.

Kentte yaşayan insanların her birinin farklı özellikleri ve yaşantıları vardır. Kullanıcılar bazı kullanım alanlarında ortak bir amaç doğrultusunda toplanmış olsalar da mekân, ihtiyaçlar doğrultusunda farklılaşmaktadır. Bunun sonucunda algılanabilir mekânlar oluşturmak için çevre psikolojisi konusunun en başta irdelenmesi gerekmektedir.

Kişinin mekânı deneyimlemesi ile edindiği, duygusal ve psikolojik etkiler ile aklında kalan fiziksel görüntü birleşerek mekân algısını oluşturmaktadır. Bununla

birlikte insan, zihninde mekâna ilişkin öznel bir harita oluşturmaktadır. Bu zihin haritası mekânı tasarlayan kişilere, kullanım alanları hakkında fikirler vermektedir.

Bir mekân, kullanıcısı ile bir bütün olduğu için tasarımcı, kullanıcı ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmaya zorundadır. Sosyal açıdan kullanıcının, sosyo-kültürel yaşantısı, tarihi belleği, yaşam tarzı hakkında bilgi sahibi olunması; fiziksel açıdan da kullanıcı için konforlu kullanımı sağlayan, okunabilirlik, süreklilik, çeşitlilik, güvenilirlik, ölçek, şeffaflık, birbiri ile uyumu gibi birçok kriterin de doğru biçimde sağlanması gerekmektedir. Dolayısıyla mekân kolay algılanabilecektir. Kolay algılanabilen mekânlar ise tercih edilen mekânlar haline gelecektir.

Mevlana Caddesi ve yakın çevresi kurulduğu günden günümüze kadar ticaret işlevini sürdürmüş bir kentsel mekândır. İçerisinde Selçuklu döneminden günümüze kadar birçok yapı varlığını sürdürmüştür. Bu nedenle Mevlana Caddesi'nin güçlü bir tarihi ve kültürel algısı bulunmaktadır. Günümüze kadar ticari işlevinin korunması ve farklı özellikteki kullanıcılara hizmet ediyor olması tercih edilebilirliğinin canlı olduğunu göstermektedir. Ancak yapılan dış mekân düzenleme çalışmaları ile taşıt trafiğinin daha fazla artması ve yeşil alan varlığının azaltılması, tarihi ve kültürel doku algısının önüne geçmektedir. Bunun yanı sıra Mevlana Caddesi'nde akşam saatlerinde kullanılacak fonksiyonlar bulunmamaktadır. Bu durum kullanıcı algı ve davranışlarını olumsuz etkilemektedir.

Kentsel mekânın kullanıcısı olan insan, mekânı kullanırken onun hakkında bilgi edinmekte ve algılamaktadır. Bu doğrultuda değerlendirilen Mevlana Caddesi, yapılan ulaşım projesinden sonra daha karmaşık bir araç trafiğine sahip olmuştur. Tramvay yolunun yapılmış olması yerinde bir karar olsa da motorlu araç trafiğinin sınırlandırılmaması mekânı karmaşıktır. Araç yolunun karmaşası kullanıcı algısını dağıtmakta ve olumsuz bir algı oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra araç ve yaya yollarının yeşil alanlardan arındırılmış olması mekân karakterini de olumsuz etkilemektedir. Meydanlar ve kaldırımların peyzaj öğeleri ve kentsel donatılardan arındırılmış olması, mekân karakterini yok ederken insan ölçeğinin dışına çıkmasına neden olmuştur.

Kentlerin şekillenmesinde ulaşım ağlarının da önemli etkisi bulunmaktadır. Yolların karakteristiği kullanıcı zihninde mekânı tanımlamasına yardımcı olmaktadır. Kentsel mekân kullanıcısı yolların üzerinde bulunan mekân öğelerini yol ile bir bütün olarak algılamaktadır. Mevlana Caddesi'nde bulunan tarihi yapılar, mekânın karakterini oluşturmuştur. Mevlana Caddesi ve yakın çevresinde bulunan, kent imgesi haline

gelmiş tarihi mekân ve yapıların karakterinin korunarak geliştirilmesi Mevlana Caddesi için oluşan algıyı da korumuş olacaktır.

Tarihi kent merkezi olan Mevlana Caddesi ve yakın çevresi karakterinin bozulmadan sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Mekândaki tarihi yapıların aslı nasıl korunuyorsa cadde kimliği ve algısı da o derece korunmalıdır.

Farklı kamusal ve ticaret alan kullanımlarına sahip olan Mevlana Caddesi kullanıcılarına fonksiyon çeşitliliği sağlamaktadır. Ancak gün sonunda kullanıcının alanı terk etmesi Mevlana Caddesi' ni boş ve تنها bir alana dönüştürmektedir. Caddenin ikinci bir kullanım ile işlevlendirilmesi güvenlik algısı oluşmasını sağlayacaktır. Aksi halde karma kullanım tam anlamıyla sağlanamayacaktır.

Kent imgeleri de mekân çeşitliliğini desteklemektedir. Mevlana Caddesi tarihi ve kültürel imgelere sahip bir mekândır. Fakat sağlıklaştırma ve düzenleme çalışmaları ile sahip olduğu bazı imgeler kaybolmuştur.

Mekânın imgelenebilirliği, doğrudan kullanıcının algısını etkilemektedir. Bu nedenle Mevlana Caddesi'nin sahip olduğu imgeler, tarih ve kültüre uygun geliştirilmelidir. Kentsel imgelerin geliştirilmesi caddenin okunabilirliğini de artıracaktır.

Mevlana Caddesi, kentsel mekân olmanın da ötesinde Konya' nın uzun tarihi geçmişini barındırmaktadır. Bu nedenle kullanıcısının zihninde ayrıcalıklı bir konumdadır. Yapılan her çalışma ve değişiklik kullanıcı algısında yer edinmektedir. Dolayısıyla Mevlana Caddesi ve yakın çevresi, okunabilir, algılanabilir ve imgelenebilir olmalıdır. Bunun gerçekleştirilebilmesi için verilen plan kararlarının, kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda olmasına özen gösterilmelidir.

## 5.2 Öneriler

Yapılan anketler ve gözlemler doğrultusunda Mevlana Caddesi ve yakın çevresi için kullanıcı açısından daha iyi algılanabilir ve tercih edilebilir olabilmesi için öneriler geliştirilmiştir.

Mevlana Caddesi boyunca yayalara yönelik daha aktif kullanabilecekleri ve mekânın çeşitliliğini artıracak, sosyal ve kültürel mekânlar oluşturulmalıdır. Dolayısıyla sosyo-kültürel aktivitelerin yapıldığı alanlar canlı olarak algılanarak tercih edilebilirliği artacaktır.

Mevlana Caddesi'nin yoğun taşıt trafiğinin azaltılması için belirli saatlerde özel taşıt trafiğine kapatılması sağlanmalıdır. Özel araçlar için trafiğe açıldığı zamanlarda cadde kenarında duraksamaların olmaması için otopark ve cep parklar yapılmalıdır.

Otopark fiyatlandırmasında ise süre ile ters orantılı olarak fiyatlandırılmanın yapılması ile toplu taşıma kullanımını teşvik edilmelidir. Araç yollarının bu şekilde düzenlenmesi caddeyi yaya ve toplu taşıma ile kullanan kişilerin erişilebilir mekân olarak algılamasını kolaylaştıracaktır. Bunun yanı sıra toplu taşıma kullanımının artması için kullanıcıya kolaylık sağlayacak fiyatlandırmalar yapılmalıdır.

Mevlana Meydanı'nın karşısında bulunan otobüs durağı trafik karmaşasına neden olmaktadır. Araç yolunun güvenliğinin sağlanması için Mevlana Caddesi'nde daha güvenli bir alana taşınmalıdır. Ulaşımında erişilebilirlik algısının artırılması için Kayalıpark tramvay durağı engelli bireyler için daha belirgin hale getirilmeli ve engelliler için kullanılmayan alanlar düzeltilmelidir.

Tramvay ve motorlu taşıtların aynı alanı kullanması trafiğin karmaşasını artırmakta ve algısını zorlaştırmaktadır. Araçların tramvay yoluna girmelerini engellemek için tramvay yolu güzergâhına kentsel ulaşım peyzajı uygulanmalıdır. Araç ve tramvay yolunun birbirinden ayrılması kullanıcının caddeyi algısal organize etmesini sağlayacaktır.

Yayaların daha rahat ve kolay erişim sağlamaları açısından meydanlar peyzaj öğeleri ve farklı iklimlerde kullanılacak alanlar oluşturulmalıdır. Meydanlar ve yaya yollarına ağaçlar dikilerek yaz aylarında daha ferah bir kullanım alanı sağlanmalıdır. Bunun yanı sıra meydanlara ölçek kazandırılması ve daha aktif kullanılmasını sağlamak için kentsel donatı elemanları ve peyzaj öğeleri eklenmelidir.

Meydanların kullanım çeşitliliğinin artırılması için sosyal, kültürel ve alışveriş amaçlı kullanımlara yer verilmelidir. Meydanların sürekli kullanılan mekânlara dönüşmesi ile canlılık kazanması güvenlik algısını da artıracaktır.

Yaya güzergâhlarına çocukların da vakit geçirebileceği küçük eğlence alanları tasarlanmalıdır. Farklı özellikteki kullanıcılara hitap eden mekânlar düzenlenmesi, algıda seçicilik oluşturacaktır. Bu durum mekânın kullanılabilirliğini artıracaktır.

Önemli tarihi mekânlardan biri olan Bedesten bölgesine yön bulmayı kolaylaştırmak için, işaret ve bilgi levhaları, imaj elemanları, tarih ve kültürü yansıtacak şekilde tasarlanmalıdır. Tarih ve kültür algısı değişmediği için kullanıcı mekânı daha kolay algılayacak ve hatırlayacaktır.

## KAYNAKLAR

- Acartürk, E., Aslan, C., Aydoğdu, İ., Bayık, A., Gümüşalan, Y., Kahya, E., Ünal, S., Özkan, Y., Yıldırım, İ. ve Zülfikar, H., 2013, Çocuk ve Ergen Psikiyatrisi Terimleri, *Sözlük Dergisi*, 4(4), 1-33.
- Akarsu, A., 2002, Kentsel Dış Mekân Yaşantısının Desteklenmesi Bağlamında Kent Unsurlarına İlişkin Sorunların Saptanması ve Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Anonim, 1999, Konya 2020 Nazım Plan Revizyonu Raporu, Taşçı Mimarlık Planlama Atölyesi, Ankara-İzmir.
- Anonim, 2001, Konya Büyükşehir Alanı Kent içi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışması, Yüksel Proje - Ulaşım-Art Ortaklığı, Ankara.
- Anonim, 2005, Mimari Çevrede Form Ve Mekan Kavramları [online], Balıkesir, Balıkesir Üniversitesi, Web Adresi: <https://bauarchitecture.files.wordpress.com/2010/09/ders-4.pdf> (Ziyaret Tarihi: 17. 09. 2016).
- Anonim, 2009, Konya Koruma Amaçlı İmar Plan Raporu, Konya Büyükşehir Belediyesi, Konya.
- Anonim, 2013, Konya Ulaşım Ana Planı, Boğaziçi Proje Mühendislik, İstanbul.
- Anonim, 2016, Konya Büyükşehir 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Egeplan – Modül Planlama İş Ortaklığı, Konya.
- Aslan, F., Aslan, E. ve Atik, A., 2015, İç Mekânda Algı, *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi*, 5(11), 139-151.
- Aşan, E., 2012, Psikoloji, (Editör: A. Baydar Öztüfekçi), Ekoyay Eğitim Yayıncılık, Matbaacılık, Ankara.
- Atabek, E., 2002, Kamusal Mekanlarda Kalite: Yıldız Teknik Üniversitesi Kampüsü'nde Kullanıcı Görüşlerine Dayalı Kalite Değerlendirmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Atsever, F., 2009, Kentsel Gelişme ve Alışveriş Merkezleri, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Aydemir, Ş., Aydemir, S., Beyazlı, D., Ş., Ökten N., Öksüz, A., M., Sancar, C., Özyaba, M. ve Türk, Aydın, Y., 2004, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, İber Matbaacılık, Trabzon.

- Aytem, N., M., 2005, Mimari Mekanda Renk, Form Ve Doku Değişkenlerinin Algılanması, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Ayyıldız, M., A., 2000, İnsan-Çevre Diyalektiğinin Duyusal-Zihinsel-Duygusal Süreçleri: Çevresel Algı, Bilişim, Anlam, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Balkar, A., 2011, Yalın Bir Anlatımın Birincil Aracı Olarak Renk Kullanımı ve Algılamadaki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, *Erciyes Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü*, Kayseri.
- Berberoğlu, Ö., 2010, Algı, Sınır, Kişisel Alan Kavramları Ve Hastane Tasarımı, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S. and Smith, G., 1985, Responsive Environments, Architectural Press, Burlington.
- Biçer, Erkan Ç., N., 2002, Kastamonu Örneğinde Anadolu Kenti İmaj Ögeleri ve Değişim Süreci, Doktora Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Büyükçelen, C., 2007, Algı Yanılsamalarının Mekân Tasarımına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Kocaeli.
- Çağlayan, S., Korkmaz, M. ve Öktem, G., 2014, Sanatta Görsel Algının Literatür Açısından Değerlendirilmesi, *Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 160-173.
- Demirel, E., 2004, Mekan Kurgusu Boşluğun Mimarisi [online], Ankara, Hacettepe Üniversitesi, Web adresi: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=27&RecID=320> (Ziyaret Tarihi: 16. 09. 2016).
- Edgü, E., 2003, Konut Tercihlerinin, Mekânsal Dizin ve Mekânsal Davranış Parametreleri ile İlişkisi, Doktora Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Erdoğan, E., 2006, Çevre Ve Kent Estetiği, *ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 9(8), 68-77.
- Erdönmez, M., E., 2005, Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere - Levent - Maslak Aksı, Doktora Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.

- Erdönmez, M., E. ve Akı, A., 2005, Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, *Megaron Dergisi*, 1(1), 67-87.
- Erkan Ç, N., 1996, Çevre Psikolojisi Bağlamında Çevresel İmaj ve Beşiktaş Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Firidin, E., 2000, İnsan Davranışları - Kentsel Mekân Etkileşimi Kadıköy Çarşı İçi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Firidin, E. ve Enşici Aksel, B., 2006, İstanbul'un Gündelik Yaşamında Kadıköy Çarşısı' nin Önemi, *Tasarım Kuram Dergisi*, 3(4), 78-79.
- Gehl, J., 1987, Life between buildings, Van Nostrand Reinhold, New York, USA.
- Gezgin, H., A. , 2014, Kent Mekânının Dönüşümünde Erişebilirlik Sorunsalı: Ulaşımında Erişebilirlik ve Konya Tarihi Kent Merkezi, Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Göksu, T., 2012, Sosyal Psikoloji [online], Web Adresi: <http://www.turgutgoksu.com/FileUpload/ks7441/File/spalgymart12.pdf> (Ziyaret Tarihi: 28. 09. 2016).
- Göler, S., 2009, Biçim, Renk, Malzeme, Doku ve Işık Mekân Algısına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Güreşçi, E., 2011, Kırsaldan Kente Göç Edenler Üzerine Bir Araştırma: Kemalpaşa-İspir Örneği, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(4), 107-122.
- Güvenç, B., 1991, Kentlerin Kimliği ve Antalya Örneği Üzerine Notlar, Öneriler, Örnekler, *Mimarlık Dergisi*, 244(1), 72.
- Halu Yazıcıoğlu, Z. , 2010, Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği, Doktora Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Irmak Durmaz, Ö., 2008, Antik Dönemden Günümüze Mimari Mekân Anlayışı; Behruz Çinici ve Şevki Vanlı Eserlerinin Mekânın Algılanmasını Sağlayan Öğeler Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Antalya.
- İnceoğlu, M. ve Ayтуğ, A., 2009, Kentsel Mekânda Kalite Kavramı, *Megaron Dergisi*, 3(4), 131-146, İstanbul.

- Jacobs, J., 2011, Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı, Metis Yayınları, İstanbul.
- Kanmaz, O., 2015, Katenersiz Tramvay Sistemleri ve Konya Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Fakültesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi*, İstanbul.
- Karagenc, O., 1997, Konut Yakın Çevresinin Değerlendirilmesinde Bireysel Algılamının Rolü, Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Adana.
- Karaaslan, S., 2005, Heykel ve Mekân, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14 (1), 289-296.
- Korumaz, M., 2011, Türkiye’de Tarihi Yapılarda Façadizm (Cephecilik) Uygulamalarının Koruma Kapsamında Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Kuş, A., 2012, Konya Bedesteni, *Akademik Sayfalar Dergisi*, 12(12),184-190.
- Kuştepe, A., 2011, Mevlana Caddesi Tarihi Dokunun Analizi ve Süreç İçinde Değişimi, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Kürkçüoğlu, E., İ., 2009, Kentsel Açık Mekanlarda Yapay Su Elemanı Tasarım İlkelerinin Mekânsal Algı Ve Çevre Psikolojisi Bağlamında İrdelenmesi: Üsküdar Belediye Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Kürkçüoğlu, E., İ. ve Ocaççı, M., 2015, Kentsel Dokuda Mekânsal Yönelme Üzerine Bir Algı-Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşı Bölgesi, *Megaron Dergisi*, 10(3), 365-388.
- Krier, R., 1979, Urban Space, Academy Editions, London.
- Lynch, K., 2010, Kent İmgesi, Kültür Yayınları, İstanbul.
- Öcal, T., 2005, Konya Şehir Yerleşmesinin Selçuklulardan Günümüze Tarihi Araştırması, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 1(13), 241-254.
- Önem, A., B. , ve Kılınçaslan, I. , 2005, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama Ve Kentsel Kimlik, *İtü Dergisi/a*, 4(1), 115-125.
- Özdemir, T., 2005, Tasarımda Renk Seçimini Etkileyen Kriterler, *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(2), 391-402.
- Özkalp, E., Arıcı, H., Bayraktar, R., Aydın, O., Erkal, B. ve Uzunöz, A. , 2004, Davranış Bilimlerine Giriş [online], Eskişehir, T.C.Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını, Web Adresi:

<https://books.google.com.tr/books?id=JUcWfHnMRQkC&pg=PA221&dq=alg%C4%B1&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwixh8Hx-67PAhWIKMAKHVjnC7gQ6AEIGzAA#v=onepage&q=alg%C4%B1&f=false>

[Ziyaret Tarihi: 23. 09. 2016].

- Özübal, O., C., 2009, Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesi Konusunda Bir Yöntem, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Sarıca, C., 2011, Yapılı Çevrede Renk Algısı: Ampirik Bir Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İzmir.
- Sancak, H. , Ö., 2010, Kültürel Çevre - Örgüt Performansı İlişkisi: Kamu Örgütleri Açısından Bir İnceleme, Doktora Tezi, *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Şeker, Ş., E., 2014, Yönetimsel Gözenek Modeli, *Yönetim Bilişim Sistemleri Ansiklopedisi*, 1(1), 33-36.
- Tapur, T., Konya İlinde Kültür ve İnanç Turizmi, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(2), 473-492.
- Tayyare, E., 2007, Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Ter, Ü. ve Özbek, O., 2005, Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömülülük: Konya Tarihi Kent Merkezi, *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 4(20), 527-536.
- Turgay, O., ve Altuncu, D., 2011, İç Mekânda Kullanılan Yapay Aydınlatmanın Kullanıcı Açısından Etkileri, *Çankaya University Journal of Science and Engineering*, 8(1), 167-181.
- Türksoy, Ö., 1986, Çevresel Psikoloji, Planlama ve Kentsel Bütünleşme, *Planlama Dergisi*, 1, 13-17.
- Ünal, T., C., 2013, Kentsel Mekânlarda Hareketin Hızına Bağlı Değişen Görsel Algı, Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Üstündağ, B., 2009, Bina Cephesi Ve İşlevlerinin Görsel Analiz Kapsamında Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Yalçınkaya, Ş., 2015, Toplumsal Cinsiyet Bağlamında Mekânsal Davranış: Yurt Odaları, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 37(8), 639-649.

- Yenice, M., S., 2005, Kentsel Planlama Sürecinde Konya Kent Formunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- Yenice, M., S., 2012, Konya Kentinin Planlama Tarihi Ve Mekânsal Gelişimi, *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 28(4), 343-350.



## İNTERNET KAYNAKLARI

- Url 1:** <http://w2.anadolu.edu.tr/aos/kitap/EHSM/1024/unite04.pdf> (Erişim Tarihi: 26. 11. 2016).
- Url 2:** <http://img-superetut.mncdn.com/ktp/1212020207.htm> (Erişim Tarihi:18. 09. 2016).
- Url 3:** <http://www.ds-istanbul.de/uebungen/pdf/tuerkisch/algı.pdf> (Erişim Tarihi: 20. 09. 2016).
- Url 4:** <https://onedio.com/haber/beynimize-olan-guveninizi-sarsacak-inanilmaz-yanilsamalar-307250> (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 5:** <https://www.msxlabs.org/forum/genel-mesajlar/316295-nicin-ay-ufukta-daha-buyuk-gorunur.html> (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 6:** [http://www.rudi.net/system/files/images/30\\_0002\\_1.jpg](http://www.rudi.net/system/files/images/30_0002_1.jpg) (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 7:** [https://c2.staticflickr.com/6/5028/5665171151\\_1021732be8\\_b.jpg](https://c2.staticflickr.com/6/5028/5665171151_1021732be8_b.jpg) (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 8:** <http://www.opengreenspace.com/wp-content/uploads/2010/12/courtyard.jpg> (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 9:** <http://culturalgeo.wikispaces.com/Mental+Maps> (Erişim Tarihi: 27.11.2016).
- Url 10:** <http://www.livablecities.org/awards/2008-mixed-use-design-awards> (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 11:** <http://www.alamy.com/stock-photo/str%C3%B6get.html> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016)
- Url 12:** <https://www.itdp.org/2014-sustainable-transport-award-finalist-buenos-aires-argentina/> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016).
- Url 13:** <https://tr.pinterest.com/pin/439312138627821573/> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016)
- Url 14:** <https://www.visitcopenhagen.com/cruisecopenhagen/copenhagen/welcome-copenhagen> (Erişim Tarihi: 08.08.2018).
- Url 15:** <https://tr.pinterest.com/pin/37928821836887905/> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016)
- Url 16:** <http://seyahat.mynet.com/buralari-gormeyen-konyayi-gezdin-demesin-1179396> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016).
- Url 17:** <http://www.japan-guide.com/e/e3005.html> (Erişim Tarihi: 27. 12. 2016)
- Url 18:** <http://ricknunn.com/adventures/whitby-2012> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016)
- Url 19:** <https://onedio.com/haber/en-guzel-sehir-meydanlari-201997> (Erişim Tarihi: 27. 11. 2016).
- Url 20:** <https://pixabay.com/tr/sokak-alley-lane-gece-karanl%C4%B1k-789626/> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016).
- Url 21:** <http://media.gettyimages.com/videos/dark-cold-urban-street-video-id457788794?s=640x640> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016).
- Url 22:** <http://www.swagroup.com/projects/hangzhou-hubin/> (Erişim Tarihi: 17. 12. 2016).
- Url 23:** <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/4388305.jpg> (Erişim Tarihi: 18. 12. 2016).
- Url 24:** <http://www.tuttogreen.it/pedonalizzazione-citta/> (Erişim Tarihi: 18. 12. 2016).

**Url 25:** <http://www.orangesmile.com/travelguide/copenhagen/photo-gallery.htm#1>

(Erişim Tarihi: 18. 12. 2016).

**Url 26:** [http://www.lindmanphotography.com/?attachment\\_id=3116](http://www.lindmanphotography.com/?attachment_id=3116)

(Erişim Tarihi: 18. 12. 2016).

**Url 27:** <http://www.tinadalboge.dk/udendørs-ideer/graesstole> (Erişim Tarihi: 18. 12. 2016).

**Url 28:** [http://www.akpartikonya.com/ak-yatirimlar/yatirim/22360\\_dunyanin-en-buyuk-yenileme-projesi--mevlana-kultur-vadisi-](http://www.akpartikonya.com/ak-yatirimlar/yatirim/22360_dunyanin-en-buyuk-yenileme-projesi--mevlana-kultur-vadisi-) ( Erişim adresi: 10.05.2018).

**Url 29:** <http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=4889> (Erişim Tarihi: 10.05.2018).

**Url 30:** <http://www.karar.com/konya/baskan-akyurek-tarihi-osmanli-bugday-pazari-insaatini-inceledi-784782#> (Erişim Tarihi:10.05.2018).

**Url 31:** <http://konyailceleri.blogspot.com/2017/11/konya-ilce-haritas.html> (Erişim Tarihi: 08.08.2018).



**EKLER****EK-1 ANKET FORMU**

Soru 1. Cinsiyetiniz nedir?

1.  Kadın
2.  Erkek

Soru 2. Yaşınız nedir?

1.  07-15
2.  16-24
3.  25-40
4.  41-60
5.  61 yaş üzeri
6.  Yanıt vermedi

Soru 3. Mesleğiniz nedir?

1.  Çalışmıyor
2.  Memur (kamu)
3.  İşçi (kamu)
4.  Özel sektör-masa başı-vasıfsız
5.  Özel sektör-kol gücüyle çalışanlar
6.  Özel sektör-vasıflı(avukat, mimar, doktor v.s.)
7.  Esnaf veya sanatkar (kendi hesabına lokanta, emlakçı v.s.)
8.  Emekli
9.  Ev hanımı
10.  Öğrenci
11.  Köylü-çiftçi
12.  Yanıt vermedi

Soru 4. Eğitim durumunuz nedir?

1.  Okuma-yazma bilmiyor
2.  Okuma-yazma biliyor
3.  İlkokul
4.  Ortaokul
5.  Lise
6.  Yüksekokul
7.  Üniversite
8.  Yüksek lisans-doktora
9.  Yanıt vermedi

5. Hangi ilçede ikamet ediyorsunuz? Kaç senedir?

1.  Karatay .....
2.  Meram .....
3.  Selçuklu .....

6. Mevlana caddesini hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?

- 1.( ) Hergün
- 2.( ) Hafta Sonu
- 3.( ) Haftada 1 kere
- 4.( ) Haftada 2'den fazla
- 5.( ) Nadiren
- 6.( ) İlk defa geldim

7) Mevlana caddesini hangi saatlerde kullanırsınız?

- 1.( ) 8.00-10.00
- 2.( ) 10.00-12.00
- 3.( ) 12.00-14.00
- 4.( ) 14.00-16.00
- 5.( ) 16.00-18.00
- 6.( ) 18.00-20.00
- 7.( ) 20.00'den sonra
- 8.( ) Tüm Gün

8) Mevlana caddesini kullanma amacınız nedir? (1:her zaman 2:çoğu zaman 3:bazen 4:nadiren 5:hiçbir zaman)

<b>Kullanım amacı</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Aktarma yapmak için					
İşyerim burada olduğu için					
Evim burada olduğu için					
Yol güzergâhında olduğu için					
Buluşmak için					
Gezmek için					
Alışveriş yapmak için					
Yürüyüş yapmak için					
Kendimi ait hissettiğim için					
Tanıdığım kişiler olduğu için					
Çocukluğum burada geçtiği için					
Samimi bulduğum için					
Diğer (Belirtiniz)					

9) Mevlana caddesine gelmek için çoğunlukla hangi ulaşım türünü kullanırsınız?

1. ( ) Yürüyerek geliyorum
2. ( ) Özel taşıt
3. ( ) Taksi
4. ( ) Minibüs
5. ( ) Belediye otobüsü
6. ( ) Tramvay ile
7. ( ) Bisiklet-motosiklet
8. ( ) Yanıt vermedi

10) Kullandığınız ulaşım türüne göre (yaya, araç, toplu taşıma vb.) Mevlana Caddesi'nde bulunan fonksiyonlara erişilebilirliğinizi değerlendiriniz.  
(1: Çok Zor 2:Zor 3:Kararsızım 4:Kolay 5:Çok Kolay)

	Çok Zor	Zor	Kararsızım	Kolay	Çok Kolay
Yaya Yollarına					
Otoparka					
Alışveriş mekânlarına (market, giyecek, elektronik, kırtasiye vb.)					
Turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (Konya şekeri, hediyelik eşya vb.)					
Restoran					
Kafe					
Toplanma Alanları (Kayalıpark, Mevlana Meydanı, Hükümet Meydanı vb.)					
Dini Tesislere					
İdari Yapılara					
Konaklama Mekânları (Otel vb.)					
Toplu Taşıma Duraklarına					
Sosyal Aktivite Mekânları (meydan vb açık alanlar)					
Yeşil Alan - park					

11) Mevlana Caddesi'nde bulunmasından memnun olduğunuz fonksiyonlar nelerdir?  
(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Alışveriş Mekânları (market, giyecek, elektronik, kırtasiye vb. satan dükkânlar )					
Turistik eşyaların satıldığı dükkânlar (Konya şekeri, hediyelik eşya vb.)					
Dini Tesis					
Kafe					
Restoran					
Dinlenme Alanları					
İklimsel koşullara göre korunaklı alanlar					
Konaklama Mekânları (Otel vb.)					
İdari Yapılar					
Sosyo - Kültürel Tesisler (sergi alanları, gençlik merkezi, el sanatları kursu vb)					
Sosyal Aktivite Mekânları (meydan vb açık alanlar)					
Yeşil Alan - park					
Eksik olduğunu düşündüğünüz kentsel donatıları belirtiniz (en fazla 3 kentsel donatı belirtebilirsiniz)					

12) Mevlana Caddesi'nde bulunan kentsel donatıları değerlendiriniz.

(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Donatı yok
İşaret ve Bilgi Levhaları ile gideceğim yönü kolay buluyorum						
Çöp Kutuları sayı ve nitelik olarak yeterlidir						
Bisiklet parkları yeterli ve kolay bulunabilir şekilde konumlandırılmıştır						
Oturma Elemanları sayı ve nitelik olarak yeterlidir						
Wc sayı ve nitelik olarak yeterlidir.						
Peyzaj öğeleri (Süs havuzu, yeşil alan vb.) doğa güzelliği açısından yeterince mevcuttur.						
Kaldırım Döşemeleri rahat bir yürüyüş sağlamaktadır						
Aydınlatma Elemanları sayı ve nitelik olarak yeterlidir						
Sınırlandırıcılar (trafik bariyerleri vb.) mekânı yeterince güvenli kılmaktadır.						
Toplu Taşıma Durakları sayı ve nitelik bakımından yeterlidir.						
Kentsel Donatı elemanları fiziksel engellilerin kullanımına uygundur.						

13)Mevlana Caddesi üzerindeki meydanları belirtilen özelliklere göre değerlendiriniz.  
(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Meydan giriş çıkışları belirgindir.					
Meydan içerisinde yön bulmak kolaydır.					
Meydanlar güvenlidir.					
Meydanlar her iklimde rahat kullanılabilir.					
Meydanlarda bulunan kentsel elemanların kullanımı uygundur.(yer döşemesi, oturma elemanı, çöp kutusu, aydınlatma elemanı vb.)					

Meydanlar rahatça fark edilmektedir.					
Meydanlara yaya erişimi kolaydır.					
Meydanlara araçla erişim kolaydır.					
Meydanlarda alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlik imkânı vardır.					
Her meydanın kendine özel bir kimliği vardır.					

14) Mevlana Caddesi için aşağıdaki soruları cevaplayınız.

(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
İzler (taşıt yolları veya yaya yolları) kolayca ayırt edilebilmektedir.					
Mekân kullanımında işaret öğeleri kolaylık sağlamaktadır(Dikkatinizi çeken herhangi bir öğe)					
Sınırlayıcılar caddeyi daha anlaşılabilir kılmaktadır (Binalar vb.)					
Cadde farklı kullanımlar ile bölgelere ayrılmıştır. (dini bölge, ticaret bölgesi, yeşil alan vb.)					
Odak noktaları cadde içerisinde yön belirlemeye yardımcı noktalardır. (kavşak, meydan, durak vb.)					

15) Aşağıdaki sıfat çiftleri ile Mevlana Caddesi değerlendiriniz.

(1: Kesinlikle Katılıyorum 2:Katılıyorum 0:Kararsızım -1:Katılıyorum -2:Kesinlikle Katılıyorum)

	1	2	0	-1	-2	
Canlı						Durgun
Yaya Odaklı						Araç Odaklı
Sıkıcı						Eğlenceli
Kullanımı rahat						Kullanımı zor
Bakımlı						Bakımsız
Sakin						Gürültülü
Ferah						Daraltıcı
Yavaş						Hızlı
Uzun						Kısa
Basit						Karmaşık
Geleneksel						Modern
Düzenli						Dağınık
Hatırlanabilir						Unutulur
Şeffaf (Görünürlüğü iyi)						Kapalı (Görünürlüğü kötü)
Uyumlu (Kentsel elemanlar vb.)						Uyumsuz(Kentsel elemanlar vb.)
Simetrik						Asimetrik
Tenha						Kalabalık
Sürekliliği Olan						Sürekliliği Olmayan
Aydınlık						Karanlık
Renkli						Renksiz

Kimlikli						Kimliksiz
----------	--	--	--	--	--	-----------

16)Mevlana Caddesi ve çevresini tanımladığınızı düşündüğünüz ilk 3 yapıyı işaretleyiniz.

- ( )Alaeddin Tepesi ( )Şerafettin Cami ( )Selimiye Cami  
 ( )Kayalı Park Tramvay Durağı ( )Kapu Cami ( )Merkez Bankası  
 ( )Hükümet Meydanı ( )Tarihi Mahkeme Hamamı  
 ( )Kayalı Park ( )İplikçi Cami ( )Saray Çarşısı  
 ( )Aziziye Cami ( )Valilik Binası ( )Mevlana Türbesi ve Meydanı  
 ( )Postane ( )Bedesten ( )Diğer (Belirtiniz) ( )Sarraflar Yer Altı Çarşısı  
 ( )Ziraat Bankası

17)Aşağıdaki kriterlere göre mekânın güvenliğini puanlayınız.

(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Sosyal Açıdan Güvenlidir					
Yaya ve araç yolunun birleştiği noktalar güvenlidir.					
Sağlık Açısından Güvenlidir					

18) Mevlana Caddesi üzerinde yapılan düzenlemeler hakkındaki görüşlerinizi belirtiniz.

(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Bina cephelerinde yapılan sağlıklaştırmalar mekân tanınabilirliğini olumsuz etkilemiştir.					
Tramvay yolunun yapılması araç yolu algısını zorlaştırmıştır.					
Yaya yollarının genişletilmesi daha rahat bir yürüyüş sağlamıştır.					
Mevlana Meydanı daha kolay algılanmaktadır.					
Bedesten içerisindeki yollarının yayalaştırılması mekânın daha kolay algılanmasını sağlamıştır.					

19) Mevlana Caddesi üzerinde yapılan değişiklikler mekân kullanım sıklığınızı nasıl etkiledi? (1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Olumsuz Etkiledi	Kararsızım	Olumlu Etkiledi
Bina cephelerinde yapılan sağlıklılaştırmalar			
Tramvay yolunun yapılması			
Yaya yollarının genişletilmesi			
Mevlana Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi			
Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılması			

20) Tarihi Bedesten çarşısı üzerinde yapılan cephe sağlıklılaştırma ve düzenleme çalışmaları hakkındaki görüşlerinizi belirtiniz.  
(1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Estetik açıdan daha güzel görünüyor.					
Daha kolay yolu bulabiliyorum.					
Daha rahat hareket edebiliyorum.					
Bedesten çarşısı eski haline göre daha güvenli oldu. (trafik ve sosyal güvenlik açısından)					
Bedesten içerisindeki araç yollarının yayalaştırılması erişimi kolaylaştırmıştır.					

21)Yapılan değişikliklerle mekânın tarih ve kültür algısı nasıl etkilenmiştir? (1: Kesinlikle Katılmıyorum 2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

Tarihi geçmiş ve kültür algısı artmıştır.	
Tarihi geçmiş ve kültür algısı azalmıştır.	
Bilmiyorum	

22)Mevlana Caddesinde karşılaştığınız sorunlar nelerdir?  
(1: Kesinlikle Katılmıyorum2:Katılmıyorum 3:Kararsızım 4:Katılıyorum 5:Kesinlikle Katılıyorum)

	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
Yoğun taşıt trafiği					
Yeşil alanların az sayıda olması					
Taşıt sürücülerinin davranışları					
Kalabalık-güvensiz olması					
Hava ve gürültü kirliliği					
Görsel kirlilik					

İklimsel koşullara göre korunaklı mekânların olmaması					
Otopark alanlarının yetersizliği					
Yönünü bulamamak					
Altyapı eksikliği					
Temizlik					
Bakımsızlık-denetleme					
Başka ise belirtiniz					

23) Mevlana Caddesi için belirtmek istediğiniz başka bir konu varsa kısaca belirtiniz.



## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı Soyadı** : Ayşe KAPTAN  
**Uyruğu** : T.C.  
**Doğum Yeri ve Tarihi** : KONYA 20.01.1991  
**Telefon** : 05383244514  
**Faks** :  
**e-mail** : Ays\_kaptan@hotmail.com

### EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise	Karatay Süleyman Demirel Milli Piyango Anadolu Lisesi	2009
Üniversite	Selçuk Üniversitesi	2014
Yüksek Lisans	:	
Doktora	:	

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2015	Mostar Mimarlık	Şehir Plancısı
2016-2017	Şehir Plancıları Odası Konya Şubesi	Şehir Plancısı

### UZMANLIK ALANI

### YABANCI DİLLER: İNGİLİZCE

### BELİRTMEK İSTEĞİNİZ DİĞER ÖZELLİKLER

#### YAYINLAR

Kaptan, A. ve Ter, Ü., 2018 Kentsel Mekânda Kullanıcı Algısının İrdelenmesi, II.INES International Education and Social Science Congress, Abstract Book, Alanya, 568 (Yüksek Lisans Tezinden Yapılmıştır)

Eryiğit, S. ve Kaptan, A., 2016 Eğitim Çağı Çocukların Ulaşımın Kaynaklı Sosyal Dışlanmışlığının İrdelenmesi - Konya Örneği, I.INES International Education and Social Science Congress, Abstract Book, Alanya, 549