



T.C.
KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



BİR KENTSEL MEKÂNIN DAVRANIŞA ETKİ
EDEN DUYU(M)SAL YÖNLERİNİN
İRDELENMESİ

SARAH BADAUD
YÜKSEK LİSANSTEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kasım -2021
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Sarah BADAUOD tarafından hazırlanan “Bir Kentsel Mekânın Davranışa Etki Eden Duyu(m)sal Yönlerinin İrdelenmesi adlı tez çalışması 12/10/2021 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Sedef ŞENDOĞDU

.....

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Kadriye (DENİZ) TOPÇU

.....

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Hale ÖNCEL

.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Saadettin Erhan KESEN
Enstitü 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.

İmza

SARAH BADAUOD
Tarih.04.11.2021

ÖZET

YÜKSEK LİSANS

BİR KENTSEL MEKÂNIN DAVRANIŞA ETKİ EDEN DUYU(M)SAL YÖNLERİNİN İRDELENMESİ

Sarah BADAUOD
Konya Teknik Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Kadriye (DENİZ) TOPÇU

2021, 120 Sayfa

Jüri
Dr. Öğr. Üyesi Kadriye (DENİZ) TOPÇU
Dr. Öğr. Üyesi Sedef ŞENDOĞDU
Dr. Öğr. Üyesi Hale ÖNCEL

ÖZET

Dünyamızı, yaşadığımız kenti algılamak ve bizi çevreleyen kentsel öğelerle iletişim kurmak için görsel algılama yanı sıra diğer duyu(m)sal kaynaklardan gelen bilgiler (işitsel, dokunma, koklama gibi) de oldukça önemli ve derin etkiler bırakan verilerdir. İnsanlar hissettikleri tüm duyu(m)sal veriler yardımıyla mekâna anlamlar yükler, aidiyet hisseder, mekâna bağlanır ve mekânı bir ‘yaşam alanına’ dönüştürürler. Sürdürülebilir kentsel çevrenin tasarımında bu konunun oldukça önemli olduğu yapılan birçok araştırma tarafından belirtilmektedir. Bu noktadan hareketle, bu çalışmanın temel amacı; kentsel mekânın duyumsal (görsel/algısal-bilişsel/işitsel) karakteristiklerinin birbiri ile etkileşimini anlamak ve bu etkileşimlerin mekânı kullanan bireylerin davranışlarına olan etkilerini araştırmaktır. Çalışma kapsamında, araştırma alanı olarak Konya’nın tarihi kimliği ve merkezi işlevlerinin en yoğun şekilde yer aldığı, vizyonu açısından önemli bir aks olan Konya Hızlı Tren Garı-Mevlâna Türbesi arasındaki yaklaşık 3 km. uzunluğundaki aks örneklem alanı olarak seçilmiştir. Örnek aks üzerinde çalışmanın amacına yönelik olarak birtakım yöntemler kullanılmıştır. Öncelikli olarak ses yürüyüşü ve bu yürüyüşe eşlik eden anket uygulaması, ses şiddeti ölçümleri ile aksın işitsel karakteristikleri anlaşılmaya çalışılmıştır. Örnek aksın görsel karakteristiklerinin anlaşılması için alandan çekilen fotoğraflar ve kullanıcı bakış açısını ölçmek adına yürütülen anket görüşmelerinden faydalanılmıştır. Örnek olarak seçilen aksın algılanabilirliği noktasında ise aksa yönelik kullanıcılara çizdirilen bilişsel haritalar en temel veriler olmuştur. Tüm bu sıralanan yöntemler tek bir anket föyünde birleştirilmiş ve kullanıcı tüm bu aksı işitsel, görsel ve bilişsel açılarından değerlendirmiştir. Çalışma toplam 92 kişinin ankete katılması ile gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalara ek olarak, anket uygulamalarından bağımsız aks üzerinde çeşitli gün ve saat dilimlerinde aksın nasıl kullanıldığına yönelik davranış gözlemleri yapılmış, kayıtlar alınmış, davranış matrislerine bu bilgiler işlenmiş ve GIS ortamında davranış haritaları üretilmiştir. Daha sonraki aşamada tüm bu analizlerden elde edilen veriler bütünleştirilerek aks geneline ve aks üzerinde belirlenen odak noktalarına yönelik ayrıntılı değerlendirmeler yapılmış ve duyumsal karakteristiklerin mekânın kullanımındaki etkisi ortaya konulmuştur.

Anahtar kelimeler: Bilişsel haritalama, Davranış haritaları, Duyumsal algılama, Konya, Sesgörünüm

ABSTRACT

MS THESIS

INVESTIGATION OF SENSORY ASPECTS AFFECTING BEHAVIOR IN URBAN SPACE

Sarah BADAUD

**Konya Technical University
Institute of Graduate Studies
Department of City and region planning**

Advisor. Asst.Prof.Dr. Kadriye (DENİZ) TOPÇU

2021, 120 Pages

Jury

Advisor. Asst.Prof.Dr. Kadriye (DENİZ) TOPÇU

Asst. Prof. Dr Sedef ŞENDOĞDU

Asst.Prof.Dr. Hale ÖNCEL

Abstract

In order to perceive the world and the city that we live in, and to communicate with the urban elements in our environs, visual perception and information from other sensory sources (sight, touch, smell) are very essential and effective form of data. Sensory data helps to attach meanings to the places, instill a sense of belonging, connect to a place, and transform the area into a "living space". Studies have emphasized the importance of that issue in the development of a sustainable urban environment. From this point of view, the main objective of this study is to understand the interaction of the sensory (visual/perceptual/cognitive/auditory) characteristics of urban space with each other and their impact on the behavior of the individuals using the space. The scope of the study entails the route with the axis that extends between Konya High-Speed Train Station and Mevlâna Tomb, about 3 km long and represents an important road in terms of its vision, historical identity, and central functions of Konya city. A mixed methodology was used on the sample route. Firstly, Sound walk accompanying questionnaire, as well as sound intensity measurements, were used in an attempt to understand the auditory characteristics of the route. In order to understand the visual characteristics of the sample route, photographs taken from the area and questionnaire interviews conducted to measure the user's perspective were used. For the point of perception of the selected route, the cognitive maps drawn by users of the route were the primary data. All these listed methods were combined in a single questionnaire and the user evaluated all this axis from auditory, visual and cognitive perspectives. The study was carried out with a total of 92 people participating in the survey. In addition to these studies, behavioral observations were made on how the axis is used in various days and time zones on the axis independent of the survey applications, records were taken, this information was processed into the behavior matrix and behavior maps were produced in the GIS environment. At the next stage, the data obtained from all these analyses were integrated and evaluated for the focal points determined on the axis and the entire road and the effect of sensory characteristics on the use of space has been revealed.

Keywords: Behavioral maps, Cognitive mapping, Konya, Sensory perception, Soundscape

ÖNSÖZ

Bilimin ve bilgiye ulaşmanın öneminin giderek arttığı çağımızda, uzmanlık eğitimi boyunca ilminden faydalandığım, insani ve ahlaki değerleri ile de örnek edindiğim, yanında çalışmaktan onur duyduğum ve ayrıca tecrübelerinden yararlanırken göstermiş olduğu hoşgörü ve sabırdan dolayı değerli hocam, sayın Dr. Öğr.Üyesi Kadriye DENİZ TOPÇU'ya,

Her zaman yanımda olup benden desteklerini esirgemeyen, beni motive eden başta annem, babam ve kardeşlerim olmak üzere tüm öğretmenlerime ve öğretmen arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Sarah Badaud
KONYA-2021

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
FOTOĞRAF LİSTESİ	x
TABLO LİSTESİ	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Önemi	3
1.2. Çalışmanın Metodolojisi ve Yöntemi.....	4
1.3. Çalışmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları	5
1.4. Kaynak Araştırması.....	6
2. KAVRAMSAL TEMELLER.....	11
2.1. Kentsel Mekânın Duyumsal Algılanmasında Etkili Yaklaşımlar	11
2.1.1. İşitsel Peyzaj (Sesgörünüm) açısından kentsel mekâna yaklaşım.....	11
2.1.2. Görsel karakteristikler açısından kentsel mekâna yaklaşım.....	18
2.1.3. Algısal/bilişsel duyumlarla kentsel mekâna yaklaşım	20
2.2. Duyumsal algılama sonucu kentsel mekâna kullanıcı tepkisi; Davranış ve davranış haritaları	23
3. SAHA ARAŞTIRMASI BULGULARI	28
3.1. Örneklem Alan Tanıtımı	28
3.2. Saha Çalışmasında Kullanılan Yöntem.....	32
3.3. Bulgular.....	34
3.3.1. Kullanıcı profillerine yönelik bulgular.....	34
3.3.2. Aks Üzerinde Seçilen Odak Noktalarına ve Güzergâhlara Yönelik Bulgular	37
3.3.2.1. İşitsel Peyzaj Açısından Değerlendirmeler	37
3.3.2.2. Görsel Karakteristikler Açısından Değerlendirmeler.....	51
3.3.2.3. Algısal/Bilişsel Açısından Değerlendirmeler	69
3.3.3. Aksın Tümüne Yönelik Genel Bulgular	71
3.3.4. Davranış Haritaları Bulguları.....	75
3.3.5. Saha Çalışması sonuçlarının genel değerlendirmesi	81
4. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	89
KAYNAKLAR	95
EKLER	99
ÖZGEÇMİŞ.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1. Çalışmanın Metodolojisi.....	4
Şekil 2.1. Ardışık seri vistalar- Gordon Cullen çizimleri (1961).....	19
Şekil 2.2. Kent görünümünü oluşturan kentsel öğeler (Taylor, 1999).....	19
Şekil 2.3. Çalışma sırasında kullanıcılarca üretilen bilişsel harita örnekleri	23
Şekil 2.4. Davranış haritası örneği (Wang, 2014).....	25
Şekil 2.5. Çalışma sırasında üretilen davranış haritası örneği	26
Şekil 2.6. Saha çalışması esnasında kullanılan davranış matrisi örneği	27
Şekil 3.1. Örneklem alanı olarak seçilen aksın kent içi konumu	28
Şekil 3.2. Seçilen aksın odak noktaları ve odak noktalarını birleştiren güzergâhları	29
Şekil 3.3. Örnek Aksın katılımcılarca bilinirliği	35
Şekil 3.4. Katılımcılar açısından Aksın kullanım amacı.....	37
Şekil 3.5. Hızlı tren istasyonu odağında duyulan ses kaynakları.....	38
Şekil 3.6. Hızlı Tren İstasyonu odağında ölçülen ses şiddeti (dcb)	38
Şekil 3.7. Hızlı Tren İstasyonu ile Anıt Meydanı arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)	39
Şekil 3.8. Anıt Meydanı odağında duyulan ses kaynakları	40
Şekil 3.9. Anıt Meydanı odağının ses şiddeti (dcb)	40
Şekil 3.10. Anıt Meydanı-Zafer Meydanı Arasında Kalan güzergâhın ses şiddeti(dcb)	40
Şekil 3.11. Zafer Meydanı odağında duyulan ses kaynaklar	41
Şekil 3.12. Zafer Meydanı odağında ses şiddeti (dcb).....	41
Şekil 3.13. Zafer Meydanı ile Şehitler Abidesi odağı arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)	42
Şekil 3.14. Şehitler Abidesi ve Çevresi odağında duyulan ses kaynakları.....	43
Şekil 3.15. Şehitler Abidesi ve Çevresi odağının ses şiddeti (dcb).....	43
Şekil 3.16. Şehitler Abidesi odağı ile Kayalıpark arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)	44
Şekil 3.17. Kayalıpark odağında duyulan ses kaynakları	44
Şekil 3.18. Kayalı Park'ın Desibel Cinsinden Ses Şiddeti (dcb)	45
Şekil 3.19. Kayalıpark-Mevlâna Türbesi arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb) ..	45
Şekil 3.20. Mevlâna Türbesi odağında duyulan ses kaynakları	46
Şekil 3.21. Mevlâna Türbesi odağındaki ses şiddeti ölçümleri (dcb)	46
Şekil 3.22. Odak noktalarında baskın olarak duyulan ses kaynakları.....	47
Şekil 3.23. Tüm aksa yönelik ortalama ses şiddeti ölçümlerinin genel gösterimi.....	48
Şekil 3.24. Katılımcılar açısından ses ortamlarını olumlu ya da olumsuz tanımlayan sıfatlar	49
Şekil 3.25. Katılımcıların odak noktalarına yönelik gürültü değerlendirmeleri	50
Şekil 3.26. Katılımcıların odak noktalarına yönelik konfor değerlendirmeleri	50
Şekil 3.27. Katılımcıların odak noktalarına yönelik konfor ve gürültü değerlendirmeleri	51
Şekil 3.28. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	52
Şekil 3.29. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında beğenilen görsel-estetik özellikler ...	52
Şekil 3.30. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler	53
Şekil 3.31. 1.Güzergâhta katılımcıların etkilendiği görsel-estetik kentsel öğeler.....	53
Şekil 3.32. Anıt Meydanı odağında katılımcıların etkilendiği görsel-estetik kentsel öğeler	55

Şekil 3.33. Anıt Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler	55
Şekil 3.34. Anıt Meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler	56
Şekil 3.35. 2.Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	56
Şekil 3.36. Zafer Meydanı odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	57
Şekil 3.37. Zafer Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler.....	58
Şekil 3.38. Zafer meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler	59
Şekil 3.39. 3. Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	59
Şekil 3.40. Şehitler Abidesi ve çevresinde katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	60
Şekil 3.41. Şehitler Abidesi ve çevresinde beğenilen görsel-estetik özellikler.....	61
Şekil 3.42. Şehitler Abidesi ve Çevresinde beğenilmeyen görsel-estetik özellikler	61
Şekil 3.43. 4. Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	62
Şekil 3.44. Kayalıpark odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	63
Şekil 3.45. Kayalıpark odağında beğenilen görsel-estetik özellikler.....	63
Şekil 3.46. Kayalı Park'ta beğenilmeyen görsel özellikler	64
Şekil 3.47. 5.Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler	64
Şekil 3.48. Mevlâna Meydanı odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler....	65
Şekil 3.49. Mevlâna Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler	66
Şekil 3.50.Mevlâna Meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler.....	67
Şekil 3.51. Odak noktaları ve güzergâhların görsel-estetik açıdan nitelik sıralaması	67
Şekil 3.52. Katılımcıların çizdiği örnek Aksa yönelik bilişsel harita örnekleri.....	69
Şekil 3.53. Aksın 3 boyutlu kümülatif bilişsel haritası (Hızlı Tren İstasyonu ile Zafer Meydanı arası)	70
Şekil 3.54. Aksın 3 boyutlu kümülatif bilişsel haritası (Zafer Meydanı-Mevlâna Türbesi Meydanı arası)	71
Şekil 3.55. Katılımcıların tüm Aksın ses ortamına yönelik görüşleri.....	71
Şekil 3.56. Aks üzerindeki odak noktalarının ses ortamlarının karşılaştırması.....	72
Şekil 3.57. Aks boyunca duymak istenilen sesler	72
Şekil 3.58. Aks boyunca duymak istenmeyen sesler	73
Şekil 3.59. Aks üzerindeki odak noktalarının görsel-estetik ortamlarının karşılaştırması	74
Şekil 3.60.Tüm Aksı özgün kılan değerler	74
Şekil 3.61Aksın odak noktaları ve güzergâhlarının duyumsal özelliklere göre karşılaştırmalı değerlendirilmesi	75
Şekil 3.62. Hafta içi 10.00-12.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları	76
Şekil 3.63. Hafta içi 12.00-14.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları	77
Şekil 3.64. Hafta içi 14.00-16.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları	77
Şekil 3.65. Hafta içi 16.00-19.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları	77
Şekil 3.66. Hafta sonu 10.00-12.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları.....	78
Şekil 3.67. Hafta sonu 12.00-14.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları.....	78
Şekil 3.68. Hafta sonu 14.00-16.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları.....	79
Şekil 3.69. Hafta sonu 16.00-19.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları.....	79
Şekil 3.70. Örnek Aksta hafta içi ve hafta sonu yapılan yaya yoğunluğu sonuçlarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi	81

FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 3.1. Konya Garı (1. Odak).....	30
Fotoğraf 3.2. Anıt Meydanı (2. Odak)	30
Fotoğraf 3.3. Camlı Köşk (Zafer Meydanı)(3. Odak)	30
Fotoğraf 3.4. Şehitler Abidesi ve Çevresi - Panorama görünüm (4. Odak).....	31
Fotoğraf 3.5. Kayalı Park (5. Odak)	31
Fotoğraf 3.6. Mevlâna Türbesi Meydanı(6. Odak).....	31
Fotoğraf 3.7. Konya Gar Meydanı- Panorama görünüm	52
Fotoğraf 3.8. Hızlı Tren İstasyonu Odağı-Anıt Meydanı Odağı arasındaki güzergâh (ağaçlı yol)	54
Fotoğraf 3.9. Atatürk Heykeli	55
Fotoğraf 3.10. Amber Reis Camii.....	55
Fotoğraf 3.11. Konya Lisesi	57
Fotoğraf 3.12. Olgunlaşma Enstitüsü	57
Fotoğraf 3.13. Kibrit Apartmanı	58
Fotoğraf 3.14. Zafer meydanında bulunan havuz	58
Fotoğraf 3.15. Aziz Pavlus Kilisesi	59
Fotoğraf 3.16. Alaaddin Tepenin girişindeki su ögesi.....	60
Fotoğraf 3.17. Fotoğraf 3.18. Alaeddin Camii	60
Fotoğraf 3.18. İplikçi Camii.....	62
Fotoğraf 3.19. Eski PTT Binası	63
Fotoğraf 3.20. Eski Sanayi Mektebi	63
Fotoğraf 3.21. Konya Valilik Binası.....	64
Fotoğraf 3.22. Yapı Kredi Bankası	64
Fotoğraf 3.23. Mevlâna Müzesi ve Türbesi.....	66

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Oluşturduğu olumsuz etkilere bağlı olarak gürültü seviyelerini	17
Tablo 3.1. Anket uygulamasına katılan katılımcı profili	36
Tablo 3.2. Katılımcıların Aks üzerinde görsel estetik açıdan değerli buldukları kentsel öğeler	68
Tablo 3.3. Aks üzerindeki odak ve güzergâhlar için yapılan davranış analizlerinin sonuçları	80
Tablo 4.1. Aks üzerindeki odak ve güzergâhlar için duyumlar ve davranışların tüm sonuçlar.....	92

1. GİRİŞ

Bir bütünün parçaları gibi tüm duyular birbiri ile etkileşim halindedirler. İşitsel duyular yanı sıra görme, dokunma, koklama gibi diğer duysal kaynaklardan gelen bilgiler de kentsel çevreyi algılamak ve dünya ile iletişim kurmak için oldukça önemli verilerdir. Bir çevrenin işitsel peyzajının, algısal değerlerinin değerlendirilmesi duyu(m)sal estetik düzeyini artırarak kişinin çevreden aldığı hazzı yükseltebilmektedir. Bu nedenle, kent estetiği ve tasarım araştırmalarının bir parçası olarak görsel karakteristikler yanı sıra buna eşlik eden ses görünüm/işitsel peyzaj ve algısal/bilişsel çalışmaların yapılması, bunların göz ardı edilmemesi sürdürülebilir kentsel çevrenin tasarımında büyük önem arz etmektedir (Porteous & Mastin, 1985; Porteous, 1996; Apfel, 1998, Yang & Kang, 2005; Bahalı & Tamer Bayazıt, 2017). Bu konunun oldukça önemli olduğu yapılan birçok araştırma tarafından belirtilmektedir. Artık sadece göze hitap eden kentsel ortamlar tasarlamak yerine, kentlerin görsel deneyimi ile bunlara eşlik eden diğer duysal deneyimler arasındaki yakın ilişkiyi de gözardı etmemek gerekmektedir (Bahalı ve Tamer Bayazıt, 2014).

Görülen değerlere kıyasla seslerin daha geçici, daha akışkan, daha odaklanmamış, bağlamda daha eksik, yönelim ve yerelleşme açısından daha belirsiz, her yerde bulunan, bir yere özgü olmayan, küresel, daha zor yakalanan olduğunu düşünebiliriz. Akustik mekânın belirgin bir sınırı yoktur ve mekân içindeki objelerden çok mekânın kendisini tanımlar. İşitsel uyum geçici iken, görsel uyum mekânsal ve kalıcı olandır. Ancak, kentsel çevrenin algılanması, değerlendirilmesi konusunda işitsel peyzajın gizli ama oldukça büyük etkileri vardır. İşitsel özellikleri görmezden gelen, yalnızca kentsel mekânın görselliğine odaklanan bir yaklaşım, içi boş, ruhu olmayan, anlamsız mekânlar üretmekten öteye geçemeyecektir. Bu nedenle, işitme/ses oldukça aktif ve duygusal açıdan zengin bir duygudur, ancak görünür olmayıp kişiye ilettiği bilgi açısından da oldukça zengindir. İşitsel peyzaj, zamanın ilerlemesini hissettiren dinamik ve gerçeklik hissi veren bir özelliği de bünyesinde barındırmaktadır. İnsanlar genellikle bir müzik sesi ile hareket edebilir veya su ve yaprak hışırtısı gibi bazı doğal sesler tarafından yatıştırılabilir (Yang ve Kang, 2005). Tüm duysal ortamın ana bileşenlerinden biri olan işitsel özelliklerin yardımıyla insan mekâna anlamlar yükler, aidiyet hisseder, bir mekâna bağlanır ve mekânı bir “yaşam alanına” dönüştürebilir.

Görsel ve işitsel peyzaj yanı sıra kentsel mekânı derinden hissetmeye yardımcı olacak bir diğer özellik mekânın algılanma kapasitesidir. Dış çevreden gelen uyarıcı bilgilerin insan beyninde birtakım organizasyonel şemalar eşliğinde işlenerek iz bırakması durumu olarak tariflenebilecek algılama süreci kentsel mekânın anlaşılması, anlamlı bütünler olarak depolanması ve tarificationmesi adına oldukça önemli olan ilk adımdır. Bu yolla kişi kentsel mekânda kendisi için önemli olan verileri beynine kaydederek, o mekân ile ilgili bir imaja sahip olabilmektedir. Kişi, sahip olduğu bu imajın olumlu veya olumsuz olma nitelikleri ile de kentsel çevreyi değerlendirerek orada bulunmak isteyecek veya istemeyecektir (Lynch, 1960; Nasar, 1997). Zihinde algılama yoluyla depolanan mekâna yönelik genelleştirilmiş bu resimler sayesinde kişi mekân içerisinde yer ve yönünü bulabilmektedir. Dolayısıyla mekânın imaj değerinin yüksek olması aynı zamanda o çevreyi oluşturan parçaların anlaşılır olması ve kolay organize edilebilir olması anlamına gelmektedir. Bu da kişinin mekân içerisinde kendini daha güvende hissetmesine, mekânı daha çok kullanmasına yardımcı olacaktır. Algılama süreci sonrasında beyne işlenen bilgilerin kâğıda aktarılması olarak tariflenebilecek bilişsel haritalama konusu da o çevreyi kullanan kişilerin mekân içerisinde neyi öncelikli olarak algılayıp neyi algılamadıklarını göstermesi açısından veya kentsel mekân içerisindeki hangi öğelerin algılanabilir, imgelenebilir veya okunabilir olduğunu hangilerinin olmadığını göstermesi açısından oldukça önemlidir.

Kentsel çevre ve davranışın birbirine bağlı olduğuna dair literatürde artan sayıda çalışmalar mevcuttur (Lee, 1968). Bu çalışmalara göre, kentsel mekân tasarımları bireyin kentsel mekândaki davranışlarını etkileyebilir veya kentsel mekândaki davranış biçimleri kentsel mekân tasarımını yönlendirebilir. Dolayısıyla bir kentsel mekândaki davranışların ortaya konması o mekâna yönelik üretilen tasarım projeleri için oldukça önemli bir girdi oluşturacaktır. Böylelikle, hem insanların fiziksel çevreyi nasıl kullandığı, deneyimlediği anlaşılabilir hem de fiziksel çevrenin, yerine getirmesi gereken insan ihtiyaçları ve tasarım açısından verilecek kararlar hakkında bilgi sağlanabilecektir (Kaplan, 1973a; Aitken ve ark., 1989).

Bu çerçeveden hareketle tez çalışmasının çıkış noktası aşağıdaki hipoteze dayanmaktadır.

HİPOTEZ: İnsanların zihninde yer eden, işitsel ve görsel peyzaj değeri yüksek mekanlar her zaman nitelikli özellikleri ile insanların davranışlarına etki etmekte, bu tür alanlarda insanların daha çok vakit geçirmelerine, gönüllü aktivite sayılarını arttırmalarına neden olmaktadır.

Bu hipotezi test etmeye yönelik temel araştırma soruları ise aşağıdaki gibi belirlenmiştir;

1. Bir kentsel mekânın sesgörünümlü/işitsel peyzajı, bireylerin mekânı kullanma tercihlerini/mekândaki davranışlarını etkilemede önemli bir rol oynamakta mıdır?
2. Bir kentsel mekânın algılanma düzeyi bireylerin mekânı kullanma tercihlerini/mekândaki davranışlarını etkilemede önemli bir rol oynamakta mıdır?
3. İşitsel ortam ile görsel ortam arasındaki ilişki nedir? İşitsel peyzaj kalitesi yüksek olan alanlarda görsel kalite de yüksek midir? Bu tür mekânlarda gelişen insan davranışları nasıldır?
4. Hafızalarda yer eden mekânlar genelde olumlu görsel ve işitsel niteliklere mi sahiptir? Bu tür mekânlarda gelişen davranışlar nelerdir?

1.1. Çalışmanın Amacı ve Önemi

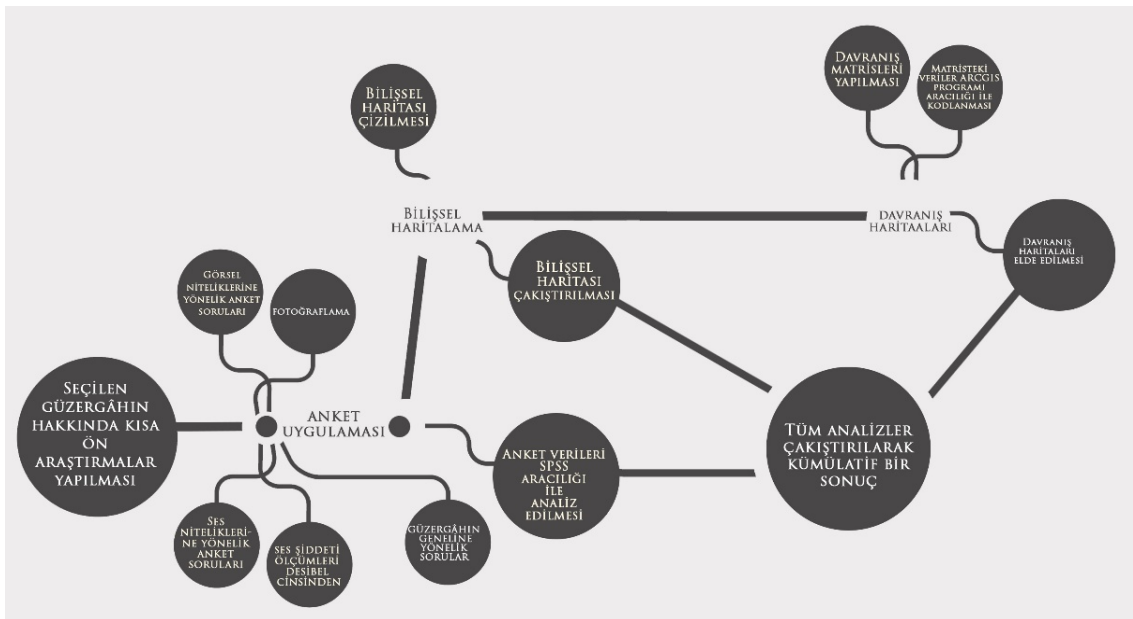
Yukarıda belirlenen hipotez ve buna bağlı araştırma sorularından yola çıkarak çalışmanın temel amacı; kentsel mekânın duyumsal (görsel/algısal/bilişsel/işitsel) karakteristiklerinin birbiri ile etkileşimini anlamak ve bu etkileşimlerin mekânı kullanan bireylerin davranışlarına olan etkilerini araştırmaktır. Eğer etkileri öngörüldüğü gibi ise, mekân içinde istenilen davranışların da tasarlanabileceği düşünülebilir.

Bu çalışma literatürde sıklıkla karşılaşılan görsel veya bilişsel analizler aracılığıyla bir alanın değerlendirilmesinin ötesinde, konuyu aynı zamanda işitsel peyzaj değerleri ve duyumsal algılama sonucu kentsel mekâna kullanıcı tepkisi yani davranışlarla da daha bütüncül olarak açıklamaya çalışan yönü ile özgün bir nitelik taşımaktadır. Bu yönüyle de çalışmanın literatüre önemli bir katkısı olacağı düşünülmektedir.

1.2. Çalışmanın Metodolojisi ve Yöntemi

Çalışma kapsamında örneklem alanı olarak seçilen aks üzerinde çalışmanın amacına yönelik birtakım yöntemler kullanılmıştır. Ses yürüyüşü, bu yürüyüşe eşlik eden alanın görsel, bilişsel, işitsel yönlerini irdelemeye çalışan anket uygulaması, anket uygulaması verilerine dayanılarak üretilen bilişsel haritalar ve davranışsal gözlemlerine dayalı davranış haritaları çalışma kapsamında kullanılan yöntemlerdir.

Ses yürüyüşü, bu yürüyüşe eşlik eden anket uygulaması ve ses şiddeti ölçümleri ile aksın işitsel karakteristikleri anlaşılmasına çalışılmıştır. Aksın görsel karakteristiklerini kullanıcı bakış açısı ile irdeleyen anket uygulaması ve alandan çekilen fotoğraflar aksın görsel çekiciliğini ortaya koymak adına kullanılmıştır. Aksın kullanıcılarca bilişsel haritalarının çizilmesi ise aksın algılanabilirliği noktasında kullanılan yöntem olmuştur. Tüm bu sıralanan yöntemler tek bir anket föyünde birleştirilmiş ve kullanıcı tüm bu aksı işitsel, görsel ve bilişsel açılardan değerlendirmiştir. Çalışma toplam 92 kişinin ankete katılması ile gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalara ek olarak yukarıda aktarılan anket uygulamalarından bağımsız olarak aks üzerinde çeşitli gün ve saat dilimlerinde aksın nasıl kullanıldığına yönelik belli sürelerle davranış gözlemleri yapılmış, kayıtlar alınmış, davranış matrislerine bu bilgiler işlenmiş ve GIS ortamında davranış haritaları çıkarılmıştır. Çalışmanın metodolojisi aşağıdaki şekilde grafiksel olarak ifade edilmiştir (Şekil1.1).



Şekil 1.1. Çalışmanın Metodolojisi

1.3. Çalışmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Çalışma dört ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın giriş kısmını oluşturan birinci bölümünde, konunun önemi ve amacı ele alınmış, çalışmanın hipotezi ve buna bağlı temel araştırma soruları ve kullanılan yöntemler aktarılmıştır. Bunun yanı sıra, bu çalışmaya değerli katkılar sağlayan benzer nitelikteki araştırmalarda kaynak araştırması başlığı altında verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümü konunun daha iyi anlaşılması adına ilgili kavramsal ve kuramsal temellerin anlatıldığı, çeşitli tanımlamaların yapıldığı bir bölümü oluşturmaktadır. Bu bölümde çalışmada kullanılan yöntemlere bağlı olarak kavram ve kuramların açıklanmasında dörtlü bir sınıflamaya gidilmiştir. Şöyle ki; bu bölümün birinci kısmında işitsel peyzaj (sesgörünüm) ile ilgili kavramsal açıklamalara, kentsel mekânlarda ses peyzajı çalışmalarına yer verilmiştir. İkinci kısımda kentsel mekânın görsel özellikleri ve kentin görsel deneyiminin insanlar üzerinde yarattığı etki hakkında genel bilgiler sunulmaktadır. Üçüncü kısımda, algılama, biliş, imge gibi zihinsel kavramların açıklanması ve bilişsel haritalamanın karar verme, mekânsal yönelim üzerindeki etkisi açıklanmaktadır. Dördüncü ve son kısımda ise mekân-davranış etkileşimi, davranış haritalama, davranış matrisleri gibi kavramların açılımlarına yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde saha araştırması ve bu araştırmadan elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Bu bölümde saha araştırmasına konu olan örnek alan hakkında genel bilgiler verilmiş ve aks üzerinde gerçekleştirilen tüm çalışmalar, çalışmada kullanılan yöntemlerin de detaylı açıklamaları ile birlikte aktarılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise çalışmadan elde edilen tüm bulgular genel anlamda değerlendirilmiş, tartışılmış, belirlenen hipotez test edilmiş ve araştırma soruları yanıtlanmıştır.

Çalışmanın sınırlılığı ise şu şekilde ifade edilebilir; çalışma her ne kadar duyumsal karakteristikler ile ilgili bir başlık altında irdelenmiş olsa da çalışma kapsamına koku duyusu eklenmemiştir. Alanın hem görsel, işitsel hem de algısal boyutunu irdelemeye yönelik hazırlanan anket süresinin yeterince uzun olması nedeni ile duyumsal özelliklerden koku ile ilgili olan kısım kapsam dışında bırakılmıştır.

1.4. Kaynak Araştırması

Son yıllarda dünya genelinde kentsel mekândaki işitsel ortamlarla ilgili artan sayıda birçok çalışma yapılmaktadır. Bu çalışmalar, sokaklar, meydanlar, mahalleler, kentler gibi değişen ölçeklerde ele alınabilmektedir. Aşağıda bu tez çalışmasına yön veren, değerli katkılar sunan bazı örnek çalışmalara yer verilmiştir.

Bahalı (2015), Gezi parkı ile Tünel Meydanı arasında bir kentsel işitsel ortam araştırması kurgulamıştır. Yapmış olduğu pilot çalışma sonrasında iki farklı ses yürüyüşü yönteminin bir bileşkesini kullanmaya karar vermiştir. Gezi Parkı-Tünel meydanı arasında belirlemiş olduğu aks boyunca sadece çevrenin dinlenmesine yönelik ses yürüyüşleri yaparak ve aks üzerindeki belirlemiş olduğu ana odak noktalarında anketler yaparak, ses yürüyüşü ve anket yöntemlerini birleştirmiştir. Her ana konum için akustik konfor değerlendirmesi ve öznel gürültü değerlendirmesi tabloları da doldurulmuştur. Ses yürüyüşü sona erdiğinde katılımcılara verilen iki farklı anket formu dahilinde aksın genelini değerlendiren ayrıntılı sorular sorulmuştur. Bu şekilde hem geçiş noktaları sayılabilecek yerlerin etkisinin belirlenmesi hem de rotadaki genel işitsel ortam algısının özelliklerinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Rota üzerinde 10 farklı kayıt yapılmıştır. Dört farklı ana konumda durulduğundan yürüyüş dört parçadan oluşmaktadır. Elde edilen kayıtlarından yürüyüşler esnasında yapılanlar kullanılarak post – signal analizleri ile ‘ses basınç seviyesi’, ‘sertlik derecesi’, ‘yükseklik’, ‘keskinlik’ değerleri bulunmuştur. Ses yürüyüşlerine toplamda 50 kişinin katıldığı tez kapsamında birçok önemli sonuca varılmıştır. Aksın en önemli sembol sesi ve Taksim Meydanı – İstiklal Caddesi denilince akla ilk gelen sesin tramvay sesi olduğu görülmüştür. Ses yürüyüşü sırasında katılımcılar her bir ana konumda durarak doldurdukları sıfatlar içeren tablolara göre genel anlamda Gezi Parkı diğer konumlardan daha olumlu olarak ön plana çıkmıştır. Galatasaray Meydanı ve Taksim Meydanının ise daha olumsuz bir işitsel ortama sahip olduğu görülmüştür. Öznel gürültü değerlendirmesine göre en sessiz yer Gezi Parkı iken ölçüm sonuçlarına göre Taksim’in ses basınç seviyesi Gezi’den ve diğer konumlardan daha düşüktür. Ses yürüyüşünden sonra cevaplanan sorulardan elde edilen bilgilere göre aksın işitsel ortamın en çok etkileyen ses kaynakları sokak sanatçıları, çöp / temizlik araçları ve sokak satıcıları olmuştur.

Bora (2014), bir metro istasyonunda kapalı ve açık mekân akustik çevresini irdelemektedir. Çalışmanın amacı, kamusal açık mekânlarda işitsel peyzaj kalitesinin yöntem ve parametrelerinin standardize edilmesidir ve akustik çevrenin insanlar tarafından algılanan pozitif ve negatif yönlerini araştırmaktır. Kapalı ve açık mekânların işitsel peyzajlarının karşılaştırmalı irdelenmesi için Ankara’da bulunan Akköprü Metro İstasyonu ve yakın çevresi örnek alan olarak seçilmiştir. İstasyon içinde belirlenen üç mekânda, nesnel, öznel ve psikoakustik ölçümler yapılmıştır. Öznel ölçümler kapsamında; eş zamanlı olarak, ses yürüyüşü (soundwalk) yöntemi ile ses kayıtları alınmış ve gürültü rahatsızlığı anketleri uygulanmıştır. Nesnel ölçümler kapsamında; A-Ağırlıklı Eşdeğer Ses Seviyesi (LeqA), Ses Basınç Seviyesi (SPL), Çınlama Süresi (RT), Konuşmanın Anlaşılabilirliği İndeksi (STI) ölçülmüştür. Psikoakustik ölçümler kapsamında, mekânların, ses kayıtlarının dinleme yoluyla algılanabilirliğinin/ anlaşılabilirliğinin araştırılması üzere bir dinleme testi ve anketi hazırlanmıştır. Ankette katılımcılardan kişisel bilgiler yanı sıra, dinledikleri ses kayıtlarının her biri için dört adet açık uçlu soru sorulmuş ve likert ölçeği ile hazırlanmış on yedi sıfat çifti için bir ile beş arasında değerlendirme yapmaları istenmiştir. Doksan denek dinleme testine katılmıştır. Sonuç olarak, yapılan akustik ölçümlerde elde edilen değerler, yönetmelikte izin verilen sınırın üzerinde çıkmıştır. Gürültü rahatsızlığı anketi sonucuna göre, kapalı mekândaki gürültü rahatsızlığı, açık mekândaki gürültü rahatsızlığına göre çok daha fazla çıkmıştır. Deneklerin yaş, cinsiyet, eğitim durumu gibi demografik özellikleri ile mekân algısı arasında kaydadeğer bir istatistiksel ilişki gözlenmemiştir.

Akkaya (2014), işitsel peyzaj kavramı ile kentsel tasarım disiplini arasındaki köprünün kurulmasının gerekliliğine değinmiştir. Mekânsal araştırmaların ve kentsel mekânın sonik karakterini ortaya koyan kentsel ses peyzajı analizine dair bir öneri modeli tanımlamıştır. Saha araştırma sürecinde, ön araştırma, ses yürüyüşleri, haritalama ve değerlendirme gibi adımları izlemiştir. Ses yürüyüşü, ses rotasını oluşturma, sonik analiz, yaşam deneyimleriyle fiziksel parametrelerin ortaya konulmasını içermektedir. Çalışma kapsamında Kadıköy örnek alanı için ses peyzajı stratejik planının oluşturulması önerilmektedir.

Kaya (2018), kent mekânında işitilen seslerin verdiği bilgiler, çağrıştırdığı imgeler, ifade ettiği mekânsal anlamlar ve bağlamlar üzerinden mimari bir temsil biçimi olabileceği savını ortaya koymuştur. Ses peyzajı kavramını mimarlık ve kent mekânı bağlamında tartışarak ses peyzajına mekânsallık üzerinden bakmış ve ses-mekân

ilişisini farklı ölçeklerde değerlendirmiştir. Seslerin mekânsal, psikoakustik, semantik ve kültürel bağlamlara göre farklı şekillerde nasıl sınıflandırıldığını tartışmıştır. Kent mekânında duyulabilen sesleri bir temsil biçimi olarak değerlendirmek adına, seslerin kent mekânı ölçeğinde alabildiği öznellik-nesnellik, sınırlılık, zamansallık ve yeniden üretilebilirlik pozisyonları üzerinden mimari temsil kavramına bakmış, ses yürüyüşleriyle ses kaydı alma ve sesleri haritalama yöntemini denemiştir. Bu yöntem doğrultusunda spesifik ses karakterleri barındırdığı gerekçesiyle kentsel ses peyzajı olarak Beyoğlu-Taksim, kentsel-kırsal birlikteliğindeki ses peyzajı olarak da Adalar-Büyükdada'yı çalışmanın saha araştırmasını yapmak üzere örnek alanlar olarak seçmiştir. İki farklı kent mekânı seçilerek ses peyzajlarının farklılığı ve temsiliyeti değerlendirilmiştir.

Aydın (2017), kentsel alanlardaki işitsel peyzajın fiziksel, sosyal, kültürel, psikolojik, mimari ve bunun gibi birçok etkenle birlikte, çok yönlü ve bütüncül değerlendirilmesinin gerekli olduğunu belirtmektedir. Çalışmasında işitsel peyzaj yaklaşımı ile kentsel mekânlardaki kullanıcıların ses çevresi memnuniyet düzeylerini belirlemede uzun zaman alan aşamaların daha hızlı ve sistemli bir şekilde ilerlemesine olanak sağlayacak bir tahmin modeli geliştirmiştir. Çalışma kapsamında, Diyarbakır'ın işitsel peyzajları ve özellikle ses kaynakları belgelenmiş, Diyarbakır kent kimliğinin önemli işitsel verilerinin arşivlenmesi sağlanmıştır.

Özçevik ve ark. (2014), kentsel akustik konfor ile ilgili uzun zamanda çözümlenen alan çalışmaları sürecinin (ses ortam verilerini elde etme, derleme, düzenleme ve arşivleme) hızlı ve sistematik bir biçimde ilerlemesinin sağlanması noktasında uygulamada önemli olabilecek birtakım öneriler getirmişlerdir. Alanlardaki gerçek ses ortamlarının nicel ve nitel olarak belgelenmesi amacıyla yapılan alan çalışmasında, öncelikle eş zamanlı ses düzey ölçmeleri ve binaural ses kayıtlarının yapıldığı alan ölçmeleri gerçekleştirilmiştir. İki kanallı ses kayıtları üzerine kurgulanan ses yürüyüşü (soundwalk) yöntemi, bu çalışmada seçilen kentsel alanların işitsel peyzaj yapılarını değerlendirmek amacıyla kullanılmıştır. Ses ortamının nitel belgelenmesi için, -ses ortamla ilgili genel bilginin, sembol ses bilgisi ve memnuniyeti ile elde edildiği- anket soruları ve -ses ortam kalitesinin analiz edildiği- anlamsal fark testi olmak üzere iki bölümden oluşturulan alan anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Ses ortamını yerinde deneyimleyen, işitme sorunu olmayan ve rastgele belirlenen toplam 120 katılımcı ile bir anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Yaklaşım önerisi, alan ve

laboratuvar çalışmaları aracılığıyla ses ortamının öznel ve nesnel değerlendirmesi, verilerin istatistiksel analizi ve sonuçların ilişkilendirmesi adımları izlenerek geliştirilmiştir. Geliştirilen yaklaşım önerisinin istatistik çalışmaları ses ortam tanımlayıcı sıfat çiftleri ile ses kalitesi metrik değerleri arasında regresyon modelleri oluşturulmuştur.

Zhang ve Kang (2007), ses ortamını; kulak, insanlar, ses ortamları ve toplum arasındaki ilişkiler olarak tanımlamışlardır. Çalışmanın temel amacı, kentsel açık alanlarda ses ortamının kapsamını tanımlamak ve bir çerçeve oluşturmaktır. Avrupa ve Çin'de bir dizi vaka çalışması ve yoğun bir literatür taraması temelinde, kentsel açık alanlar sistematik olarak dört temel unsur açısından incelenmektedir; ses, mekân, insanlar ve çevre. Ses manzarasının tanımı, değerlendirilmesi ve oluşturulması sistematik olarak tartışılmıştır ve incelenmesi dört yönü içermektedir. anket araştırması, semantik diferansiyel analiz, alan ölçümü ve ses yayılımının bilgisayar simülasyonu. Sonuç olarak, kentsel açık alanlarda ses manzarasını incelemek ve tasarlamak için, fiziksel, sosyal, kültürel, psikolojik ve mimari faktörler de dahil olmak üzere çeşitli yönleri, olumsuz ve olumlu seslerle entegre bir şekilde düşünmenin önemli olduğunu görülmüştür.

Hong ve Jeon (2017), ses manzarası, akustik ve kentsel morfolojik göstergeler eşliğinde mekânsal-zamansal kalıplar arasındaki ilişkiler üzerine yeni bir bakış açısı sunmuştur. Yazarlar, çalışma kapsamında Kore'nin Seul kentinde, çok işlevli bir kentsel alanda ses manzaralarının mekânsal özelliklerini incelemişlerdir. Kentsel bir ortamda ses ortamı planlaması ve yönetimi hakkında bilgi vermek amacıyla, çok işlevli kentsel alanlarda akustik, kentsel morfolojik göstergeler ve ses manzaralarının özellikleri arasındaki ilişkiler araştırılmıştır. Hem fiziksel akustik veriler hem de algısal ses ortamı verileri, vaka çalışması alanında sabahdan akşama kadar üç örnekleme dönemi boyunca 122 lokasyonda toplanmıştır. Kentsel formları ölçmek için binalar, yollar, açık kamusal alanlar ve su özelliği bileşenleri ile ilgili morfolojik göstergeler hesaplanmıştır. Sonuçlarda akustik ve morfolojik faktörlerin bir kombinasyonunun uygulanmasının kentsel mekânlarda ses manzarası tahmin modelleri geliştirmek için iyi bir yaklaşım olabileceğini ortaya koymuştur.

Liu ve ark. (2013), Almanya'nın Rostock kentinde çok işlevli bir kentsel alanda yaptıkları ses analizlerini yorumlamışlardır. Çalışmalarının kapsamında kentsel ses manzarası kompozisyonunun büyük bir ölçekte farklı seviyelerde mekânsal olarak

değişmesini ve ses manzarası algısının altta yatan manzara ile nasıl ilişkili olduğunu incelemişlerdir. Antropojenik sesler (antrophony) kentsel ses manzarasına hâkim olmasına rağmen, bazı biyolojik sesler (biyophony) ve jeofizik seslerin, özellikle kuş sesinin de önemli bir rol oynadığını ortaya koymuşlardır. Ayrıca bu çalışmada geliştirilen tematik ses manzarası haritalama tekniklerinin etkili bir araç olduğu görülebilmektedir. Çalışma sonucunda, ekolojik bir kentsel / manzara planlama süreci ile “gürültü kontrolü” elde etmek için kentsel ortamlara daha doğal sesler getirmenin önemi vurgulanmıştır.



2. KAVRAMSAL TEMELLER

2.1. Kentsel Mekânın Duyumsal Algılanmasında Etkili Yaklaşımlar

Kentsel mekânın duyumsal yönden algılanmasında görsel algılama yanı sıra diğer duyuların da süreçte etkili olduğundan çalışmanın giriş bölümünde bahsedilmişti. Bu bölümde kentsel mekânın algılanmasında etkili olan yaklaşımların neler olduğu saha araştırmasına da temel oluşturması amacıyla kavramsal ve kuramsal temelleri ile birlikte aktarılacaktır.

2.1.1 İşitsel Peyzaj (Sesgörünüm) açısından kentsel mekâna yaklaşım

Dünyamızı algılamak ve bizi çevreleyen dış dünya ile iletişim kurmak için ses olmalıdır. Sesin yokluğunda dünya cansız bir hale gelecektir (Yang, Wei ve Jian Kang, 2005, Sun, Kang ve ark., 2019). ‘Ses’ kavramı yerine, ses ortamlarını ve materyallerini tanımlamak için yazılı literatürde ‘sonik’ ve ‘akustik’ gibi kavramlar da kullanılmaktadır. ‘Sonik’, sesin oluşturduğu her fiziksel veya kavramsal nesne olarak tanımlanırken, ‘akustik’ sesteki yorum ve tepkiyi ifade eden sıfat olarak karşımıza çıkmaktadır (Farina, 2013).

İnsanın ‘yer’ deneyimini etkilemesi, çevrenin/mekânın algılanan kalitesine katkıda bulunması, mekânla ilgili bilgi edinmesi, yaşam ortamının konforunu artırması ‘ses’in mekânla olan ilişkisinde oldukça önemli özelliklerindendir (Liu, Jiang ve ark. 2013; Jialing, Wu ve Yu Xinbo, 2015). Schafer (1994), sesi ‘belli bir mesafeden oluşturulan dokunma araçlarından biri’ olarak tanımlayarak sesin duyusal açıdan ne kadar etkili olduğunu vurgulamaya çalışmıştır.

Çalışma kapsamında ‘işitsel peyzaj’ ile ilgili yapılan araştırmalarda kavramın tanımlamasının birçok çalışmada ‘sesgörünüm’ olarak ifade edildiği ve birçok disiplinde de kullanıldığı görülmektedir (Pijanowski ve ark., 2011). Etimolojik olarak bakıldığında “-görünüm” terimi “alan, mekân, görüş alanı” olarak karşımıza çıkmaktadır (Zonneveld ve Forman, 1990). Dolayısıyla “sesgörünüm” terimi de bir alanda/mekânda oluşan sesler olarak tanımlanmaktadır.

Bu terim ilk olarak kent plancısı Michael Southworth tarafından 1969 yılında şehirlerin akustik özelliklerini aktarmak için kullanılmıştır (Southworth, 1969; Pijanowski ve diğ., 2011). Kanadalı müzisyen R. Murray Schafer ise 1977 yılında ‘*Tuning of the World*’ kitabında soundscape terimini “peyzajın işitsel özellikleri” olarak

somutlaştırmıştır (Coates, 2005; Pijanowski, 2011b). Yapılan araştırmalara göre ilgili yazında sesgörünümüne yönelik birçok tanımlama bulunmaktadır. Schafer (1977) sesgörünümü *‘resim nasıl görsel etkileşimlerin toplamı ise sesgörünüm de işitsel olayların toplamıdır’* tanımlamasıyla tarif ederken, Pijanowski ve arkadaşları (2011) *‘çeşitli disiplinlerce kullanılan çevre ve sesin birleşimini tanımlayan bir kavram olarak açıklamaktadır’*.

Schafer’ın (1977) çalışmalarına dayanarak, sesgörünümü bir bölgenin özelliklerini, insanların kültürünü ve genel olarak kültürel mirası tanımlamaya büyük ölçüde katkıda bulunan bir kültürel alan olarak da tanımlayabiliriz (Scarre ve Lawson, 2006). Bir alanın akustik ortamını oluşturan her türlü doğal veya yapay ses de sesgörünüm olarak tanımlanabilir (Bora, 2014).

Uluslararası literatürde *‘soundscape’* (sesgörünüm) olarak belirlenen terim için türkçe yazında farklı çeviriler mevcuttur. Özçevik ve Can (2011) çalışmalarında bu terimi *“işitsel peyzaj”* olarak çevirmiş *“birden fazla ses kaynağı ve çevresel etkileşim sonucunda oluşan işitsel ortamın, olumlu ya da olumsuz yargılarından bağımsız olarak saptanması”* şeklinde tanımlamışlardır.

Kısaca, işitsel peyzaj en genel tanımlaması ile *‘bir kentsel çevrenin işitsel özelliklerinin algılanması, değerlendirilmesi, zamanın ilerlemesini hissettiren, dinamik ve gerçeklik hissi veren özellikleri ile kişide derin etkiler bırakması’* olarak ifade edilebilir. Örneğin; bir kişinin daha önce yaşamış olduğu hoş bir deneyimi hafızasında tetiklemek, bir kişiyi rahatlatmak ve iyileştirmek gibi olumlu etkiler de ses ile birlikte sağlanabilir (Payne, 2013).

Ses, kaynaklarına göre de ilgili yazında doğal, mekânîk ve insan sesleri olmak üzere 3 türde irdelenmektedir. Murray (1977) ise sesleri sistematik biçimde şu şekilde ele almaktadır;

- Biyofoni (biophony): İnsan hariç organizmalar tarafından yaratılan sesler
- Ceofoni (geophony): Rüzgâr, yağmur, gök gürültüsü gibi biyolojik olmayan sesler ve
- Antrofonî (antrophony): İnsan eylemleri tarafından ortaya çıkan sesler.

İşitsel peyzajı oluşturan sesler ise Schafer (1977) tarafından arka plan sesleri (ana sesler), ön plan sesleri ve ses işaretleri olmak üzere üç gruba ayrılmışlardır. Bu sesler kısaca şu şekilde açıklanabilir;

Arka plan sesleri-ana sesler; bu terim müzikte ‘ana nota’ anlamına gelmektedir ve işitsel peyzaj çalışmalarında genellikle kişinin algısında daha çok geri planda kalan, diğer bütün seslerle ilişkili olan, yaygın ve hâkim olan sestir. Coğrafik durum, iklim, toplum veya bölgenin günlük rutinine göre değişen, o çevre için her gün, her yerde, her zaman bulunabilen sesler (su, rüzgâr, pazarcı sesleri, trafik sesi vb.) arka plan sesleri olarak tanımlanmaktadır.

Ön plan sesleri; Genellikle bilinçli olarak dinlenen, dikkat çeken, bilgi veya mesaj içeren ve ön planda olan seslerdir (siren sesi, zil sesi, ezan sesi, kilise çan sesleri vb.). Farina’ya göre (2013) bu tür sesler, gözlemciye yakın olup, dinleyicide derhal bir tepki oluşturabilir ve acil bir bilgi sinyalini temsil edebilir.

Ses işaretleri; Kentsel mekânın algılanmasında görsel açıdan büyük öneme sahip olan nirengi noktası terimine benzer şekilde belirli bir yere özgü, eşsiz, simgesel ses kaynaklarını ifade etmek için kullanılan seslerdir (İstiklal caddesi’nde yer alan nostaljik tramvay sesi, geminin limana yanaşma sesi gibi) (Yang ve Kang, 2005).

Bunların yanı sıra kentsel mekândaki ses kaynakları, aktif ve pasif sesler olmak üzere ikiye ayrılabilir.

- **Aktif sesler;** grup dansları gibi alandaki aktivitelerden gelen seslerle ilgilidir.
- **Pasif sesler** ise çeşmeden akan su sesi, rüzgâr sesi gibi seslerdir.

Kentsel mekân tasarımında aktif sesler üreten faaliyetleri teşvik etmek, pasif seslerin de duyumunun sağlanması önemlidir. Su sesleri çoğu insan için olumludur, ancak su akış hızı çok yüksek seviyede olursa rahatsız edici olabilir. Bu tür sesler genellikle gürültüyü maskelemek için kullanılabilir. Shafer'a göre (1977) bu tür sesler kullanıcının bilinçsizce öğrendiği ve alanla özdeşleştirdiği sesler olarak tanımlanmaktadır (Broccoli Chi ve ark., 2009).

Yapılan araştırmalar neticesinde sesgörünüm türlerinin de aşağıdaki gibi sınıflandırıldığı görülmektedir;

- **Kakafoni;** olumsuz bir şekilde algılanan, olumsuz bir dinleme deneyimi ile ilişkili bir sesgörünüm türü.
- **Şamata;** olumlu algılanan ve olumlu bir dinleme deneyimi ile ilişkili seslerin bir karışımı
- **Sabit;** sabit bir sesi ifade eder. Bu tür bir ziyaretçi için olumlu bir duygu üretse bile bazı durumlarda olumsuz bir duygu üretebilir (örneğin, bir kuş

gözlemcisinin bir akarsu sınırına yakın konumda kuşların şarkısını duyamadığında).

- **Zamansal;** deniz dalgaları gibi birkaç saniyeden dakikaya kadar aralıklarla tekrarlanan sesler.

İlk olarak müzik, insan ve ses çevresi arasındaki ilişkiyi sistematik olarak inceleyen bir bilim dalı olan akustik ekoloji çalışmaları ile başlayan işitsel peyzaj çalışmaları (Adams ve ark, 2007)„ daha sonra diğer disiplinlerde de (akustik, mimarlık, çevre sağlığı, psikoloji, sosyoloji ve kentsel çalışmalar gibi) ele alınmaya başlamış ve ses çevresi ve algısının bütünsel yaklaşımı ilgi uyandırmıştır (Kang ve ark, 2016; Schafer, 1977; Truax, 1978).

Dış ortamlardaki ses genellikle hem müdahaleci hem de istenilmeyen olarak olumsuz bir terim olarak kabul edilir (Jennings ve Cain, 2013), gürültü kirliliği ile ilişkilendirilir ve uygun şekilde tanımlanmadığında sonik ortamın gerekliliği dikkate alınmaz (Farina, 2013). Bu noktada, işitsel peyzajı sadece gürültü kontrolü kapsamında düşünmek ve değerlendirmek yanlış bir yaklaşım olacaktır. Gürültü ve etkilerini yeniden düşünerek ses olgusunu bir kaynak olarak mekânsal planlama ve tasarım sürecinin bileşenlerinden biri olarak ele almak, ses kaynaklarını etkin kullanmak, sesin tasarımı ve yönetimi ile ilgili konular da işitsel peyzaj çalışmaları kapsamına girmektedir (Brown ve Muhar, 2004; Brown, 2004; Ge ve Hokao, 2005; Adams ve ark. 2007; Cain ve ark, 2008; Schulte-Fortkamp, 2010; Akpınar ve ark, 2013).

İşitme kavramının kentsel tasarım disiplinin temel kavramı olan mekândan bağımsız algılanması mümkün değildir. Akustik çevre veya bir çevrenin olumlu olarak değerlendirilen sesgörünümü sürdürülebilir ve sağlıklı şehirler oluşturmada önemli bir faktör olarak kabul edilmektedir (Corburn, Jason, 2009; Kang, Jian ve Brigitte Schulte-Fortkamp, eds, 2018).

Kentsel ortamlardaki ses kaynakları, farklı ortamlarda onları algılayan kişiler üzerinde farklı etkilere sahip olabilirler. Bu etkiler akustik, çevresel veya kişisel faktörlere bağlıdır (Jeon ve ark, 2011). Örneğin insan sesleri, seslere ve içeriğe bağlı olarak sesgörünüm üzerinde olumlu veya olumsuz etkilere sahip olabilir (van Kamp ve ark, 2016). Müzik, sanat ve insan duygularıyla ilişkili olduğundan yine sesgörünüm oluşumunu çok farklı şekillerde değiştirebilir (Truax, 2016). Müzik kimi zaman insan ruhunu dinlendirirken, kimi zaman çok rahatsız edici bir gürültü şekline dönüşebilir. Birçok saha araştırmasına göre, gürültü seviyesinin daha düşük olduğu alanların

mutlaka daha iyi bir akustik konfora yol açmadığı tespit edilmiştir (Kang, Jian ve Mei Zhang, 2010). Gerekli akustik konfor çevreden çevreye göre değişir ve genel olarak zihin ile kulakların akustik ortamla olan memnuniyetini ifade eder (Farina, 2013). Ses tercihleri, bulunduğu yere, yaşa, eğitim seviyesine, anılara vb. değişkenlere göre kişiden kişiye değişebilir (Ouis, 2001).

Ulaşım veya endüstriyel tesislerden kaynaklanan sesler insan sağlığı üzerinde genelde olumsuz yönde bir etkiye sahiptirler (Berglund ve ark., 1999; Marquis-Favre, Catherine ve ark 2005). Trafik, günümüz kentlerinde en sık görülen ses kaynağı olup, en yaygın olarak bilinen çevresel kirleticilerden biridir (Paviotti ve vogiatzis, 2012). Aynı zamanda ekonomi ve halk sağlığı açısından da yüksek maliyetlere sebep olmaktadır (Bravo-Moncayo ve ark. 2017; Brown, 2015). İnşaat ve diğer teknolojik kaynaklardan gelen sesler de sağlık üzerinde olumsuz etkiler oluşturmaktadır (Berglund ve Lindvall, 1995).

Medvedev ve arkadaşları (2015), doğal seslerin antropik gürültüden daha hoş ve heyecan verici olduğunu ortaya koymuştur. Bunun yanı sıra, doğal ses varlığının uyku üzerinde de yararlı etkileri olduğu gözlemlenmiştir. Kalp frekansını düşürerek stresten kurtulmaya da yardımcı olabilmektedir (Kogan, Pablo ve ark, 2018). Bu anlamda, De Coensel ve arkadaşları (2011) bir çeşme sesinin, trafik gürültüsündeki algılanan ses seviyesini azaltabileceğini vurgulamıştır.

Böylelikle; kentsel yaşamın sağlık üzerine olumsuz etkileri, şehirlerdeki parklar ve doğal alanlar tarafından da hafifletilebilir (Kogan, Pablo ve ark, 2018; Booi ve van den Berg, 2012; Kogan, Pablo ve ark, 2018). Muriel (2013) ruh sağlığı ve nüfusun refahına en büyük katkının kentsel yeşil alanlar olduğunu belirtmektedir. Bunun da en büyük nedeni, ses seviyesinin genelde yüksek olduğu kentin kaos ortamından çok daha düşük ses seviyesine sahip olmasıdır. Kentin gürültüsünden kaçan bireyler için bu tür saklı doğal köşeler kentin tasarımında oldukça önemli bir yere sahiptir. Sesgörünüm, kent içinde uyarıcı, rahatlatıcı, şaşırtıcı unsurlar için kullanılabilir.

Toprak ve Aktürk (2004) 'Gürültünün İnsan Sağlığı Üzerindeki Olumsuz Etkileri' adlı çalışmasında gürültüyü insanların sağlığını etkileyen, dengeyi bozabilen ve iş yapma gücünü azaltabilen çok önemli bir çevre kirliliği olarak tanımlamaktadır. Ayrıca bunun insan sağlığına olan olumsuz etkileri, hava kirliliği, su kirliliği kadar önem taşımaktadır. Aşağıdaki tabloda ses kaynakları, bu kaynakların oluşturduğu

gürültü seviyeleri ve bu seviyelerin insan üzerinde oluşturduğu duygu durumları verilmektedir (Tablo 2.1).

Kentsel mekânlarla ilgili son çalışmalar, akustik ortamın genel konforda önemli bir rol oynadığını göstermektedir (Raimbault ve ark. 2003; Zhang ve Kang, 2004). Müziğin sinemadaki yeri gibi sesgörünümün kent atmosferinin bir parçası olduğu ve kentsel mekâna ruh kattığı söylenebilir. Yüksek seslerin kamusal alanları domine etmesi, ekolojik estetikten yoksunluk, kentin atmosferi içinde akustik atmosferin kalitesinin düşük olması gibi nedenler olumlu bir sesgörünümün gerekliliğini ortaya koyarken, bu konunun kent mekânlarında oynadığı rolün de önemine vurgu yapmaktadır.

Bir kentsel mekânda algılanan görüntüler, görsel çevre gözlerin kapatılması ile algılanmaz, görünmez olurlar fakat ses gözlerin kapanması durumunda da kulağın kapanması durumunda da hissedilir

Kentsel mekân tasarımında ses, ideal ses peyzajına yönelik çözümlerin üretilmesi, tasarım elemanı olarak ses peyzajının kullanılması ve tasarıma ilham vermesi özellikleri ile kullanılabilir. Kentsel mekânda ses görünüm değerlendirmesinin bir diğer önemli yönü akustik ve diğer fiziksel çevre koşulları arasındaki etkileşimdir (Mudri ve Lenard, 2000). Örneğin, kentsel bir açık alan çok sıcak veya çok soğuksa, akustik konfor daha az kritik ve daha az önemli hale gelebilir. Bazı araştırmalarda görsel kalitenin olumlu olması ile sesgörünümün olumsuzluğunun azaltılabildiği gözlemlenmiştir (Maffiolo ve ark, 1999). Kuşlar, su sesi, rüzgâr sesi, köpek havlamaları, araçlardan gelen sesler, dalgalar gibi çoğu çevresel sesin, insanlarda olumlu duyguları artırabileceği gözlemlenmiştir (Tsai ve Lai, 2001).

Kentsel mekânın sesgörünüm tasarımı dinamik bir süreç olarak düşünülmelidir. Mevsimler, günler ve tipik günlerin farklı zamanları sesgörünüm için çok çeşitli varyasyonlar içerebilir. Bu varyasyonlar da dikkate alınarak işitsel peyzaj tasarlanabilir.

Özetle, kentsel çevrenin algılanması, değerlendirilmesi konusunda işitsel peyzajın görünmeyen fakat kişiye ilettiği bilgi ve duygusal açıdan zengin, oldukça derin etkileri olabilmektedir.

Tablo 2.1. Ses kaynaklarına karşılık gelen gürültü seviyeleri ve insan üzerinde oluşturduğu duygu durumları (Hale Öncel ders notları, 2019)

Ses kaynağı	Dsb	İnsana etkileri	26144 sayılı Resmi Gazete Karayolu çevresel gürültü sınır değerleri			
			EĞİT	K	End	
Kulağın duymaya başladığı alt sınır	0		K I R S A L	İM	O N U T T İ C A R E T	üstri
Hafif rüzgârda ağaç yaprağı hışırtısı	10					
Fısıltı	20					
Sakin cadde- İkamet için orta gürültü	30					
Radyoda alçak sesli müzik	40	Konforsuzluk				
Hafif otomobil trafiği	50	Rahatsızlık				
Elektrikli süpürge, daktilo, normal konuşma	60	Kızgınlık Uyku düzensizl.				
Tramvay, telefon zili	70	Kan basıncı art.				
Trafiği kalabalık cadde, çalar saat	80	Solunumda hızl.				
Metro, yolcu treni, bağırarak konuşma	90	Ani refleksler				
Motosiklet	100	Baş ağrıları				
Diskotek	120	İç kulakta hasar				
Jet havalanması	130	130 Dengenin bozul				
Kulak dayanma sınırı	140	Ciddi beyin tahribatı				
Uzay roketi gürültüsü	170					

Kullanıcıların yaşam kalitesinin iyileştirilmesinde ve/veya artırılmasında işitsel peyzajın kentsel planlama, tasarım ve yönetimindeki önemi zamanla artmaktadır. Bu nedenle işitsel özellikleri görmezden gelen, yalnızca kentsel mekânın görselliğine odaklanan bir yaklaşım, içi boş, ruhu olmayan, anlamsız mekânlar üretmekten öteye geçemeyecektir.

2.1.2. Görsel karakteristikler açısından kentsel mekâna yaklaşım

Kenti bir '*görme biçimi*' olarak sunan kentgörünüm, kenti algılamak, öğrenmek ve müdahale etmek için kentin işitsel peyzajı-sesgörünümü kadar önemli bir diğer duyuşsal yaklaşımdır. Mekânın salt fizikselliğine odaklanan bu yaklaşım ilk olarak 1961 yılında *Gordon Cullen* tarafından 'The Concise Townscape' başlıklı çalışmada kapsamlı bir şekilde araştırılmıştır. 'Bir bina mimaridir, iki bina da kent görünümüdür' diyerek kent görünümü (Townscape) (Laurence, 2015) terimini ilk defa kullanan Gordon Cullen bu çalışmasında bir dizi ardışık mekânın seri olarak algılanmasına dayalı 'bütünleşik kent imgesi' kuramını geliştirmiştir.

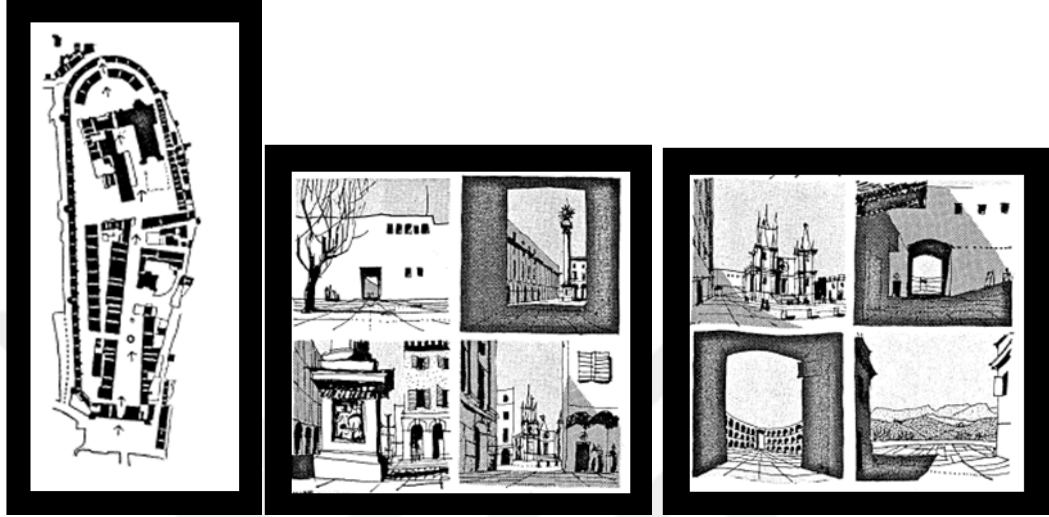
Cullen (1961) çalışmasında bir yerden başka bir yere sabit tempo ile yürüyerek, karşılıklı seri çizimlerin ortaya çıkardığı görünümeleri ardışık seri vistalar olarak tanımlamıştır. Bu gezinti sırasında beklenmedik bir şekilde karşılaşılan aydınlatmaların, uyuyan bir adamı dürtür gibi gözde darbe etkisi gösterdiğinden bahsetmektedir. Bu durum da *Cullen*'a göre yapılan tasarımın hayata geçtiğinin bir göstergesidir (Şekil 2.1).

Cullen (1961) bu çalışmasında mekânı kullananların statik olmadıklarını, kent mekânını kullananların her daim hareket halinde olduklarını belirterek, yürüyen insana göre kent mekânının tasarlanması gerektiğini vurgulamıştır. *Cullen*'a göre (1961) kullanıcının kinestetik deneyimini zenginleştiren, yürümesini teşvik eden unsurlar da daha çok görsel olanın estetikliğinde saklıdır. *Cullen* (1986), kentsel mekândaki en değerli şeyin o mekânın *silüet özellikleri ve renkleri* olduğunu ifade ederken, bunun başarılı olması için titiz ve 3 boyutlu düşünmek gerektiğini, kentgörünümün görsel yönünü açıklayabilmek için de *görsel süreklilik* kavramını kullanırken bu deneyimi zıtlıkların lezzeti ile oluşan seri bir keşfe benzetmektedir.

Cullen'dan sonra, birçok araştırmacı, kentgörünüm kavramını farklı şekillerde açıklamaktadırlar. *Taylor*'a (1999) göre kentgörünüm, kentsel tasarım sanatı yapmaktır, şekillendirme sanatıdır. Bir başka tanıma göre kentgörünüm, sokak alanlarını veya meydanları görsel bir varlık olarak algılamakla ilgilidir (Cepl, 2012).

Kentgörünüm *McHarg*'a göre kent içindeki binaların, mekânların, ağaçların, sokak mobilyaların, çeşmelerin, bankların, heykellerin, malzeme dokularının, ışıkların, seviye değişimlerinin, kısacası şehirdeki görsel deneyimin bir bütün olarak insan üzerinde bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde görsel açıdan değerlendirilmesini içerir (Laurence, 2015).

Gibberd (1953) "Kent ve onun hammaddeleri" şeklinde tanımlayarak, kentgörünümü kent tasarımının hammaddesi olarak ele almıştır (Şekil 2.2). Kentsel tasarımın hammaddeleri, aynı zamanda kent görünümünü oluşturan öğelerdir (Taylor, 1999). Bu öğeler aşağıdaki gibi açıklanabilir;



Şekil 2.1. Ardışık seri vistalar- Gordon Cullen çizimleri (1961)



Şekil 2.2. Kent görünümünü oluşturan kentsel öğeler (Taylor, 1999)

Binalar; Bir yerleşimin kent görünümünün en temel bileşeni binalardır. Binaların mimari nitelikleri, estetik karakterleri, büyüklükleri, ölçeği vb. özellikler

kent görünümüne ayrı bir nitelik katar. Bu özelliklerin sadece bir tanesi bile bir yerin kimliği üzerinde çarpıcı bir etkiye sahip olabilir. Binalar yanı sıra kentgörünüm kentsel mobilya tasarımından da etkilenebilir.

Duvarlar; duvarlar üzerindeki sanatsal faaliyetler, grafiti de kentgörünüm için oldukça önemlidir.

Doğal bitki örtüsü; bazı şehirlerin karakterleri, binalar yanı sıra doğal bitki örtüsünün bulunduğu alanların varlığı ile de büyük ölçüde belirlenmektedir. Ağaçlar ve bitkiler de biçim, boyut, ölçek, çizgi, renk, ton ve doku gibi görsel özelliklerle kentlere estetik ve görsel bir karakter kazandırabilirler

Meydanlar ve sokaklar; kentgörünümdeki en önemli kentsel oluşumlar meydan ve sokaklardır. Bu tür alanların görsel tasarımı-estetiği kent tasarımı açısından önemlidir. Çünkü kentler sokaklar ve meydanlar aracılığı ile algılanırlar.

Jarvis'in (1980) kentsel tasarım üzerine yaptığı bir çalışmasında vurguladığı gibi, kentleri sadece statik sanat eserleri gibi fiziksel formlar değil, sosyal aktiviteler için yaratılan ortamlar olarak da görmeliyiz. Demek oluyor ki faaliyet türleri, yoğunlukları ve zaman içindeki değişimleri (gün, yıl vb.) herhangi bir kentgörünümüne elbette etki edebilirler.

2.1.3. Algısal/bilişsel duyumlarla kentsel mekâna yaklaşım

Algı, insanların çevresi ile etkileşim içinde olduğu ve duyuları yoluyla sürekli olarak çevresinden bilgi edindiği aktif bir olaydır. Bir başka tanımlama ile nesne ya da olayların beyinde işlenerek, anlamlı bütünler olarak kavranmasıdır. Nesne ya da olayların, özellikleriyle ve çevrelerindeki diğer nesne ve olaylarla olan ilişkileriyle birlikte kavranması sürecidir.

Efron (1969) algıyı, insanın çevresindeki dünyayla bilişsel iletişiminin temel biçimi olarak tanımlamıştır. Liepa-Zemeša ve arkadaşları (2016) tarafından da bir bireyin veya grubun gelecekteki eylemler hakkında düşünmeye rehberlik eden inançları ve anlayışları olarak tanımlanmıştır.

Çevresel algı ise, çevre ile ilgili bilgilerin toplanması, organize edilmesi ve anlamlar yüklenmesini, bir duygu oluşturmalarını içermektedir. Kentsel tasarımın önemli bir boyutu da yerin algılanması, yer deneyimi, yerin farkında olunması ve beğenilmesidir. İnsan ile çevre arasında, sürekli ve karşılıklı bir etkileşim söz konusudur. Bu etkileşimin oluşması için de algılama olmak zorundadır. Bu bizlere

etrafımızdaki dünya ile ilgili ipuçları verir. Etrafımızdaki dünyayla ilgili ipuçlarını algılamak insan – çevre ilişkisinin oluşabilmesini sağlar. Bu tür ilişkiler gözlem, görüş, ses, koku veya dokunma ile gerçekleşir.

Ittelson (1978), algının boyutlarını şu şekilde sınıflandırmaktadır.

- **Bilişsel (Cognitive).** Bilgiyi tutma ve organize etmekle ilgilidir. Çevreyi anlamamızı sağlar.

- **Duyuşsal (Affective).** Duygularımızı içerir. Burada karşılıklı bir etkileşim söz konusudur. Duygularımız çevrenin algılanmasını etkilerken çevrenin algılanması da duygularımızı etkilemektedir. Hissettiğimiz duygular, bu boyutun konusudur.

- **Yorumlayıcı (Interpretative).** Çevreye karşı anlamayı, ilişkileri, bağları ve çağrışımları içerir. Bu noktada yorumlayıcı bilgide, hatıralarımızda olanlarla yeni deneyimlerimizle oluşan uyarıları karşılaştırırız.

- **Değerlendirmeci (Evaluative).** Değerleri, tercihleri, iyi ya da kötüye karar vermeyi birleştiren bir algı boyutudur.

Bu çalışma kapsamında, *bilişsel algıya* odaklanılmıştır. Algının sürekli olması durumunda algılanan nesne, mekân, çevre bilinmeye başlayacaktır. Cohen (1985) “mekân bilişi”ni, mekânsal bilginin, sosyal bilgi birliğinin ve çevrelerin hem fiziksel hem de sosyal doğasının anlaşılması olarak özetlemiştir. Stea ve Blaut (1973) ise bunu bir insanın aynı anda algılanamayacak kadar büyük olan çevreyi tahmin etmesini sağlayan bir yapı olarak tanımlamışlardır.

Mekânsal biliş, insanların çevrelerinin mekânsal özelliklerini nasıl algıladıkları, yorumladıkları ve bunlarla nasıl etkileşime girdiklerini anlamaya çalışır. Boyut, şekil, ölçek gibi özellikler yanı sıra mesafe, yön ve konum gibi nesneler arasındaki ilişkileri de mekânsal biliş için önemli verilerdir (Walker ve ark, 2013). Bilişsel haritalar ise, bireyin ilgili yerler hakkında zihninde edindiği, depoladığı bilgileri, aklında kaldığı kadarıyla kâğıda kroki şeklinde aktarması ile elde edilmektedir (Aksoy, 1984).

Elde edilen bu kroki kişinin kendi zihninde oluşturduğu, algıladığı, zihninde yer eden çevrenin genel bir resmi olmaktadır (Lynch, 1960) (Şekil 2.3).

Downs ve Stea (1973) tarafından ‘*bilişsel harita*’, bireyin ilgili yerler hakkında bilgi edinmesi, depolaması, hatırlaması ve deşifre ettiği bir dizi psikolojik dönüşümlerle oluşan bir süreç olarak tanımlamıştır.

Lynch’in (1960) çalışmasından başlayarak çevresel biliş ve bilişsel harita araştırmaları, çok çeşitli disiplinler tarafından benimsenmiştir (Devlin, 2001; Golledge,

1999; Golledge ve Stimson, 1997). Walmsley ve arkadaşları (1990), bilişsel haritanın çevre ve insan etkileşiminin sonsuz karmaşık dünyasını basitleştirmeye, kodlamaya ve düzenlemeye yardımcı olan, zihinsel bir tasarım ve depo olduğunu öne sürmektedir.

Briggs (1973) ise bilişsel haritanın mekânsal karar verme için gerekli bilgileri sağladığını ve bunun sonucunda ortaya çıkan davranışı gerçekleştirdiğini eklemiştir. Golledge ve Timmermans (1990), bilişsel haritaların aslında farklı ayrıntı ve entegrasyon seviyelerinden oluşan bir dizi bilgi yapısı olduğunu bildirmişlerdir. Bu bilgi yapıları yaş ve eğitim ile geliştikleri için tutulan bilgiler de doğru orantılı bir şekilde artmaktadır.

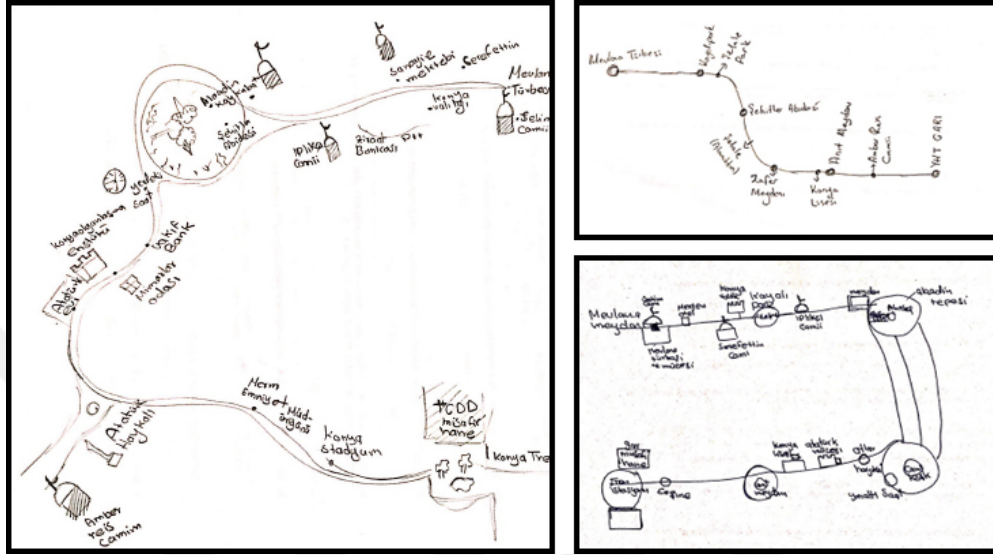
Bilişsel haritalar, mekânsal karar verme, yer-yön bulma ve mekânsal yönelim konusunda da etkilidir (örn. bir yere gidip gitmeme konusunda). Bilişsel haritalar, mekânsal ilişkiler ve çevresel nitelik verileri ile ilgili bilgiler içermektedir (Kitchin, 1994).

Bilişsel haritalar, insanların kentsel mekânlardaki faaliyetlerini izlemek ve kalitesini değerlendirmek için son derece önemli olup kentsel tasarımcılar için bu yönüyle oldukça değerli veriler içermektedir (Aksoy, 1987). Ayrıca bilişsel haritaları incelemenin, büyük ölçüde gerçek haritaları (davranış haritaları) incelemeye kıyasla, davranışı tahmin etme yeteneğine bağlı olan pragmatik bir değeri de vardır.

Bilişsel haritaların sadece mekânsal davranış anlayışını açıklamakla kalmayıp aynı zamanda davranışı etkileyen zihinsel bir yapısının olduğu da söylenebilir. Birçok araştırmacı, insanın mekânsal bilişi ve davranışı arasındaki ilişkiyi araştırmaktadır. Bunlardan bazıları şunlardır;

Lynch (1976) bu ilişkiyi şu şekilde açıklamaktadır; *“insanların büyük ölçekli ortamlardaki davranışları, daha geleneksel dışsal yani “nesnel” faktörlerden ziyade içsel yani öznel faktörlere başvurarak açıklanabilir ve bu davranış, çevrenin imgesi (bilişsel haritası) aracılığıyla gerçekleşir”*. Tversky (1992), bilişsel haritanın en geniş tanımının, davranışı destekleyen bilişsel sistem olduğunu öne sürer (Kitchin, 1994). Ancak Couclelis (1986), bilişsel haritalamanın sadece mekânsal davranışın anlaşılmasına yol açmadığına, aynı zamanda da bilişsel haritanın aslında davranışı etkileyen zihinsel bir yapı olduğuna inanmaktadır. MacEachren (1992), bilişsel haritalamanın (mekân bilgisi), mekânlara yönelik tutum, davranış ve karar verme açısından kritik olduğunu vurgular. Downs ve Stea (1973) ise herhangi bir mekânsal

davranış stratejisine ilişkin kararlar almak ve uygulamak için bilişsel bir haritayı temel olarak kabul etmek gerektiğini belirtmekte ve 'bu haritalar, insan adaptasyonunun temel bir bileşeni ve günlük çevresel davranışların yanı sıra, insanın hayatta kalmasının bir koşulu haline de gelmektedir' ifadeleriyle güçlü bir şekilde savunmaktadır.



Şekil 2.3. Çalışma sırasında kullanıcılarca üretilen bilişsel harita örnekleri

2.2. Duyumsal algılama sonucu kentsel mekâna kullanıcı tepkisi; Davranış ve davranış haritaları

İnsan ve çevre arasında var olan ilişkinin doğasını tanımlamak için, kullanıcının ortamın ne ve nasıl olduğunu anlaması gerekmektedir. Bu nedenle, çevre ve davranışın birbirine bağlı olduğuna dair literatürde artan sayıda çalışmalar bulunmaktadır (Lee, 1968). Mekânlar davranışı etkileyebilir veya davranış açıklamaları mekânların oluşumunu etkilemek için kullanılabilir. Böylece, hem insanların fiziksel çevreyi nasıl deneyimlediği öğrenilebilir hem de fiziksel çevrenin, yerine getirmesi gereken insan ihtiyaçları hakkında bilgi sağlanabilir (Kaplan, 1973a; Aitken ve ark., 1989).

Kentsel çevre, kullanıcının çevresindekilerle paylaştığı en önemli alandır (Acarso, 2002). Yan ve Forsyth (2005), kamusal alandaki bireylerin, mekânsal davranışlarının gözlemlenmesinin başarılı bir kentsel çevre tasarımı için bir gösterge olarak hizmet edebileceğini belirtmişlerdir. Öte yandan, bu gözlemler, boşa harcanan kaynakları ve zaman zaman kullanıcıların memnuniyetsizliğinin nedenini de ortaya

çıkarma potansiyelleri nedeni ile de oldukça önemlidir. İnsanın mekânsal davranışını iyi anlamadan uygun tasarım kriterlerini belirlemek zordur (Wang, 2014).

Kullanıcının çevresiyle ilişkisi, gerçekleştirdiği davranışlara ve etkinliklere göre değişiklik göstermektedir. Bu noktada Gehl (1987), kullanıcının kentsel mekândaki davranış kalıplarını, aktivitelerini üç başlık altında toplamaktadır. Zorunlu aktiviteler, gönüllü, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler (Kaptan, 2018).

Zorunlu Aktiviteler: Kullanıcının günlük ihtiyaçlarını karşılamak için çevre ile etkileşime girdiği aktivitelerdir. Örneğin, işe veya okula gitmek için her defasında belli bir yolu kullanmak gibi.

Gönüllü, isteğe bağlı aktiviteler: Bu tarz aktivitelerde, kullanıcı tercih ettiği yeri ve ortamı seçme konusunda her türlü özgürlüğe sahiptir. Bu durumda, isteğe bağlı aktiviteler kalite ve mekânsal konforu ölçme hususunda oldukça önemli bir araçtır. Bunun nedeni ise kullanıcıların kendilerini mutlu ve rahat hissettikleri mekânlarda olmayı tercih etmeleridir.

Sosyal Aktiviteler: Zorunlu ve isteğe bağlı faaliyetlerin kesiştiği kamusal açık yerlerde rastgele gerçekleşen aktivitelerdir. Bu alanlar, bazı kullanıcılar için isteğe bağlı olan bir alan iken, bazıları için ise zorunludur.

İnsan ve çevre arasında gerçekleşen her türlü işitsel, görsel ve bilişsel tepkiler mekânda davranışlar olarak gerçekleşmektedir. Kişi mekâna bahsi geçen uyaranlar aracılığıyla tepki vermekte ve mekânda birtakım davranış kalıpları sergilemektedir. Bu davranış kalıplarını ortaya koymak amacıyla yapılan haritalamalara da davranış haritası adı verilmektedir.

Davranışsal haritalama, çalışma koşullarına göre değişen, belirli bir süre boyunca belirli soruları (kim, ne, nerede gibi) yanıtlamak için ayrıntılı gözlemlerin yapıldığı ve kayıt altına alındığı prosedürdür (Wang,2014). Cosco, Nilda G. ve arkadaşları (2010) davranışsal haritalamayı, davranışın ve ilişkili olduğu yapıların, çevre bileşenlerinin ve niteliklerinin gözlemlendiği nesnel bir yöntem olarak tanımlamışlardır. Davranış haritaları, araştırmacılara kentsel mekânların ayrıntılı fiziksel özellikleriyle birlikte bağlantılı olduğu davranışları değerlendirmeleri için yenilikçi bir yöntem sunmaktadır.

Davranışsal haritalama, deneklerin konumlarını kaydetmek ve aktivite seviyelerini aynı anda ölçmek için göze batmayan, doğrudan gözlemsel bir yöntemdir. Ortaya çıkan sonuçlar da araştırmacıların yapıları çevrenin davranışsal dinamizmini

anlamalarına yardımcı olmaktadır. İlk örnekleri konut mahalleri, parklar, oyun alanları ve okul bahçeleri düzeyinde olan sonuçları, mekânsal olarak temsil etmek ve veri ile el grafiklerini toplamak için kalem – kâğıt yöntemleri kullanılmıştır (Cosco, Nilda G. ve diğerleri, 2010). Günümüzde *davranışsal haritalama*, çevre – davranış araştırmacıları için veri toplama, veriyi işleme, analiz etme ve temsil etme açısından oldukça verimli bir yöntemdir. Bu hususta, *davranışsal haritalama*, insan, dış mekân, fiziksel ortamlar ve aktiviteler arasındaki ilişkileri objektif olarak ölçme konusunda umut verici yöntemler sağlamaktadır.

Çalışma alanındaki kullanıcıların, aktivitelerini, davranışlarını ve hatta duygularını gözlemlemek, kamusal alandaki kullanıcı deneyimlerini analiz etmenin temelini oluşturmaktadır. İlave olarak, insanlar ve çevreleri arasındaki duygusal ilişkiyi, özellikle de kamusal alan kullanıcılarının gözlemlerini incelemek, tasarımcıların daha tutarlı, işbirlikçi ve sorumlu bir toplum oluşturma aşamasında önemli olan, olumlu duyguların uyandırıldığı alanlar yaratılmasına yardımcı olmaktadır (Wang, 2014).

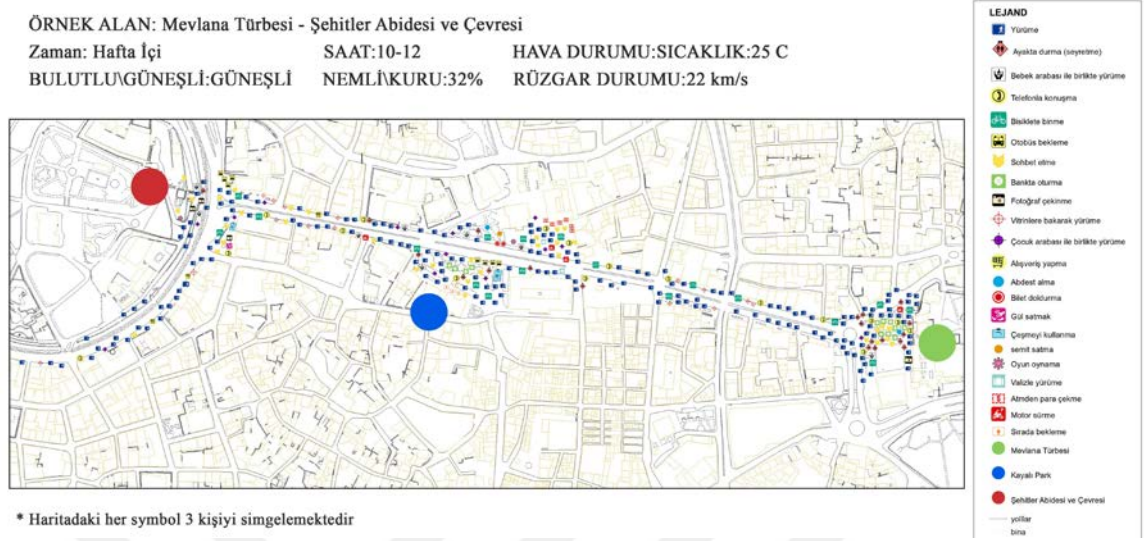
Kısaca, davranışsal harita bir gözlem ürünüdür. Mekânda hareket eden veya sabit duran insanın geliştirdiği davranışların haritalara aktarılması, işlenmesidir. Aynı zamanda yer analizi ve tasarımı için de önemli bir araçtır (Şekil 2.4, Şekil 2.5).



Şekil 2.4. Davranış haritası örneği (Wang, 2014)

Davranış haritası tasarılmanın ilk adımı, insanların davranışlarını kaydetmektir. Dolayısıyla herhangi bir davranış kaydının başlayabilmesi için de yerine getirilmesi gereken birtakım temel koşullar vardır. Bunun için gözlem yapılacak alanın net ölçek haritasının temin edilmesi, uygun zamanın belirlenmesi ve gözlem için tekrarların planlanması, kayıt yapılması, kodlanması, sayılması ve analiz sisteminin sağlanması

gerekir. Bu koşulların sağlanması, çevre hakkındaki temel ve kapsamlı bilgilerin elde edilmesi hususunda oldukça önemlidir.



Şekil 2.5. Çalışma sırasında üretilen davranış haritası örneği

Goličnik (2005), herhangi bir şehirde parkların veya meydanların kullanımına ilişkin verilerin yıl içinde farklı zamanlarda toplanmasının daha verimli olacağını vurgulamaktadır. Bu hususta da zaman aralığı olarak havanın sıcak ve dış mekân aktivitelerindeki alternatifin çok olduğu durumların seçilmesi daha doğrudur.

Gözlemler, genellikle iyi bir genel görünümün sağlandığı ortamda ve tek bir yerde yapılır. Bazı yerler, bir bakışla gözlemlenemeyecek kadar büyük olduğundan dolayı, birden fazla alt başlıklara bölünmeleri mümkündür. Her bir mekânsal birim, 10-15 dakika boyunca gözlemlenir. Tablonun karmaşıklığı ve her bir hücrenin birden fazla bilgi toplaması, davranışsal matrisle bir tabloda ele alınır. Matristeki her hücrede, nicel ve nitel veriler toplanabilir (Şekil 2.6).

Mümkün olduğunca bilgilendirici bir veri tabanı oluşturmak adına, tüm haritalama sürecini çok iyi bir şekilde organize etmek oldukça önemlidir. Davranışsal kayıt sürecinin kendisi mümkün olduğunca yoğun ve kapsayıcı olmalıdır. Bu durumda, faaliyetin türü, kullanıcıların cinsiyeti ve yaşı, faaliyetin süresi, doluluk gününün saati, doluluk haftasının saati, hareket yönü ve faaliyetin mevcudiyetindeki hava koşulları, hepsinin tek bir yerde gözlemlendiği bir etkinliği tanımlamaktadır. Bunun yanı sıra karşılaşılabilecek davranışlar için de bir liste hazırlanması ve matrise eklenmesi gerekmektedir.

Gözlem alanında, aynı anda hem gözlem matrisinin işlenmesi hem de matriste yer alan davranışların haritalara aktarılması oldukça zordur. Bu sebeple, ortaya çıkan davranışsal matrislerin daha sonra haritalara işlenmesi daha doğrudur.

Uygun semboller, daha sonra davranış haritalarına çizilir. Bunlara bazı nitel ve nicel bilgiler de (faaliyetin süresi, katılımcının tahmini yaş/yaş grubu, hareketin yönü, saati, tarihi ve faaliyetin gerçekleştiği hava koşulları gibi) eşlik eder. Harita hazırlığı, beklenen bazı aktivitelerin bir listesini, atanan semboller ve ek kodlamaları da içerir.

DAVRANIŞ HARİTASI MATRİSİ

*Gözlemler hafta içi ve hafta sonu olmak üzere; sabah saat: 10-12 arası 12-14 arası 14-16 arası 16-19 arası yapılacaktır.

ÖRNEK ALAN: *Mevlana Meydanı*

TARİH: 9.9.2020

SAAT: 15:5

GÖZLEMÇİ:

Yürüme yönü:

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 28

RÜZGÂR DURUMU: 20

NEMLİ/KURU: 28%

BULUTLU/GÜNEŞLİ:

DİĞER DURUMLAR: S P = 62.2 DB

Aktivite	Yaş	KADIN						ERKEK							
		0-5	6-12	13-19	20-34	35-50	51-65	66 ve üstü	0-5	6-12	13-19	20-34	35-50	51-65	66 ve üstü
Yürüme			1	11	111111	111111				11	11111	111111	111111	11	100 5 → 20
Ayakta durma (seyretme)			1	11	111111	111111				1	1	111111	111111		43 11 = 4
Bebek arabası ve çocukla birlikte yürüme			11		11111					11					9 = 2 → 4
Köpekde birlikte yürüme											1	1	11		
Bankta oturma				11	11111	11111						11	11111		10 = 4 → 5
Sohbet etme					111111	111111						111111	111111		32 = 3 → 12
Otobüs beklemek															
Bisiklete sürme											1	11111	11111	11	(12) 2 → 7
Telefonla konuşma					1								11	1	4 1 → 5
El kart doldurma															
Abdest alma												11111	11111		8 → 8
Foto çıkma												11111	11111		5 1 → 6
Amiyeye girme															

Şekil 2.6. Saha çalışması esnasında kullanılan davranış matrisi örneği

3. SAHA ARAŞTIRMASI BULGULARI

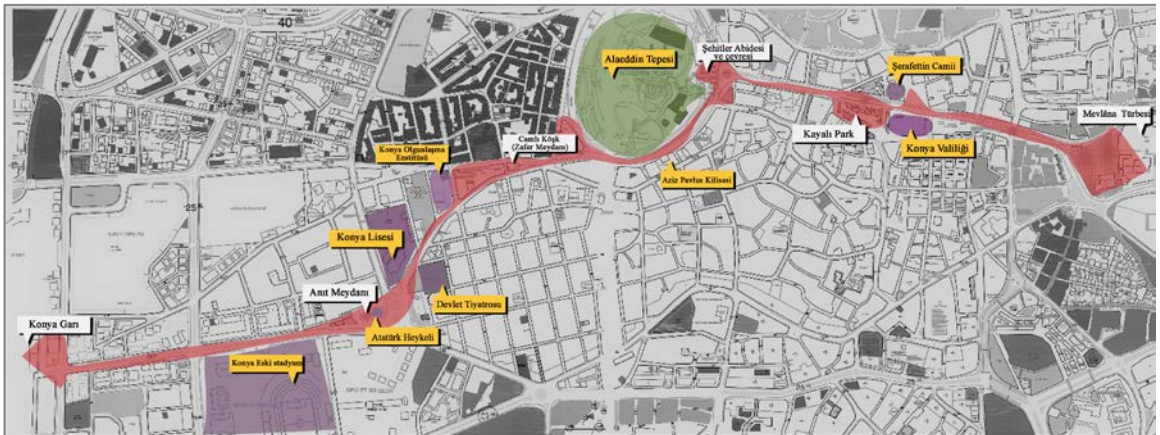
3.1. Örneklem Alan Tanıtımı

Çalışma kapsamında örneklem alanı olarak seçilen aks, kentin merkezinde Mevlâna Türbesi ve Konya Hızlı Tren İstasyonu arasında yer alan, kentin önemli ve özgün tarihi yapılarını barındırması ile tarihsel kimlik değeri yüksek, merkezi olması nedeniyle yüksek erişilebilirliğe sahip, kentin imajını oluşturan nirengi noktaları ile kentin vizyonu oluşturan önemli akslardan biridir.

Seçilen aks üzerinde kentin en önemli kimlik değerini, imajını oluşturan Mevlâna Türbesi başta olmak üzere, Selçuklu mimarisinin önemli örneklerinden olan İplikçi Camii, Alaeddin Cami, Osmanlı Döneminden günümüze gelen Şerafettin Camii, Eski Sanayi Mektebi, 1910 yılında inşa edilen Aziz Pavlus Kilisesi, Cumhuriyet dönemi ile kente değer katan Atatürk Evi Müzesi, Devlet Tiyatrosu ve Konya lisesi gibi oldukça değerli kentsel kimlik öğeleri mevcuttur. Aynı zamanda aks önemli eserler yanı sıra önemli cadde ve meydanları da bünyesinde barındırmaktadır.

Bunların yanı sıra seçilen aks, Konya'ya hızlı trenle gelen yerli ve yabancı turistlerin Mevlâna Türbesi'ne giderken sıklıkla kullandıkları bir aks olması sebebi ile de kent için büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle de kentin vizyon akslarından biri olduğu söylenebilir.

Kentin temel omurgalarından birisi olma özelliği taşıyan örnek aks 2,8 km uzunluğunda olup kısım kısım Karatay, Selçuklu ve Meram ilçeleri sınırlarına girmektedir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Örneklem alanı olarak seçilen aksın kent içi konumu

Örnek aks kendi içinde farklı karakteristik özellikler taşıdığından tüm aks bu farklılıkları da yansıtacak şekilde araştırmayı kolaylaştırmak adına 5 güzergâha ayrılmıştır. Herbir güzergâh farklı karakteristikteki bir odak noktasını da bünyesinde barındırmaktadır. İlk çıkış noktası olan Konya Hızlı Tren İstasyonu da bir odak noktası olarak değerlendirildiğinde aks toplam 5 güzergâh ve 6 odak noktasından oluşmaktadır (Şekil 3.2). Bu odak noktaları ve güzergâhlar aşağıdaki gibidir;

- **Konya Hızlı Tren İstasyonu (1. Odak), (Fotoğraf 3.1)**
- Konya Hızlı Tren İstasyonu- Anıt Meydanı arası (1. Güzergâh)
- **Anıt Meydanı (2. Odak), (Fotoğraf 3.2)**
- Anıt Meydanı- Camlı Köşk ve çevresi arası (2. Güzergâh)
- **Camlı Köşk ve Çevresi (3. Odak) (Fotoğraf 3.3)**
- Camlı Köşk ve Çevresi -Şehitler Abidesi ve çevresi arası (3. Güzergâh)
- **Şehitler Abidesi ve Çevresi (4. Odak), (Fotoğraf 3.4)**
- Şehitler Abidesi ve Çevresi - Kayalı Park arası (4 Güzergâh)
- **Kayalı Park (5 Odak), (Fotoğraf 3.5)**
- Kayalı Park- Mevlâna Türbesi Meydanı arası (5. Güzergâh)
- **Mevlâna Türbesi Meydanı (6. Odak), (Fotoğraf 3.6)**



Şekil 3.2. Seçilen aksın odak noktaları ve odak noktalarını birleştiren güzergâhları



Fotoğraf 3.1. Konya Garı (1. Odak)



Fotoğraf 3.2. Anıt Meydanı (2. Odak)



Fotoğraf 3.3. Zafer Meydanı (3. Odak)



Fotoğraf 3.4. Şehitler Abidesi ve Çevresi (4. Odak)



Fotoğraf 3.5. Kayalı Park Meydanı (5. Odak)



Fotoğraf 3.6. Mevlâna Türbesi Meydanı (6. Odak)

3.2. Saha Çalışmasında Kullanılan Yöntem

Bu bölüm, daha önce belirlenen araştırma sorularını cevaplandırmak için seçilen aks üzerinde kullanılan yöntemlerin ayrıntılı bir açıklamasını içermektedir.

Çalışma kapsamında örnek aks üzerinde çalışmanın amacına yönelik birtakım yöntemler kullanılmıştır. Ses yürüyüşü, bu yürüyüşe eşlik eden alanın görsel, bilişsel, işitsel yönlerini irdelemeye çalışan anket uygulaması, anket uygulaması verilerine dayanılarak üretilen bilişsel haritalalar ve davranışsal gözlemlere dayalı davranış haritaları çalışma kapsamında kullanılan yöntemlerdir.

Ses yürüyüşü ve bu yürüyüşe eşlik eden anket uygulaması, ses şiddeti ölçümleri ile aksın işitsel karakteristikleri anlaşılmasına çalışılmıştır. Aksın görsel karakteristiklerini kullanıcı bakış açısı ile irdeleyen anket uygulaması ve alanda çekilen fotoğraflar aksın görsel çekiciliğini ortaya çıkarmak adına kullanılmıştır. Aksın kullanıcılarca bilişsel haritalarının çizilmesi ise aksın algılanabilirliği noktasında kullanılan yöntem olmuştur. Tüm bu sıralanan yöntemler tek bir anket föyünde birleştirilmiş ve kullanıcı tüm bu aksı işitsel, görsel ve bilişsel açılardan değerlendirmiştir.

Çalışma esnasında kullanılan anket föyü iki aşamadan oluşmaktadır; 3 bölümden oluşan birinci aşamanın ilk bölümünde kullanıcı profilleri sorgulanmıştır. Bunun yanı sıra aksa aşına olup olmadıkları da ilk bölümde sorgulanan bir durum olmuştur. İkinci bölümde, aksın ses kalitesini değerlendiren sorular yer almaktadır. Üçüncü bölümde, aksın görsel-estetik değerlendirmelerine yönelik sorular sorulmuştur. Anket föyünün *ikinci aşamasında* ise aksı hem işitsel hem de görsel açıdan değerlendirebilmek adına tüm aksa yönelik genel sorular yer almaktadır. Anket sonunda, katılımcılardan hatırlayabildikleri kadarıyla aksın bir krokisini de çizmeleri istenmiştir (EK 1 ve EK 2).

Saha araştırmasında yapılan davranış haritalarına göre, çalışma aksında yer alan ortalama yaya sayısı 1625 kişidir. İstatistiksel çalışmalara göre araştırma topluluğu on binlere ulaşacaksa, araştırma örnekleme araştırma topluluğunun %5'inden -yani 81.25 kişiden- az olmamalıdır. Dolayısıyla çalışmada sonuçların daha doğru ve güvenilir olması adına, toplam 92 kişinin ankete katılımı sağlanmıştır. Çalışma esnasında katılımcıların farklı demografik profillerinden seçilmesine özen gösterilmiştir. Anketin uygulaması 2020 yılının Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmalara ek olarak yukarıda aktarılan anket uygulamalarından bağımsız olarak aks üzerinde çeşitli gün ve saat dilimlerinde aksın nasıl kullanıldığına yönelik belli sürelerle davranış gözlemleri yapılmış, kayıtlar alınmış, davranış matrislerine bu bilgiler işlenmiş ve GIS ortamında davranış haritaları çıkarılmıştır.

Daha sonraki aşamada tüm bu analizlerden elde edilen veriler karşılaştırılarak elde edilen kümülatif sonuçlar aks genelinde ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiş ve tasarım önerileri geliştirilmiştir. Aşağıda çalışma esnasında kullanılan yöntemlerin ayrıntıda aktarımları yer almaktadır.

İlk olarak Schafer (1977) tarafından tanıtılan ve Semidor (2006) tarafından geliştirilen öznel bir ampirik yöntem (Bora, 2014) olan ses yürüyüşü “çevreyi dinlemek” ana amacına yönelik bir gezidir (Westerkamp, 1974). Çevre akustik araştırmalarında sıklıkla kullanılan ses yürüyüşü (Kang ve Zhang, 2010) yöntemi ile çalışma kapsamında örnek olarak seçilen aks üzerinde belirlenen odak noktalarında ve geçiş alanlarında ses çeşitliliği ve bu ses ortamlarının kullanıcıda olumlu veya olumsuz bıraktığı etkiler anlaşılmaya çalışılmıştır.

Çalışma kapsamında yapılan ses yürüyüşü öncesinde katılımcı anket işleyişi ile ilgili bilgilendirilmiştir. Daha sonra, Konya Hızlı Tren İstasyonundan Mevlâna Türbesine kadar sessiz bir şekilde yürümesi gerekli olan kullanıcı, her bir odak noktasında duraklayarak o ana kadar yürüdüğü alanın görsel, algısal ve işitsel durumları ile ilgili verilen soruları cevaplandırmıştır. Duraklanan odak noktasında kullanıcı anket sorularını cevaplarken yazar da 5 dk. lık ses ölçümlerini gerçekleştirmiş ve decibel cinsinden kayıt altına almıştır. Ses yürüyüşünün sona erdiği nihai nokta olan Mevlâna Türbesi Meydanında katılımcı hem 6. odak noktasına yönelik soruları cevaplamış, hem de yürüdüğü tüm aks boyunca deneyimledikleri ile ilgili alanın bütününe yönelik hazırlanan anket sorularını cevaplandırmıştır. Bunun yanı sıra tüm aksın algısal/bilişsel yönünü değerlendirmek üzere de her bir kullanıcıdan alanın bilişsel haritasını çizmesi ve algısında yer eden, aklında kalan, dikkatini çeken, etkilendiği kentsel niteliklere ilişkin de birkaç soruya cevap vermesi istenmiştir (EK 1 ve EK 2).

Tüm bu çalışmalar yanı sıra çalışmanın bir diğer yöntemi de yukarıda aktarılan anket uygulamalarından bağımsız olarak üretilmiş davranış haritalarının çıkarılması olmuştur. Aks üzerindeki davranış gözlemleri hafta içi ve hafta sonu olmak üzere farklı zaman dilimlerinde (örn; *sabah 10-12/öğle 14-16 ve akşam 19-21.00 saatleri arasında*) yazar tarafından yapılmış görsel kayıtlar ve davranış matrisleri ile ortaya

konulmaya çalışılmıştır (EK 3). Bu zaman dilimleri içerisinde 15'er dakikalık süreçler boyunca mekânın hangi aktiviteler doğrultusunda kullanıldığı ölçülmeye çalışılmıştır. Davranış matrislerinde belirlenen her bir aktivite ARCGIS programı aracılığı ile kodlanıp pafta üzerine işlenmiştir. Her zaman dilimi için iki harita (*hafta içi-hafta sonu*) oluşturulmuştur. Çalışma sonunda toplam 16 adet *Davranış Haritası* üretilmiştir (EK 4). Davranış haritaları ile odak noktaları arasında farklılaşan aktivite çeşitliliği ve yoğunluğu ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Yapılan tüm bu analizler daha sonraki aşamada karşılaştırılarak çalışmanın amaç ve hedefleri doğrultusunda araştırma sorularına yanıt aranmaya çalışılmıştır. Analizlerin karşılaştırılması ile kümülatif bir sonuç elde edilmeye çalışılmış ve her bir odak noktası ve alanın bütününe yönelik genel değerlendirmeler yapılmış, tasarım önerileri getirilmiştir.

3.3. Bulgular

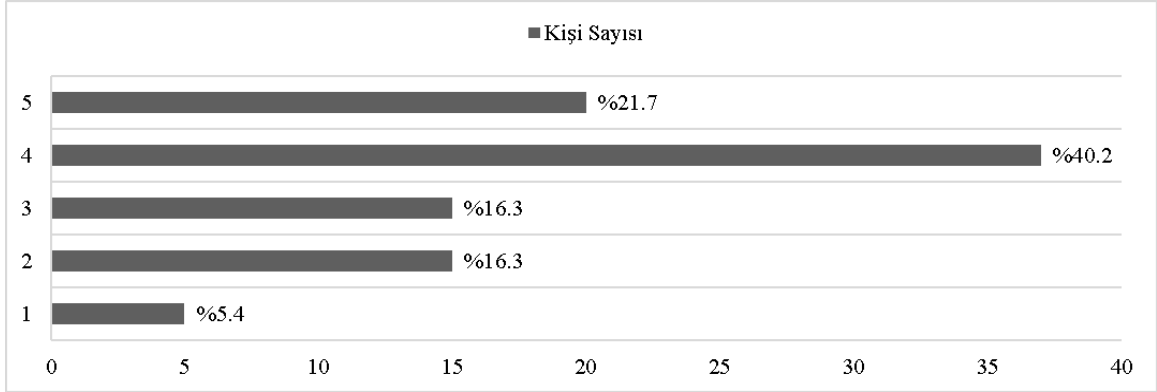
3.3.1. Kullanıcı profillerine yönelik bulgular

Anket uygulaması sonucunda kullanıcı profillerine yönelik elde edilen bulgular aşağıdaki tabloda verilmektedir (Tablo 3.1). Tablo 3.1'den de anlaşılacağı üzere, ankete katılanların cinsiyet dağılımı dengeli durumdadır ve ankette yer alan katılımcıların yarıya yakını (% 47,8) 25-34 yaş aralığındadır. Katılımcıların eğitim durumlarına bakıldığında en yüksek oranla (%59,8) daha çok üniversite öğrencisi veya mezunu, %25'i ise lise mezunudur. Katılımcıların meslek dağılımlarına bakıldığında %37'sinin öğrenci, %27,2'sinin kamu personeli, %26,1'nin özel sektörde çalışan, %7,6'sının işsiz, %2,2'sinin ev hanımı olduğu görülmektedir (Tablo 3.1).

Seçilen Aksı daha öncesinde deneyimleyip deneyimlemediklerini anlamak adına katılımcılara Konyalı olup olmadıkları sorulmuştur. Elde edilen verilere göre katılımcıların %42,3'ü Konyalıdır. Konyalı olmayan katılımcılara daha sonra kaç yıldır Konya'da ikamet ettikleri sorulmuştur. Katılımcıların %31,5'inin Konya'da daha yeni olduğu, ikamet süresinin 5 yılı geçmediği görülmektedir. %12'si ise 6-11 yıl arası kentte ikamet etmektedirler. 20 yıl ve üstü ikamet edenlerin toplam oranı ise %5,5'dir (Tablo 3.1).

Katılımcıların henüz anket uygulaması başlamadan Aks hakkındaki bilgilerini değerlendirebilmek adına '*Kullandığınız Aksı ne kadar tanıyorsunuz?*' sorusu sorulmuş ve soruyu 5'li Likert ölçeğine göre cevaplamaları istenmiştir (1. *hiç tanımiyorum*, 5. *çok*

iyi tanıyorum) (Şekil 3.3). Şekil 3.3'ten anlaşılacağı üzere katılımcıların %40'ı Aksı oldukça iyi tanımaktadırlar. %5,4'lük bir oran ise hiç tanımadığı bir Aksı değerlendirmiştir.



Şekil 3.3. Örnek Aksın katılımcılarca bilinirliği

Bir sonraki aşamada katılımcılara Aksı kullanım amaçları sorulmuştur. Anket föyünde okula, işe-eve gitmek, alışveriş yapmak, Aksın merkezde olması ve bunun gibi açılımlar yapılmış olsa da bu sorudan elde edilen cevaplar değerlendirilirken zorunlu, gönüllü ve sosyal aktiviteler olmak üzere 3 başlıkta değerlendirilmiştir. Zorunlu aktiviteler, ihtiyaçlar için yapılan alışveriş, okula veya işe gitmek olabilirken gönüllü aktiviteler, istekler için yapılan alışveriş, gezinmek, vakit geçirmek şeklinde sınıflandırılmıştır. Elde edilen bulgulara göre katılımcıların %40,2'si bu Aksı hem zorunlu hem de gönüllü aktiviteleri için kullanmaktadırlar. %32,6'sı sadece gönüllü ve %27,2'si ise sadece zorunlu aktiviteleri için bu Aksı kullanmaktadırlar (Şekil 3.4).

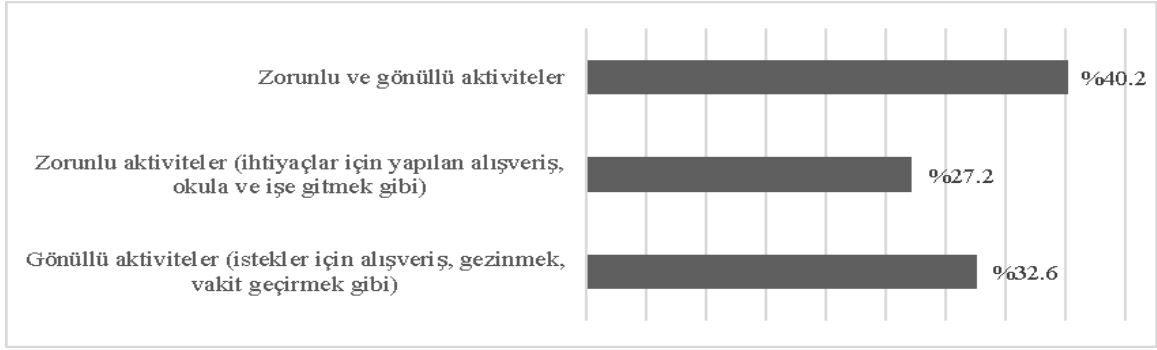
Aksın hem zorunlu hem de gönüllü aktiviteler için kullanılması, kentin tarihi değerleri, iş ve alışveriş mekânlarının bu rota üzerinde yer alması ile açıklanabilir. Ayrıca kentte yaşayanlar için gönüllü olarak istekler için alışveriş yapma veya zorunlu işe gidip gelme durumları da Aksın kullanımını arttırmaktadır. Bunun yanı sıra Aksın kısım kısım çok farklı karakteristikler içermesi durumu da katılımcıların hem zorunlu hem de gönüllü aktiviteler için bu aksı kullanmasını sağlamaktadır.

Bu aşamaya kadar olan süreçte anket uygulamasına katılan kullanıcıların profilleri aktarılmıştır. Bundan sonraki aşamada ise, katılımcıların Aksa yönelik duyu (m)sal görüşlerine dayalı değerlendirmeleri içeren anket verileri çözümlenmiştir. Her bir odak noktasında gerçekleştirilen anket görüşmelerinden elde edilen verilerin

sunumu Aksın işitsel peyzaj veya sesgörünümüne yönelik değerlendirmeler ile başlamaktadır.

Tablo 3.1. Anket uygulamasına katılan katılımcı profili

Katılımcı profili		Kişi Sayısı	Yüzde
Cinsiyet	Kadın	45	% 48,9
	Erkek	47	% 51,1
Yaş	18-24	38	% 41,3
	25-34	44	% 47,8
	35-44	6	% 6,5
	45-54	4	% 4,3
Eğitim Durumu	Okur - yazar değil	5	% 5,4
	İlkokul	8	% 9,8
	Lise	24	% 25
	Üniversite	55	% 59,8
Meslek	Kamu personeli	25	% 27,2
	Özel sektörde ücretli	24	% 26,1
	Öğrenci	34	% 37,0
	Ev hanımı	2	% 2,2
	İşsiz	7	% 7,6
Konyalı mısınız?	Evet	39	% 42,3
	Hayır	53	% 57,7
İkamet Süresi (Konyalı olmayanlar)	0-5	29	% 31,5
	6-10	11	% 12,0
	11-15	1	% 1,1
	16-20	7	% 7
	21-25	3	% 3,3
	26-30	2	% 2,2



Şekil 3.4. Katılımcılar açısından Aksın kullanım amacı

3.3.2. Aks Üzerinde Seçilen Odak Noktalarına ve Güzergâhlara Yönelik Bulgular

3.3.2.1. İşitsel Peyzaj Açısından Değerlendirmeler

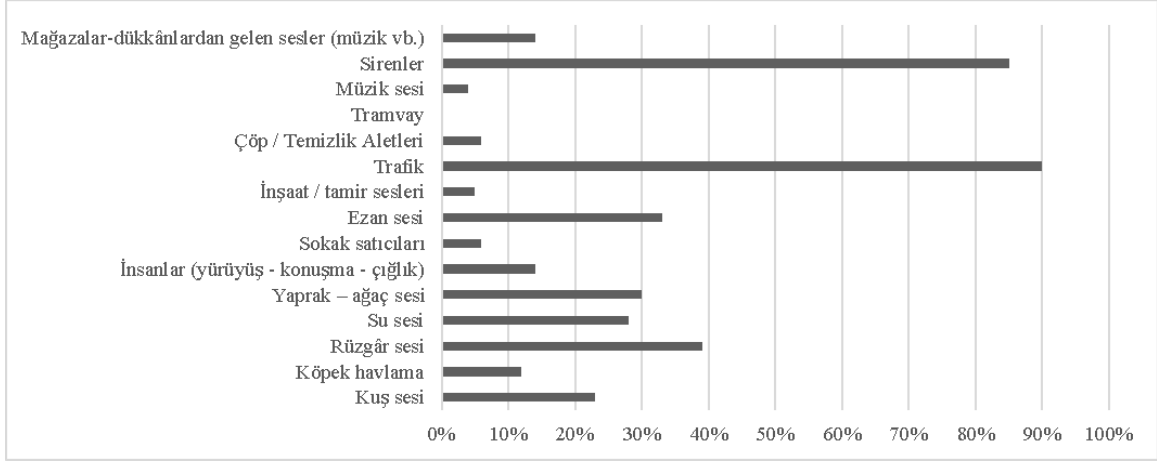
Anketin bu bölümü, ses seviyesi ve akustik konforu değerlendirmek için Aks üzerinde seçilen odak noktalarında baskın ses kaynaklarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır. Ses yürüyüşü standartlarına ulaşmak için katılımcılardan yürürken sessiz kalmaları istenmiştir. Ses şiddeti ölçümleri de ‘*sound meter*’ yazılımı kullanılarak desibel cinsinden ölçülmüştür.

Herbir odak noktasında ve o odak noktasına kadarki süreçte baskın olan sesin ne olduğu sorulmuştur. Seslerin kaynakları *doğal sesler* (su, kuş, rüzgâr, ağaç yaprakları vb.), *insan sesleri* (insan sesleri, ezanlar ve sokak satıcıları vb.) ve *mekânîk sesler* (araba sesleri, inşaat, sirenler vb.) olmak üzere gruplandırılmıştır. Herbir odak noktasına yönelik sonuçlar aşağıdaki gibidir (Şekil 3.5).

Hızlı Tren İstasyonu Odağı:

Bu odak noktasında işitilen baskın sesler mekânîk kaynaklı seslerdir. Baskın mekânîk ses ise siren ve trafik sesidir. Doğal ses kaynaklarının ise katılımcılar tarafından duyulan sesler arasında ikinci sırada yer aldığı tespit edilmiştir. Tren istasyonunun karşısındaki meydana bir çeşmenin ve çınar ağaçlarının bulunması bunun bir nedeni olarak gösterilebilir. İnsan sesleri ise bölgedeki işitilen baskın sesler arasında üçüncü sırada yer almaktadır. Bu durum, bölgedeki insan hareketinin sadece bölge sakinleri ve tren istasyonuna gelenlerle sınırlı kalması şeklinde yorumlanabilir. Bu seslerin katılımcıyı nasıl etkilediği ile ilgili verilen cevaplara bakıldığında kuş cıvıltısı ve su gibi doğal seslerin 5 (çok iyi) puan aldığı, dolayısıyla bu odakta en çok duyulması istenen seslerin *doğal sesler* olduğu görülmüştür.

Günün farklı saatlerinde ölçülen ses şiddeti ise bu odakta max. 74.6 – 83.4 decibel arasında değişmektedir (Şekil 3.6). Bu da odadaki ses kaynaklarının oldukça yüksek ses şiddetine sahip olduğunu göstermektedir.



Şekil 3.5. Hızlı tren istasyonu odağında duyulan ses kaynakları



Şekil 3.6. Hızlı Tren İstasyonu odağında ölçülen ses şiddeti (dcb)

Hızlı Tren İstasyonu- Anıt Meydanı arasındaki güzergâh

Bu güzergâhtaki ses kaynakları, mekânîk sesler ile insan sesleri arasında değişmektedir. Bununla birlikte, bölgedeki en yüksek ses şiddetine neden olan baskın ses trafik sesidir. Max ses şiddeti ise farklı saatlerdeki ölçümlere göre 79.9 ile 84.4 decibel arasında değişmektedir (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Hızlı Tren İstasyonu ile Anıt Meydanı arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)

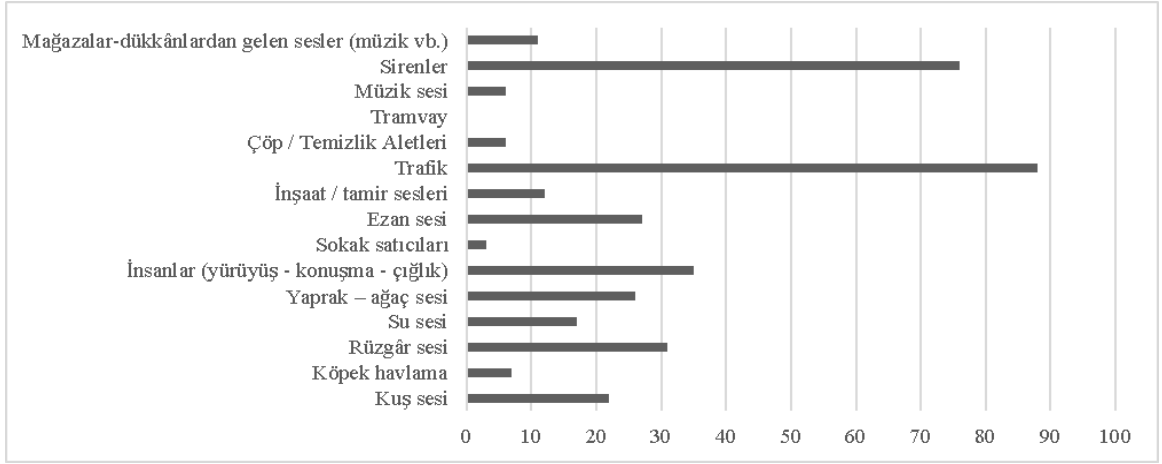
Anıt Meydanı Odağı:

Katılımcılar tarafından duyulan ve bölgede yaygın olan sesler arasında mekânîk sesler ilk sırada yer almaktadır. Anket sonuçlarına baktığımızda, bu akustik ortama araba seslerinin hâkim olduğunu söylemek mümkündür. Sonrasında ise siren sesleri ve diğer mekânîk seslerin düşük titreşimleri gelmektedir. Bölgede duyulabilen ses kaynakları arasında insan sesleri ikinci sırada gelmektedir. Aşağıdaki şekilden de anlaşılacağı üzere, duyulabilen ses kaynakları arasında doğal sesler son sırada yer almıştır. Doğal sesler arasında ise yaprak ve kuş sesleri bölgede en fazla duyulan sesler olarak değerlendirilmiştir (Şekil 3.8).

Alanın ses şiddeti günün farklı saatlerinde ölçülmüş ve şiddetin ölçüldüğü zamana göre farklılık göstermiştir. Günün erken saatlerinde, ses şiddetinin maksimum değeri 69,2'ye ulaşmıştır. Gün ortasında ise şiddet, maksimum değere ulaşarak 90'a çıkarken, bölgedeki döner kavşağın ortasında bir su çeşmesi bulunmasına rağmen, bu yüksek gürültü oranlarına bir engel oluşturmamıştır (Şekil 3.9). Bunun nedeni, meydanın dört ana yolun kesişme noktasında olması ve genellikle ulaşım araçlarıyla dolu olmasından kaynaklanmaktadır.

Anıt Meydanı-Zafer Meydanı arasındaki güzergâh:

Diğer alanlarda olduğu gibi burada da en fazla duyulan ses trafik sesi olup mekânîk ses açısından baskın bir güzergâhı tanımlamaktadır (Şekil 3.10). Şekil 3.10'dan da anlaşılacağı üzere günün ilk saatlerinde maksimum ses şiddeti seviyesinin 81,1'e ulaştığı, gün ortasında ise 83'e yükselerek bölgede şiddetli bir gürültüye neden olduğu görülmektedir.



Şekil 3.8. Anıt Meydanı odağında duyulan ses kaynakları



Şekil 3.9. Anıt Meydanı odağının ses şiddeti (dcb)

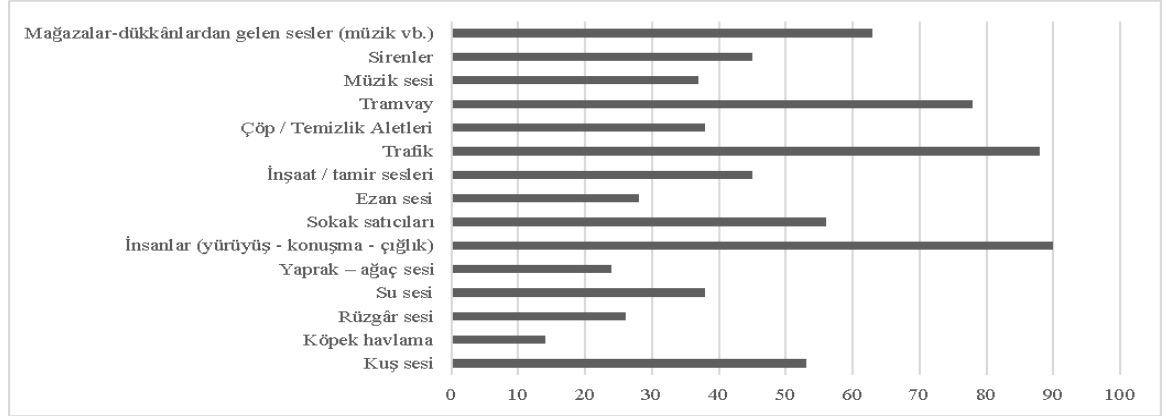


Şekil 3.10. Anıt Meydanı-Zafer Meydanı Arasında Kalan güzergâhın ses şiddeti(dcb)

Zafer Meydanı Odağı:

Günün farklı saatlerinde bile en kalabalık olan alanlardan biri olan bu odakta şekilden de anlaşılacağı üzere ses kaynakları oldukça çeşitli olup değişkenlik göstermektedir (Şekil3.11). Katılımcılar tarafından en çok duyulan ses, insan sesleri olup bunu mekânîk sesler takip etmektedir. Trafik ve tramvay sesleri ile dükkânlardan gelen sesler ikinci sırada yer almıştır. Doğal sesler ise son sırada yer almaktadır.

Şekil 3.12’de, günün farklı saatlerinde *Zafer Meydanı*’nın akustik ortamının ses şiddeti ölçümü gösterilmektedir. Günü erken saatlerinde maksimum ses şiddeti değeri 74,4 iken öğleden sonra 78,8’e kadar yükselmiştir. Zafer Meydanı şehir içindeki en merkezi yerlerden biri olmasına ve meydana çok yakın bir mesafeden tramvay hattı geçmesine rağmen katılımcıların duyduğu baskın sesler insan sesleridir. Bunun nedeni günün her saatinde yayalar tarafından da oldukça sık kullanılan bir alan olması ve içerisinde yer alan işlev çeşitliliğidir diyebiliriz. Dükkân ve mağazaların, kafelerin varlığından kaynaklı olarak bu alanda hissedilen sesler çok çeşitli olabilmiştir. Müzik ve su seslerinin de önceki akustik ortamlara kıyasla, Zafer Meydanı odağı akustik ortamında yüksek puanlar kaydettiği görülmektedir.



Şekil 3.11. Zafer Meydanı odağında duyulan ses kaynakları



Şekil 3.12. Zafer Meydanı odağında ses şiddeti (dcb)

Zafer Meydanı- Şehitler Abidesi odağı arasındaki güzergâh:

Bu güzergâh bünyesinden kentin en değerli nirengi noktası olan Alaeddin Tepesini barındırması, kentin farklı bölümlerini birbirine bağlayan ana caddelerden biri olması ve tramvayın merkez hattının bu güzergâhtan geçmesi nedeni ile oldukça önemlidir. Bu güzergâhta işitilen sesler anketlerden elde edilen verilere göre, insan kaynaklı sesler, yol boyunca uzanan dükkânlardan gelen müzik sesleri ve araç sesleri gibi mekânîk seslerden oluşmaktadır. Elde edilen sonuçlar, rota boyunca baskın olan seslerin mekânîk sesler olduğunu ortaya koymaktadır. Günün ilk saatlerinde maksimum ses şiddeti derecesi 76,1 iken öğleden sonra 82,3 decibel olarak kaydedilmiştir (Şekil 3.13). Her iki seviye de mevcut akustik ortamın sahip olduğu gürültüyü yansıtan yüksek perdeli ses frekanslarıdır.

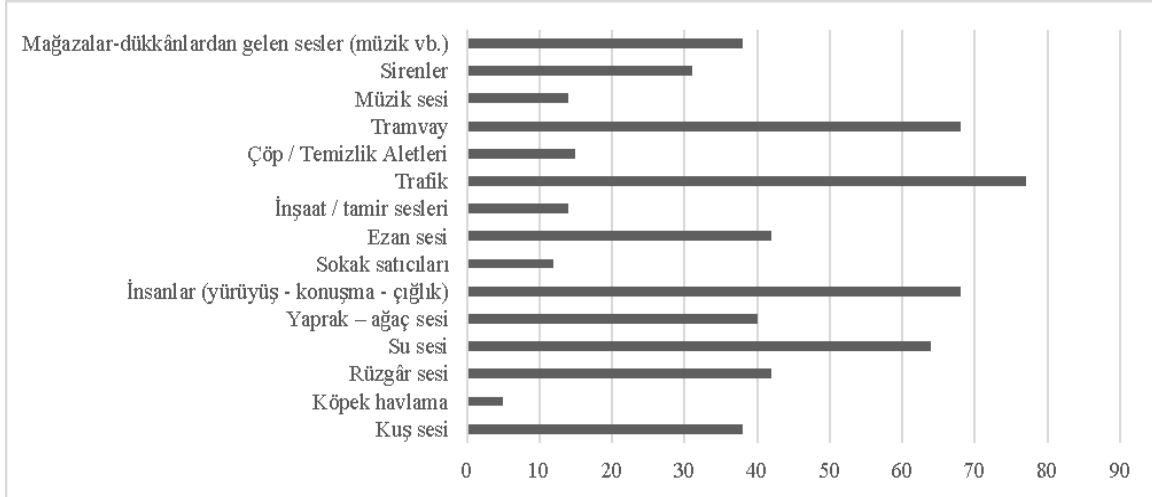


Şekil 3.13. Zafer Meydanı ile Şehitler Abidesi odağı arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)

Şehitler Abidesi ve Çevresi Odağı:

Aşağıdaki şekilden de anlaşılacağı üzere hem trafik hem de tramvay seslerinin oluşturduğu mekânîk seslerin bölgede duyulan sesler arasında en yüksek değere ulaştığı görülmektedir. Bunu insan kaynaklı sesler takip etmektedir. Hemen ardından ise doğal kaynak seslerinden biri olan su sesi gelmektedir (Şekil 3.14). Aynı zamanda, ağaç yaprakları, kuş ve ezan sesleri gibi diğer sesler için de yüksek değerler elde edilmesi oldukça dikkat çekicidir. Bu sonucun çıkmasındaki temel etken aslında anket sorularına cevap veren katılımcıların bu odakta duraklama yaptıkları noktanın Alaeddin Tepesi olmasındandır. Sonuçlar, ses kaynaklarının birbirine yakın değerlerdeki çeşitliliği ile oldukça zengin bir kentsel akustik ortamı yansıtmaktadır.

Günün ilk saatlerinde ses şiddeti 83 desibel ile maksimum değer olarak kaydedilirken, gün ortasında 75,7 desibele kadar gerilemiş, akşam saatlerinde ise 80 desibele tekrar yükselmiştir. Günü erken saatlerinde ve akşam saatlerinde yüksek ses şiddetlerine neden olan iş giriş-çıkış saatlerinin oluşturduğu trafik sıkışıklığının bu ses şiddetlerinin değerlerindeki farklılığın sebebi olduğu söylenebilir (Şekil 3.15).



Şekil 3.14. Şehitler Abidesi ve Çevresi odağında duyulan ses kaynakları



Şekil 3.15. Şehitler Abidesi ve Çevresi odağının ses şiddeti (dcb)

Şehitler Abidesi odağı- Kayalı Park arasındaki güzergâh;

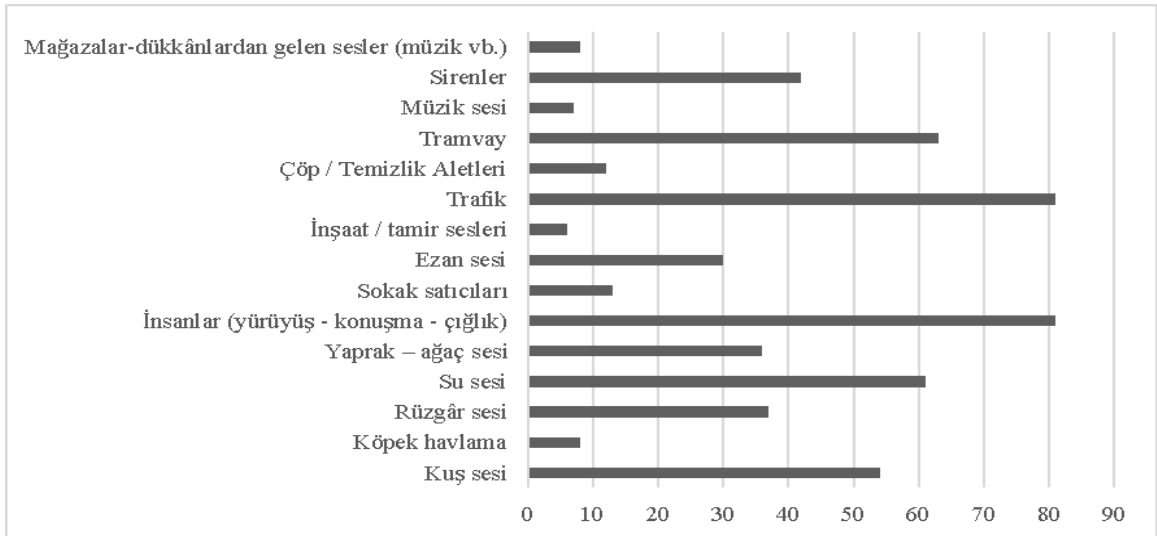
Yol boyunca çok sayıda mağaza bulunduğu için kullanıcılar tarafından alışveriş alanı olarak da kullanılmaktadır. Trafik sesi bu aksa hâkim olmaktadır. Güzergâhtaki ses şiddet ölçümleri, katılımcılar tarafından duyulan seslerin sonuçlarını doğrulamıştır. Zira maksimum dereceler günün farklı zamanlarında 81- 82,5 desibel arasında değişiklik göstermiştir (Şekil 3.16).



Şekil 3.16. Şehitler Abidesi odağı ile Kayalıpark arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)

Kayalıpark odağı:

Konya'nın kimliğini oluşturan önemli bir aks üzerinde konumlanması nedeni ile de önemli olan bu odakta, çalışmanın başında da ayırdı yapılmış olan 3 ses türü de (*mekânîk sesler, insan sesleri ve doğal sesler*) odağa hâkim olan sesler olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik sesi, insan sesleri, tramvay sesi, su ve kuş sesleri bu odakta en fazla işitilen sesler olmuşlar ve alana homojen olarak dağılmışlardır (Şekil 3.17). Yapılan ses şiddeti ölçüm sonuçlarına göre ise en yüksek değer sabahın ilk saatlerinde 63.6 desibel iken, akşam saatlerinde 87.8'e kadar yükselmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.17. Kayalıpark odağında duyulan ses kaynakları



Şekil 3.18. Kayalı Park'ın Desibel Cinsinden Ses Şiddeti (dcb)

Kayalıpark-Mevlâna Türbesi arasındaki güzergâh;

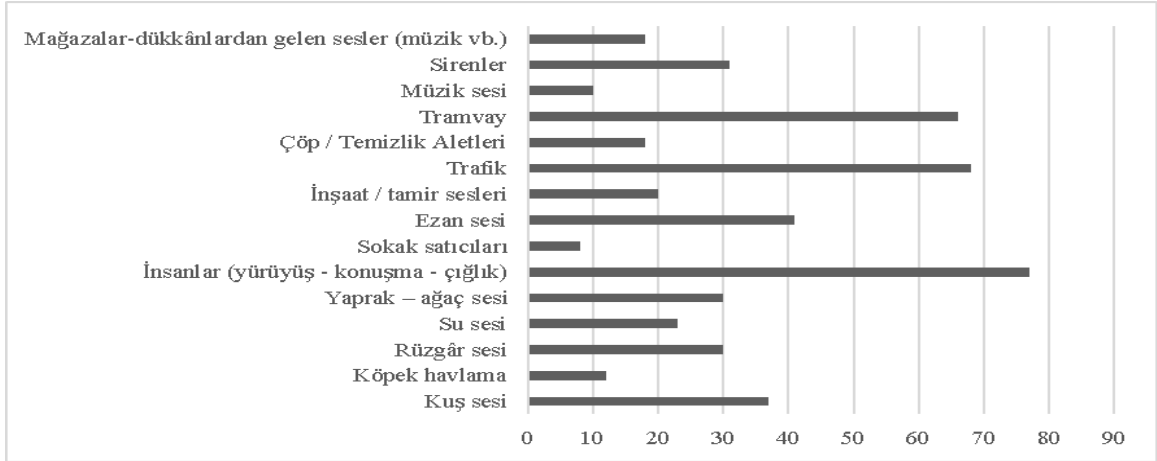
Bu güzergâh Konya Bedesteni'nin girişi olması, bünyesinde birtakım alışveriş mekânlarını barındırması, bazı otellerin burada yer seçmesi ve Mevlânâ Türbesi'ne giden bir aks olması nedeniyle oldukça yüksek bir yaya trafiğine sahiptir. Katılımcıların değerlendirmelerine göre, bölgedeki ses kaynakları insan sesleri ile mekânîk sesler arasında farklılık göstermektedir. Doğal ses kaynakları, alanda en az duyulabilen ses türü olduğundan en düşük değerleri elde etmiştir. Bu akustik ortamdaki maksimum ses şiddeti ise 74-75.9 desibel arasında değişiklik göstermektedir (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Kayalıpark-Mevlâna Türbesi arasında kalan güzergâhın ses şiddeti (dcb)

Mevlâna Türbesi Odağı:

Konya kenti geneli için de oldukça önemli bir nirengi noktası niteliği taşıyan bu odak noktası, genellikle Mevlâna Türbesi'ni ziyaret amaçlı gelen yerli veya yabancı turistlerin sıklıkla uğradıkları bir alandır. Yapılan anket uygulaması sonuçlarına göre bu odakta en yüksek değerlere sahip ses türleri, insan sesleri ve mekânîk seslerdir.



Şekil 3.20. Mevlâna Türbesi odağında duyulan ses kaynakları

Mekânîk sesler olarak da trafik sesi ve tramvay sesi baskın olan ses türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Yukarıdaki şekilden de anlaşılacağı üzere bu alanda duyulan seslerin en başında insan seslerinin geldiği görülmektedir. Bunu sırası ile mekânîk sesler ve doğal sesler takip etmektedir. Doğal kaynaklar arasında en yüksek değerleri ise kuş, rüzgâr ve ağaç yapraklarının sesleri almaktadır. Ezan sesi de odakta duyulan sesler arasında önemli düzeydedir (Şekil 3.20). Bu odaktaki ses şiddeti ölçüm sonuçlarına göre ise odağın genellikle 82 desibel civarlarında olduğunu söyleyebiliriz (Şekil 3.21).



Şekil 3.21. Mevlâna Türbesi odağındaki ses şiddeti ölçümleri (dcb)

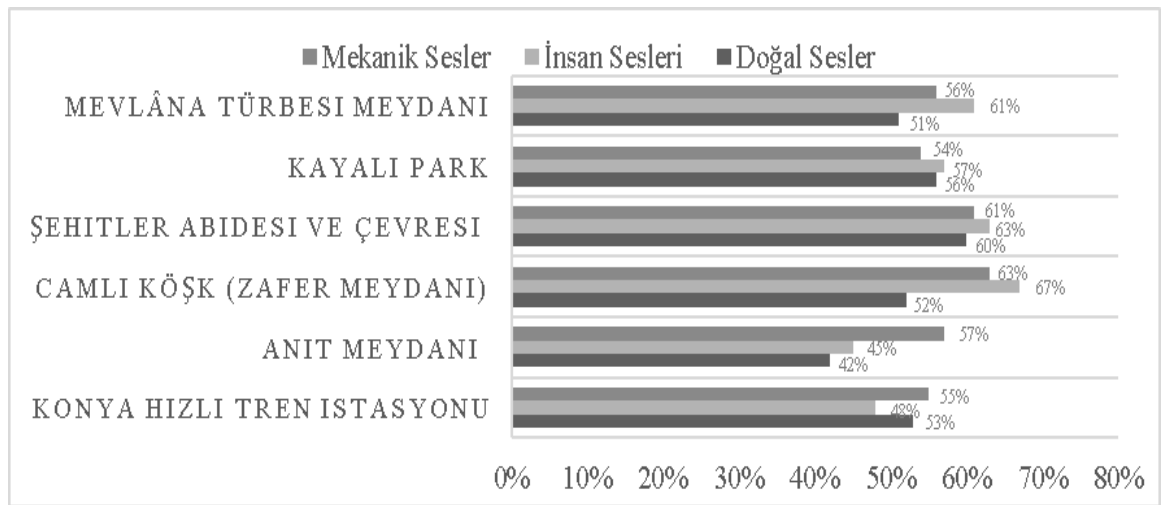
Herbir odak ve güzergâhta yapılan işitsel peyzaj sorgulamalarının birinci sorusunun analiz edilmesi sonucunda tüm Aksı elde edilen veriler ışığında kısaca şu şekilde değerlendirebiliriz:

1. Doğal ses kaynaklarının, *Şehitler Abidesi* ve çevresinde en yüksek değerleri kaydettiğini söyleyebiliriz. Bunun nedenini daha önce de belirtildiği gibi katılımcıların anket sorularını odak içerisindeki en konforlu alan olan Alaeddin Tepesi'nde cevaplandırması olarak düşünebiliriz. Doğal sesler konusunda diğer odak ve güzergâhlara nazaran daha baskın olan diğer alanlar ise sırası ile *Kayalıpark odağı*, *Hızlı Tren İstasyonu odağı*, *Zafer Meydanı odağı*, *Mevlâna Türbesi Odağı* ve *Anıt Meydanı odağıdır*.

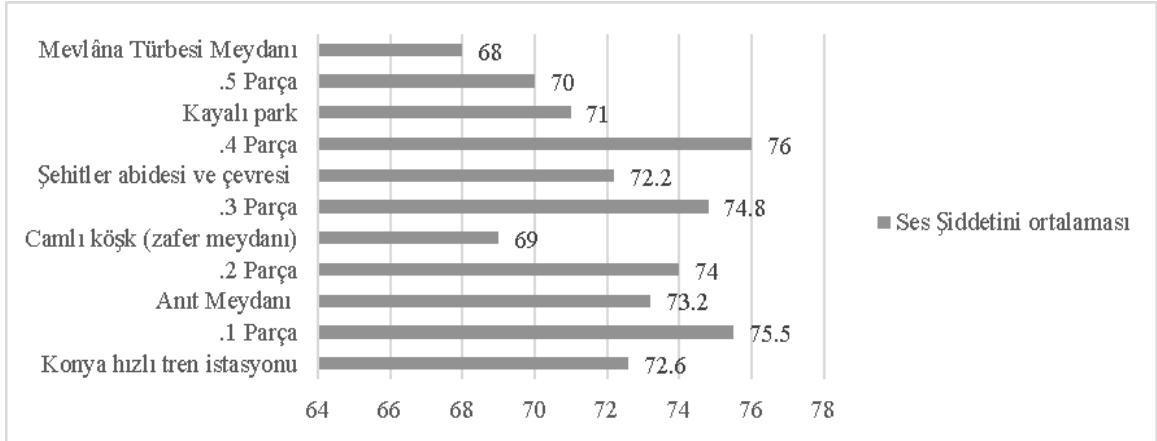
2. İnsan sesi kaynakları da tüm akustik ortamlarda farklı değerler kaydetmiştir. Bu alanlar baskınlık durumlarına göre sırasıyla *Zafer Meydanı odağı*, *Şehitler Abidesi ve Çevresi*, *Mevlâna Türbesi odağı*, *Kayalıpark odağı*, *Anıt Meydanı odağı* ve *Hızlı Tren İstasyonu odağıdır*.

3. Mekânîk ses kaynaklarının en yüksek değerleri ise *Zafer Meydanı odağı*'nda kaydedilmiştir. Bunu *Şehitler Abidesi ve Çevresi*, *Anıt Meydanı odağı*, *Mevlâna Türbesi odağı*, *Hızlı Tren İstasyonu odağı* ve *Kayalıpark odağı* izlemektedir (Şekil 3.22).

4. Ses şiddeti ölçümlerini genel olarak değerlendirdiğimizde ise; 1, 3 ve 4. güzergâhlardaki ses şiddeti ölçümlerinin diğer odak ve güzergâhlara göre en yüksek seviyelerde olduğu görülmüştü (Şekil 3.23).



Şekil 3.22. Odak noktalarında baskın olarak duyulan ses kaynakları



Şekil 3.23. Tüm aksa yönelik ortalama ses şiddeti ölçümlerinin genel gösterimi

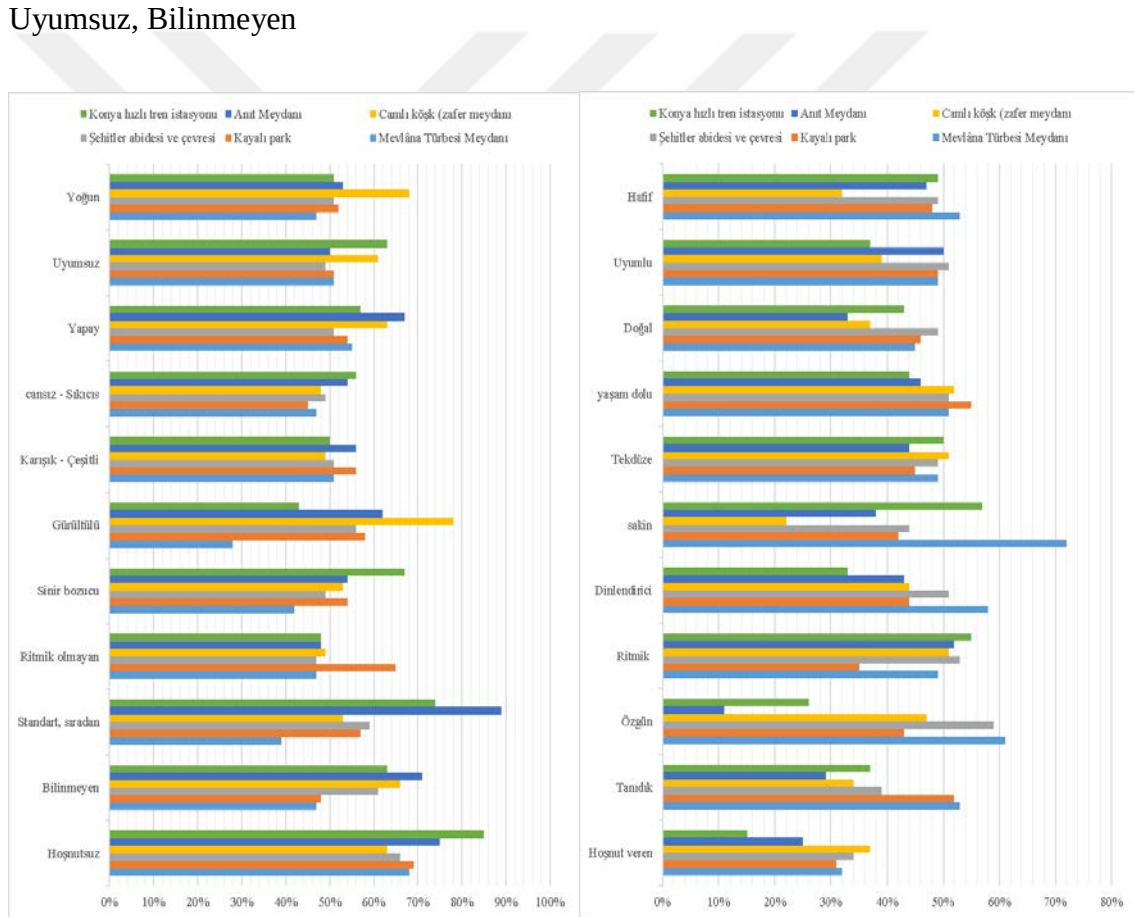
Bir sonraki aşamada Aksın işitsel peyzajına yönelik olarak odak noktalarının her birinde, katılımcının içinde bulunduğu odak noktalarını bazı sıfatlarla tanımlamaları istenmiştir (*hoşnutsuz-hoşnutluk veren, standart-özgün, ritmik-ritmik olmayan, sinir bozucu-dinlendirici, gürültülü-sakin, karışık-tekdüze, monoton-yaşam dolu gibi*). Bu içinde bulunulan işitsel peyzaj ortamının katılımcı duygularında yarattığı etkiyi anlamak adına önemlidir. Anket föyünde soru kapsamında tanımlanan bir dizi sıfat karşıtları ile birlikte 5’li likert ölçeği kullanılarak yer almış ve kullanıcıdan bu sıfatları seçmesi istenmiştir (EK1).

Aşağıdaki şekilde 6 odak noktasına ait bu sorudan elde edilen verilerin genel sonucu verilmiştir (Şekil 3.24). Şekilden de anlaşılacağı üzere; katılımcılar açısından *Mevlâna Türbesi odağı* en sakın ortamı ifade ederken, *Zafer Meydanı odağı* en gürültülü ortamı nitelendirmektedir. Özgünlük ve dinlendiricilik açısından ise *Mevlâna Türbesi odağı* en özgün ve dinlendirici ortam olmuştur. Bu odağın özgünlük açısından en büyük değeri elde etmesi, bünyesinde barındırdığı camiler nedeni ile ortaya çıkan ezan seslerine bağlanabilir. Bunu *Şehitler Abidesi ve Çevresi* izlemektedir. Bu durumun Alaeddin tepesi ve bünyesinde barındırdığı su ögesi ile bağlantılı olduğu düşünülmektedir. *Zafer Meydanı* odağı en hoşnutluk veren akustik ortam olurken, *Hızlı Tren İstasyonu* ise en hoşnutsuzluk veren akustik ortam olmuştur. Bununla beraber *Hızlı Tren İstasyonu odağı*, en ritmik akustik odak olarak tanımlanırken, *Kayalıpark odağı* en ritmik olmayan akustik ortam olmuştur. *Kayalıpark*, işlev açısından sahip olduğu çeşitlilik nedeniyle en yaşam dolu akustik ortam olarak kabul edilirken bu açıdan en düşük oran ise *Hızlı Tren İstasyonu* odağına aittir. Bu durumun nedeni ise nüfus hareketliliğinin gün içinde sadece tren gidiş-geliş saatlerinde olması günün geri

kalanında ise oldukça az olmasına bağlanabilir. Bazı akustik ortamlar ise aynı akustik özellikleri paylaşmıştır. Örneğin *Mevlâna Türbesi Meydanı* uyumluluk açısından *Kayalı Park* ile aynı değerlere sahiptir.

Bu sorudan elde edilen veriler kısaca aşağıdaki gibi özetlenebilir;

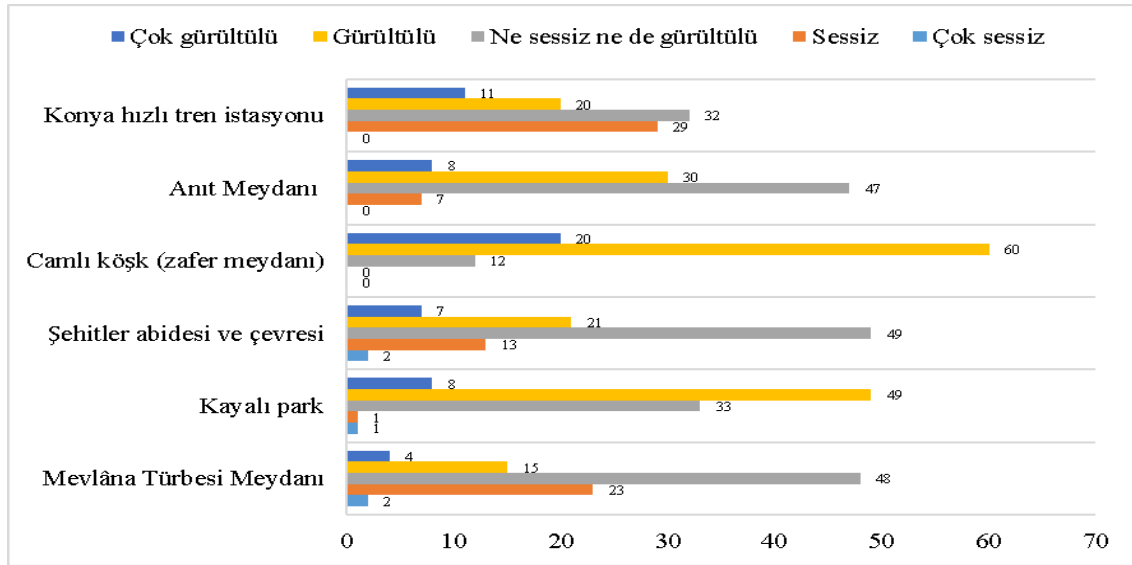
- **Mevlâna Türbesi Odağı.** Sakin, Hoşnutsuz, Özgün, Dinlendirici, Yapay
- **Kayalıpark Odağı.** Hoşnutsuz, Ritmik olmayan, Gürültülü, Sıradan, Karışık
- **Şehitler Abidesi Odağı.** Hoşnutsuz, Bilinmeyen, Sıradan, Özgün, Gürültülü
- **Zafer Meydanı Odağı.** Gürültülü, Yoğun, Bilinmeyen, Yapay, Hoşnutsuz
- **Anıt Meydanı Odağı .** Sıradan, Hoşnutsuz, Bilinmeyen, Yapay, Gürültülü
- **Konya Hızlı Tren istasyonu Odağı .** Hoşnutsuz, Sıradan, Sinir bozucu, Uyumsuz, Bilinmeyen



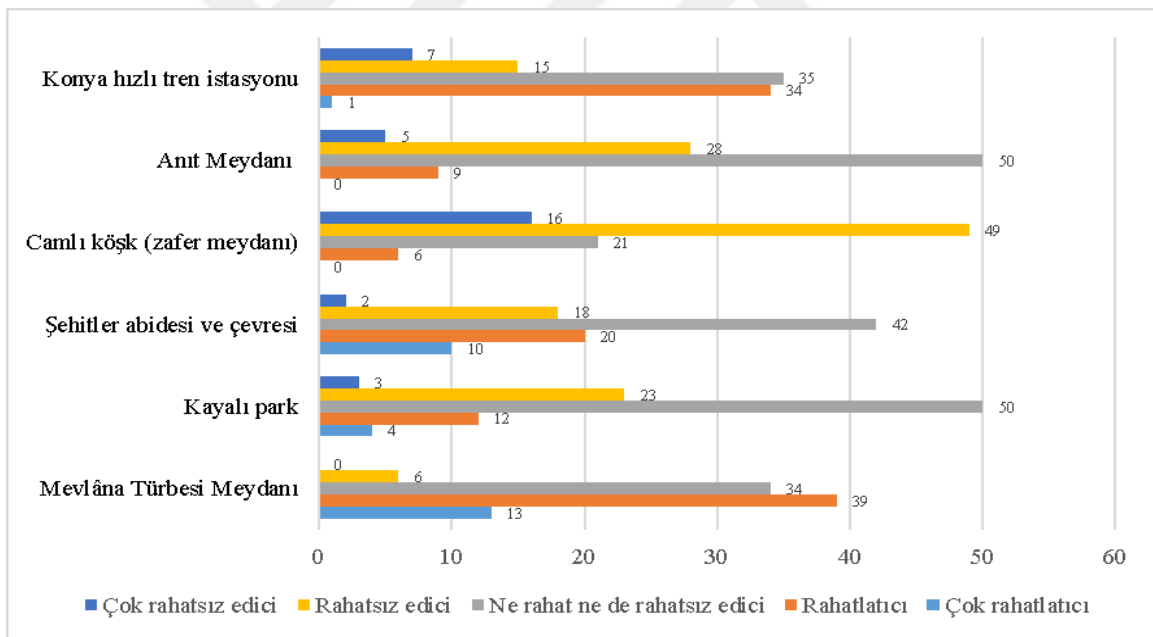
Şekil 3.24. Katılımcılar açısından ses ortamlarını olumlu ya da olumsuz tanımlayan sıfatlar

Elde edilen verilerin analizi sonucunda en gürültülü alanın *Zafer Meydanı odağı*, en sessiz alanın ise *Hızlı Tren İstasyonu* odağı olduğu görülmektedir. *Mevlâna Türbesi Odağı'nın* katılımcılar tarafından en konforlu olduğu, *Zafer Meydanı odağının* ise

çalışmanın akustik ortamları içerisinde en düşük konfora sahip olduğu tespit edilmiştir (Şekil 3.25, Şekil 3.26).

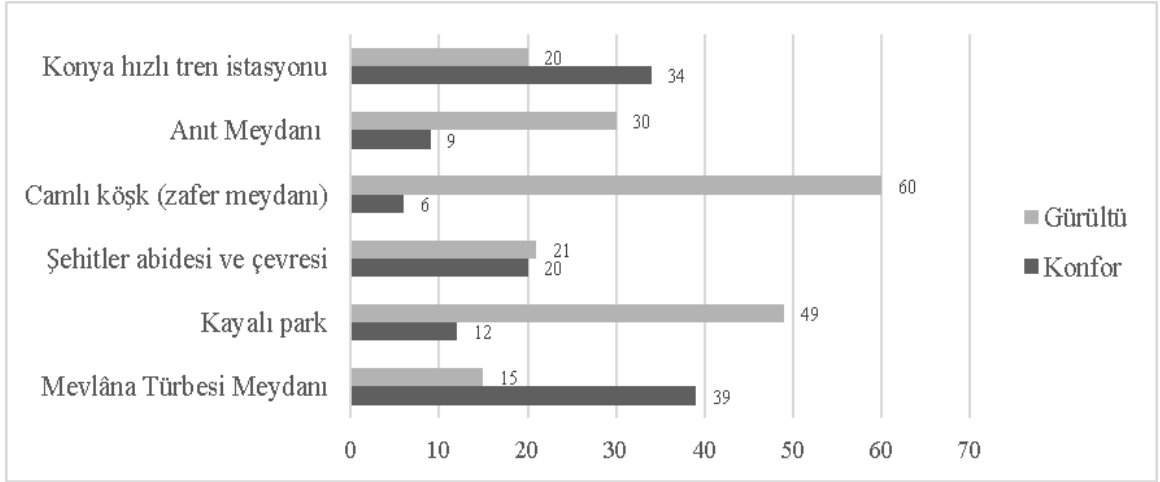


Şekil 3.25. Katılımcıların odak noktalarına yönelik gürültü değerlendirmeleri



Şekil 3.26. Katılımcıların odak noktalarına yönelik konfor değerlendirmeleri

Bu noktada, yüksek gürültü oranına sahip alanların düşük bir konfor faktörüne sahip olduğu sonucuna varmak mümkün olmaktadır. Yani, konfor ve gürültü faktörleri arasında ters orantılı bir ilişkinin varlığından bahsedilebilir (Şekil 3.27).



Şekil 3.27. Katılımcıların odak noktalarına yönelik konfor ve gürültü değerlendirmeleri

3.3.2.2. Görsel Karakteristikler Açısından Değerlendirmeler

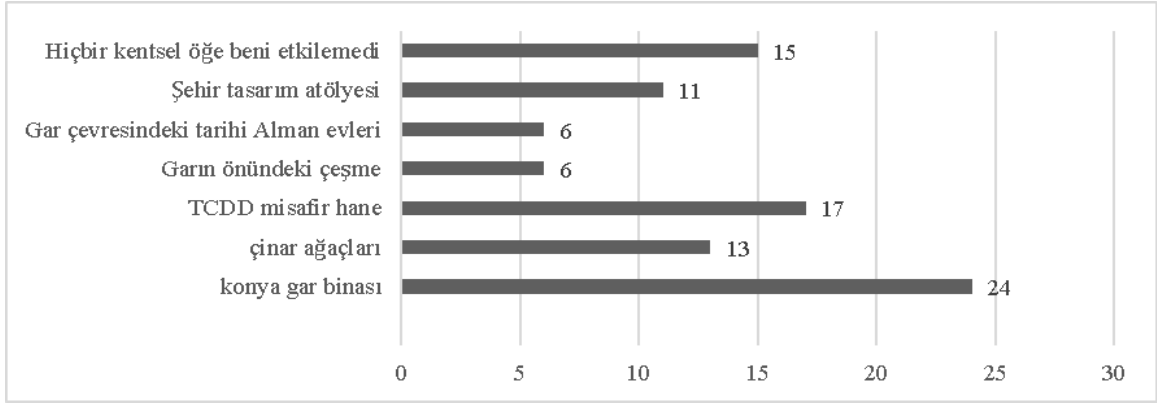
Anket uygulamasının bu bölümü, araştırma Aksının görsel verilerini değerlendirmek üzere hazırlanmıştır. Bu kapsamda alanın görsel değerlerine yönelik bir dizi soru hazırlanarak katılımcılara yöneltilmiştir.

Katılımcılara bu konuda yöneltilen ilk soru 2 bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm görsel-estetik açıdan katılımcıları etkileyen odak noktalarındaki kentsel öğeleri bulmaya yönelik olurken, 2. bölümde güzergâhlar üzerindeki görsel-estetik açıdan etkileyici kentsel öğeler bulunmaya çalışılmıştır. Bu konuda yöneltilen ikinci soru ise tamamen odak noktaları ile ilgilidir. Bu soruda katılımcılardan odak noktalarındaki beğendikleri ya da beğenmedikleri görsel estetik özellikleri belirtmeleri istenmiştir (EK1).

Bu sorulardan elde edilen veriler ışığında odak ve güzergâhlara ait Aksa yönelik ortaya çıkan bulgular aşağıda ayrı başlıklar halinde verilmiştir;

1. Hızlı Tren İstasyonu Odağı (1. Odak):

Bu odak noktası için katılımcılardan elde edilen geri dönüşlere göre görsel-estetik açıdan odak 6 kentsel öğeyle tanımlanmaktadır. Bunlar; **Konya Hızlı Tren Garı, TCCD Misafirhanesi, çınar ağaçları, garın önündeki çeşme, gar çevresindeki tarihî Alman evleri ve Şehir Tasarım Atölyesidir** (Fotoğraf 3.7). Katılımcılar tarafından verilen cevaplar arasında “Hiçbir kentsel öge beni etkilemedi” ifadesi de yer almıştır (15 kişi). Gar binasının kendisi katılımcıları en fazla etkileyen kentsel öge olmuş, onu sırasıyla TCDD Misafirhanesi ve çınar ağaçları takip etmiştir (Şekil 3.28).

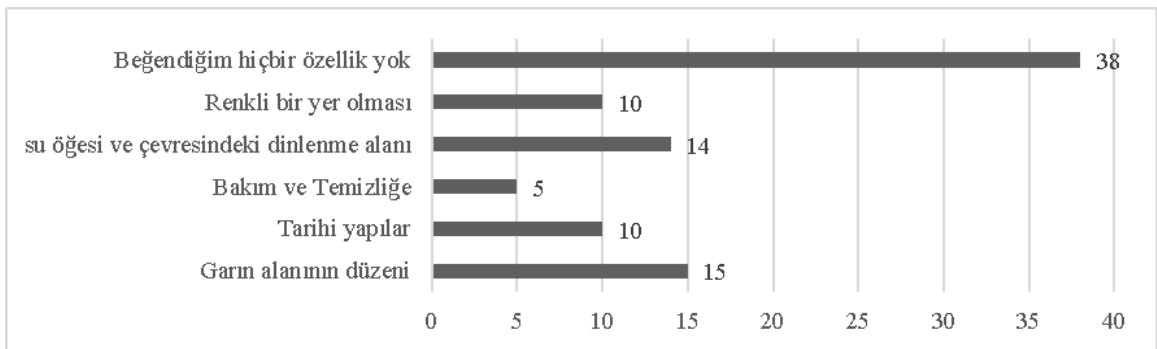


Şekil 3.28. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



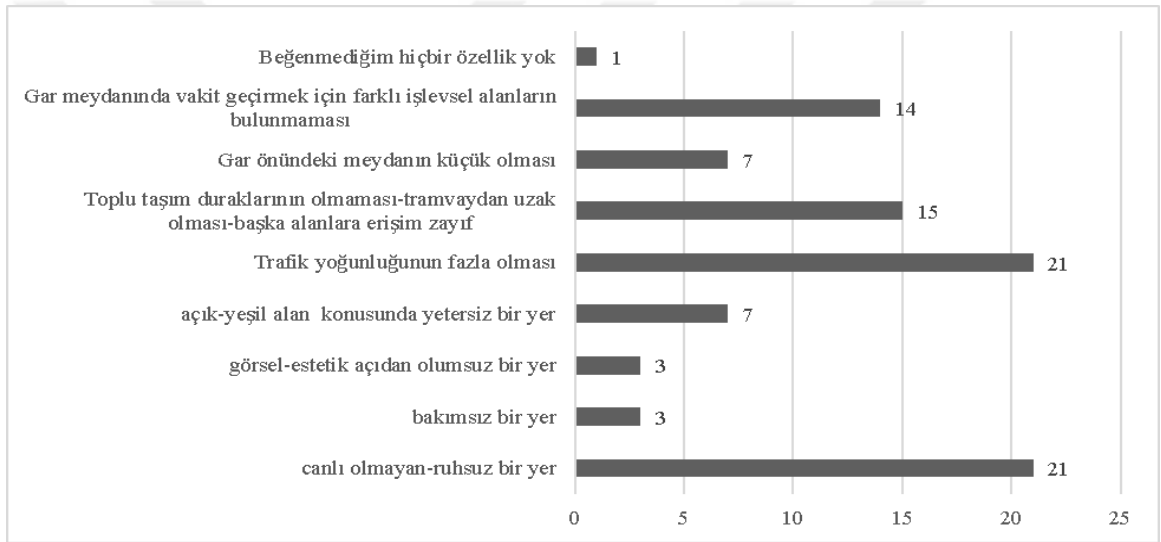
Fotoğraf 3.7. Konya Gar Meydanı- Panorama görünüm

Bu odakla ilgili çevrenin ayrıştığı en önemli görsel-estetik özellikleri belirlemek adına yöneltilen ikinci bölüm sonuçlarına bakıldığında, katılımcıların **beğendiği en önemli özelliğin, tren garının genel planlaması ve organizasyonu** olduğunu görmek mümkündür. Bunu **gar meydanının ortasındaki çeşme ve etrafındaki dinlenme yerlerinin bulunduğu mekândaki su ögesi** izlemiştir. "Beğendiğim hiçbir özellik yok" yanıtı, aşağıdaki özellikler arasında en yüksek değeri almıştır (Şekil 3.29).

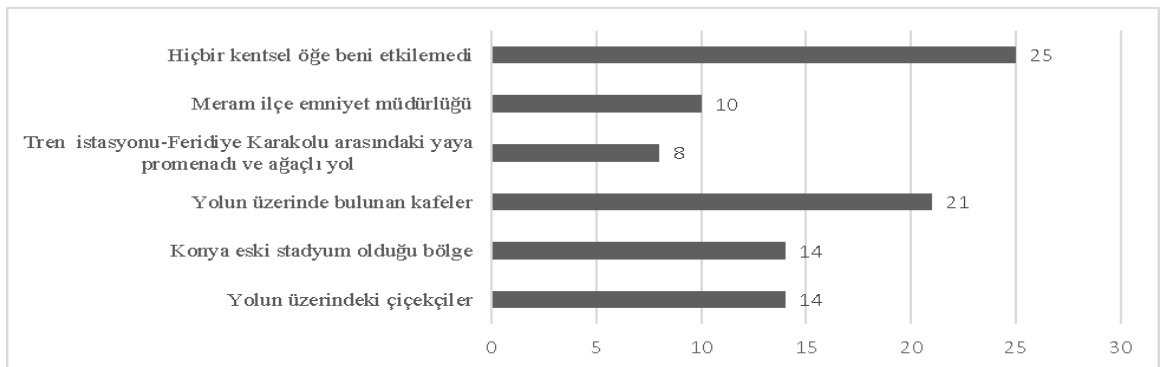


Şekil 3.29. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında beğenilen görsel-estetik özellikler

Bunun aksine katılımcıların beğenisini kazanamayan en önemli özelliklere dair yöneltilen sorudan elde edilen verilerde özellik sayısının 8'e kadar çıktığı görülmektedir. Katılımcılar genellikle bu odağı '**ruhsuz bir yer**' ifadesiyle birlikte canlı olmayan ve **trafik yoğunluğunun fazla olduğu bir alan** olarak tanımlamışlardır. Bu iki yanıt en yüksek değeri alırken katılımcıların beğenmediği özellikler arasında, açık uçlu bir soru olması nedeni ile de verilen yanıtların çoğu odağın işlevsel özellikleri ile ilgili olmuştur (*toplu taşıma duraklarının olmaması, farklı işlevlerle vakit geçirilecek mekânların olmaması gibi...*). Fakat cevaplar arasında **mekâna yeterince bakım yapılmaması ve yeşil alanların fazla olmaması, gar önündeki meydanın küçük olması** şeklinde görsel-estetik açıdan değerlendirilebilecek yanıtlar da yer almıştır (Şekil 3.30).



Şekil 3.30. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler



Şekil 3.31. 1.Güzergâhta katılımcıların etkilendiği görsel-estetik kentsel öğeler

2. Hızlı Tren İstasyonu Odağı-Anıt Meydanı Odağı arasındaki güzergâh (1. Güzergâh);

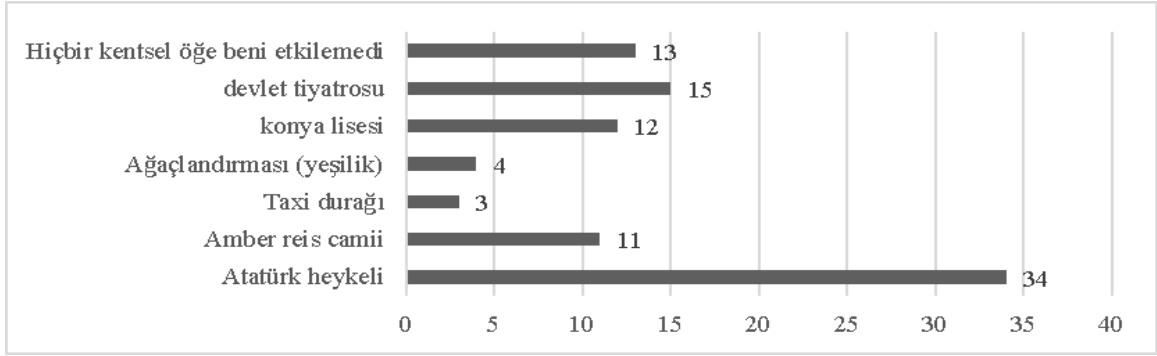
Bu güzergâha yönelik elde edilen verilere göre çıkan sonuçlar şu şekildedir; 25 katılımcı bu güzergâhta hiçbir kentsel ögenin kendisini görsel açıdan etkilemediğini belirtmiştir. Bunun dışında, katılımcıların etkilendiği en önemli kentsel öğelere bakıldığında, ilk sırada yolun üzerinde yer alan **kafelerin oluşturduğu görüntünün** olduğu görülmektedir. Bunu eski stadyumun olduğu bölgedeki halen ayakta duran **eski stadyum kapısı ve yol üzerindeki çiçekçiler** izlemektedir. **Meram İlçe Emniyet Müdürlüğü binası ve tren garından Meram İlçe Emniyet Müdürlüğü'ne kadar uzanan ağaçlı yol** da katılımcılar açısından estetik bir değer oluşturmaktadır (Şekil 3.31 , Fotoğraf 3.8).



Fotoğraf 3.8. Hızlı Tren İstasyonu Odağı-Anıt Meydanı Odağı arasındaki güzergâh (ağaçlı yol)

3. Anıt Meydanı Odağı (2. odak)

Bünyesinde birtakım tarihi yapı ve resmî kurumları bulunduran bu odaktan elde edilen sonuçlara göre; odaktaki en etkili ve baskın görsel-estetik öge **Atatürk Heykeli'dir** (34 kişi) (Fotoğraf 3.9). Bunu **Konya Devlet Tiyatrosu binası, Konya Lisesi, Amber Reis Camii** ve **çevredeki ağaçlar** takip etmektedir. Meydanda bulunan taksi durağını belirten az sayıda kişi de bulunmaktadır (3 kişi) (Fotoğraf 3.10). Ankete katılan 13 kişi de görsel-estetik açıdan odakta hiçbir kentsel öğeye işaret etmemiştir (Şekil 3.32).



Şekil 3.32. Anıt Meydanı odağında katılımcıların etkilendiği görsel-estetik kentsel öğeler

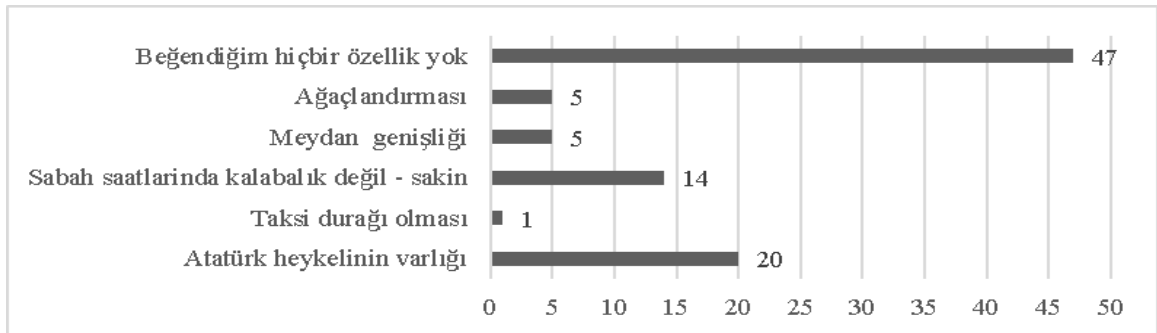


Fotoğraf 3.9. Atatürk Heykeli



Fotoğraf 3.10. Amber Reis Camii

Aşağıdaki şekilde katılımcıların bu odakta beğenisini kazanan özellikler görülebilmektedir. Şekle göre 30 katılımcının beğendiği en önemli özellik, *Atatürk Heykeli'nin varlığı* ve meydana kattığı ayrıcalıktır. Toplam 47 katılımcı alanın görsel özelliklerinden hiçbirini beğenmemişlerdir. Bir başka deyişle, katılımcıların yarısı bu odakta görsel-estetik açıdan beğeni uyandıracak hiçbir kentsel öğeye işaret etmemiştir (Şekil 3.33).



Şekil 3.33. Anıt Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler

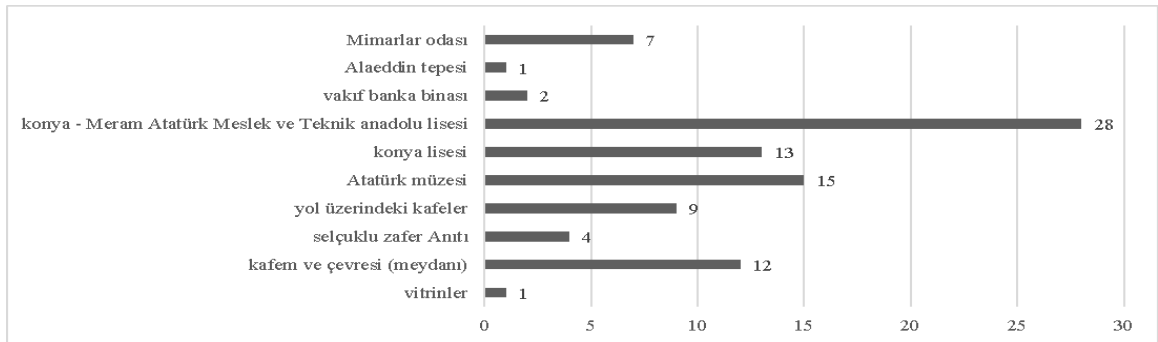
Anket uygulaması sonuçlarına göre bu odadaki beğenilmeyen özellikler ise şu şekilde sıralanabilir. Katılımcıların en yüksek çoğunluğu **meydanın çevresinin estetik bir değer oluşturmamasından** bahsetmiştir (30 kişi). **Meydanın trafik yoğunluğu** 13 katılımcı tarafından görsel-estetik açıdan beğenilmeyen özellikler arasında belirtilmiştir. **Meydanın doğa ile ilişkisinin zayıf olması, yeşil alanların olmaması** 11 katılımcı tarafından beğenilmemiştir. Meydanın bakımsız olması ve **görsel-estetik olarak dikkat çeken mimari yapıların bulunmaması** da katılımcıların beğenmediği özellikler arasında yerini almıştır (Şekil 3.34).



Şekil 3.34. Anıt Meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler

4. Anıt Meydanı Odağı-Zafer Meydanı odağı arasındaki güzergâh (2. Güzergâh):

Konya olgunlaşma Enstitüsü 28 katılımcıyı etkileyen en önemli görsel kentsel öğelerden biri olduğunu görmek mümkündür. Bu güzergâh üzerindeki görsel-estetik açıdan en etkileyici olan kentsel öğe anket sonuçlarına göre **Olgunlaşma Enstitüsü** olup, bunu **Konya Lisesi ve Atatürk Müzesi** takip etmektedir (Fotoğraf 3.11,3.12). Aks üzerinde yer alan **Kafem Kafe ve çevresi** 12 katılımcıyı etkileyen estetik kentsel öğelerden biri olarak değerlendirilmiştir. **Mimarlar Odası binası** da görsel değerlendirmelerde az bir oranda olsa da yerini almıştır (Şekil 3.35).



Şekil 3.35. 2.Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



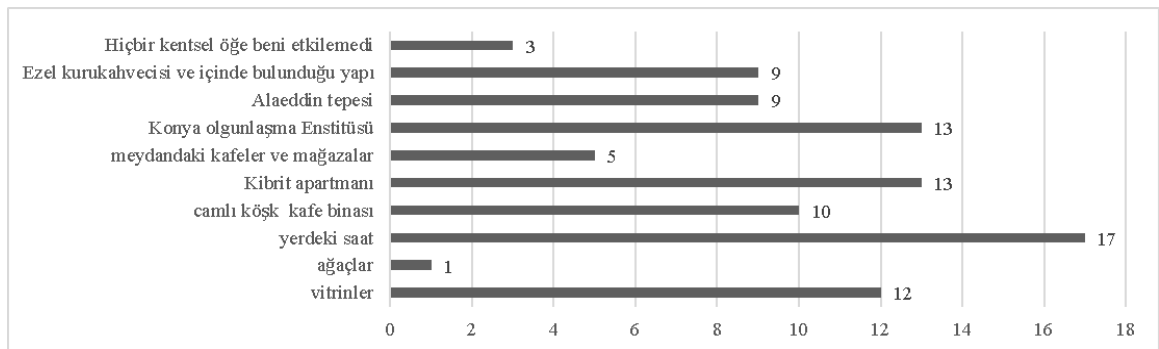
Fotoğraf 3.11. Konya Lisesi



Fotoğraf 3.12. Olgunlaşma Enstitüsü

5. Zafer Meydanı odağı (3. Odak);

Zafer Meydanında katılımcıları görsel-estetik açıdan etkileyen ve en yüksek değerlendirmeyi alan başlıca kentsel öğeler, **meydanda bulunan havuz, Kibrit Apartmanı ve Konya Olgunlaşma Enstitüsü** olmuştur (Fotoğraf 3.13). Odakta yer alan **vitrinler, Camlı Köşk yapısı, Alaeddin Tepesinin yeşil dokusu, Ezel Kahvecisi** ve alanın içinde bulunduğu yapıdır (Şekil 3.36).



Şekil 3.36. Zafer Meydanı odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler

Bu odakta beğenilen özelliklere gelindiğinde katılımcılar tarafından tercih edilen özellikler şu şekilde sıralanmıştır; **Meydandaki yer saati**, 26 katılımcı tarafından seçilmiş ve diğer özelliklere göre en yüksek değeri almıştır. Meydanda **restoran ve**

mağazaların bulunması ve binaların dış cephelerine görsel bir estetik katması, onu diğer mekânlardan ayıran önemli özelliklerden biri olarak kabul edilmiştir ve bu özellik 20 katılımcı tarafından seçilmiştir. Bunu *meydanda bulunan havuz ve ağaçların alana verdiği görsel etki* takip etmiştir (10 kişi) (Fotoğraf 3.14). *Alaeddin Tepesinin odağa verdiği görsel katkı* da 13 kişi tarafından beğenilmiştir. 10 kişi de bu odakta hiçbir şeyi beğenmediğini dile getirmiştir (Şekil 3.37).



Fotoğraf 3.13. Kibrit Apartmanı

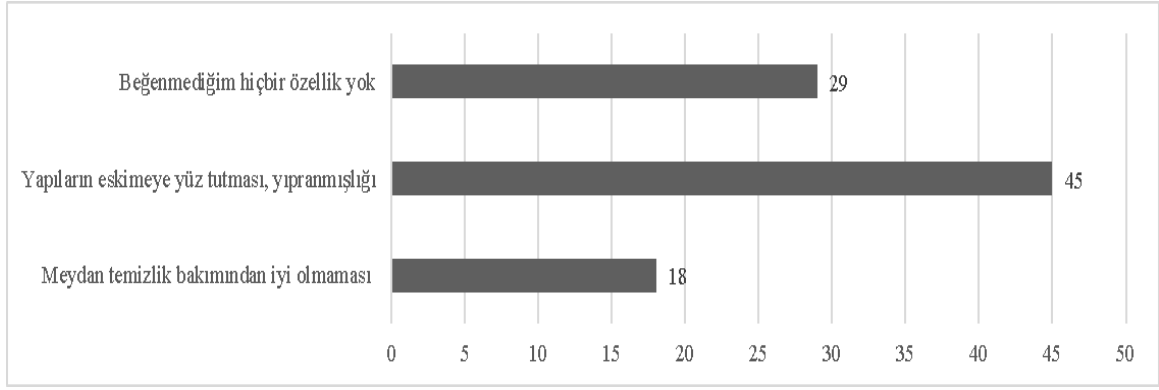


Fotoğraf 3.14. Zafer meydanında bulunan havuz

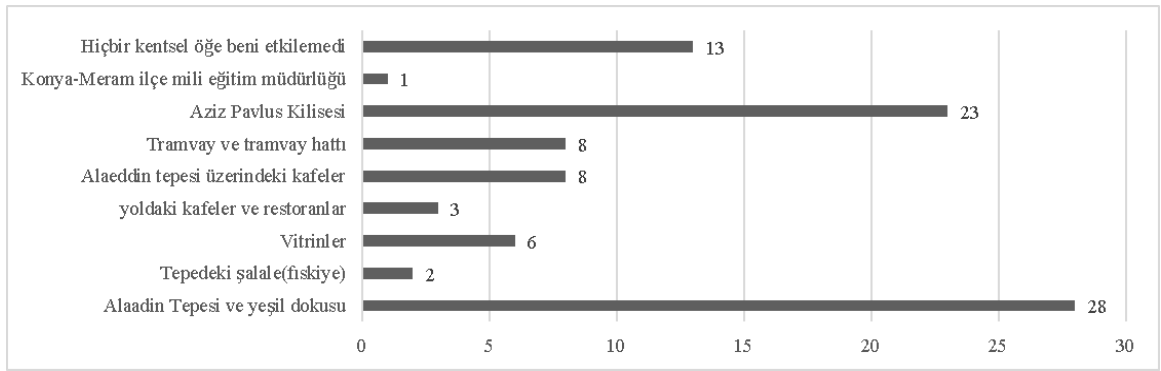


Şekil 3.37. Zafer Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler

Anket uygulaması sonuçlarına göre odaktaki beğenilmeyen özellikler sadece iki özelliiktir. Katılımcılar tarafından değerlendirilen özellikler arasında, bina dış cephelerinin aşınması ve yapıların eskimeye yüz tutması da yer almıştır. Toplam 18 katılımcı meydan temizlik bakımından beğenmemişlerdir (Şekil 3.38).



Şekil 3.38. Zafer meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler



Şekil 3.39. 3. Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



Fotoğraf 3.15. Aziz Pavlus Kilisesi

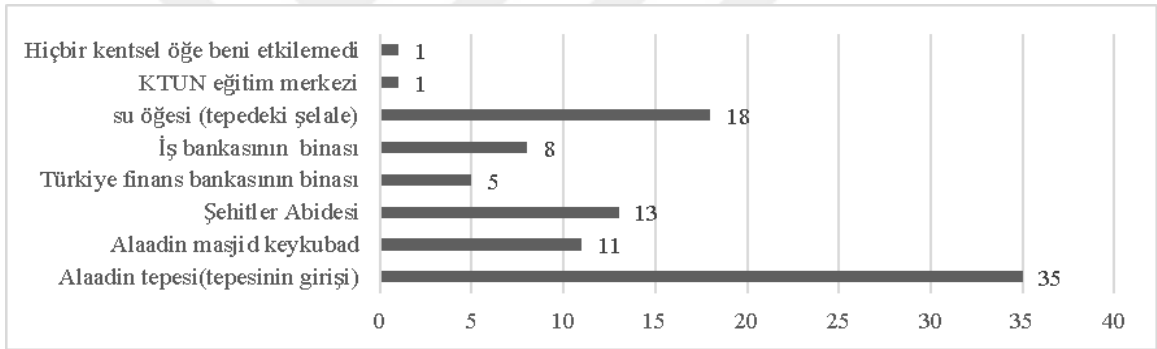
6. Zafer Meydanı odağı-Şehitler Abidesi odağı arasındaki güzergâh (3. Güzergâh);

Anketlerden elde edilen verilere göre bu güzergâhta katılımcıları etkileyen en yüksek oran **Alaeddin Tepesi ve yeşil dokusuna** aittir (28 kişi). Güzergâh üzerindeki **Aziz Pavlus Kilisesi** de 23 katılımcı açısından etkili görsel unsurlardan biri olmuştur

(Fotoğraf 3.15). Alaeddin Tepesi üzerindeki kafelerin akstan görünmesi ve tramvayın bu akstan geçerken bıraktığı görsel etki eşit oranlarda olumlu görsel etki olarak katılımcılarca değerlendirilmiştir (8'er kişi). 13 katılımcı ise bölgedeki hiçbir kentsel öğeden etkilenmemiştir (Şekil 3.39).

7. *Şehitler Abidesi ve Çevresi (4. Odak):*

Toplam 35 katılımcı, bu odakta yine en etkili görsel öğe olarak **Alaeddin Tepesi'ni** seçmiştir. **Tepenin girişindeki su ögesi**, etkileyici görsel unsurlar listesinde ikinci sırada yerini almıştır (Fotoğraf 3.16). **Şehitler Abidesi** ise 13 katılımcı tarafından seçilen kentsel estetik öğelerden biri olarak üçüncü sırada kendine yer bulmuştur. **Alaeddin Camii** ise 11 kişi tarafından etkileyici görsel-estetik öğe olarak değerlendirilmiştir (Fotoğraf 3.17). 8 kişi de **İş bankası binasını** görsel-estetik açıdan etkili bulmuştur (Şekil 3.40).



Şekil 3.40. Şehitler Abidesi ve çevresinde katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



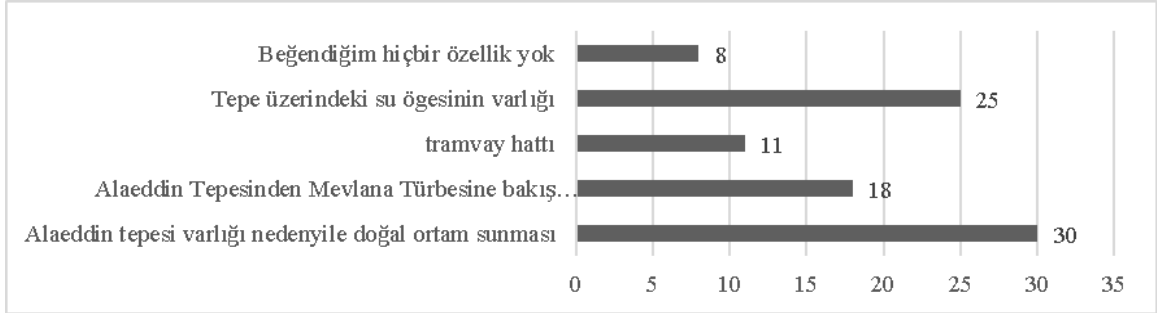
Fotoğraf 3.16. Alaeddin Tepenin girişindeki su ögesi



Fotoğraf 3.17. Alaeddin Camii

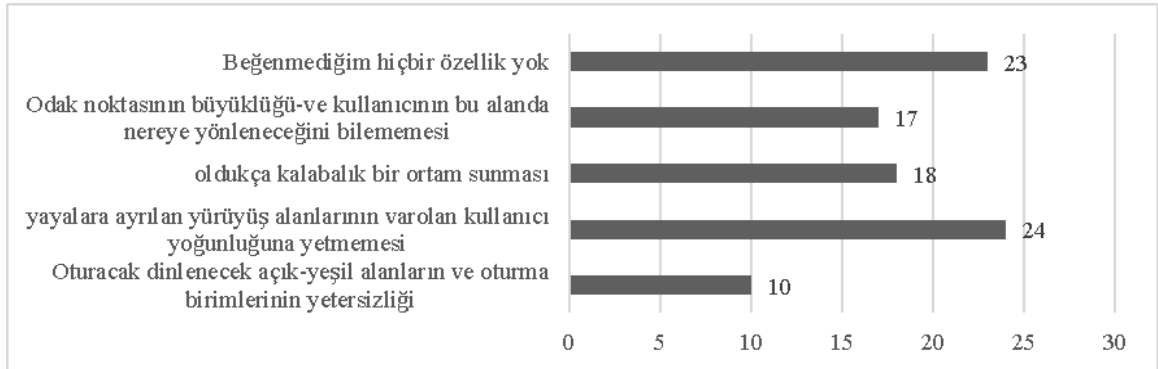
Alaeddin Tepesi'nin şehre sağladığı doğal ortam, 30 katılımcının gözüne hoş gelen ilk özelliklerdendir. Tepenin girişinde bulunan çeşmenin temsil ettiği **su ögesinin**

varlığı ise 25 katılımcının beğenisini kazanmıştır. Alaeddin Tepesi'nden Mevlâna Türbesine bakış ve cadde açılımı da görsel açıdan katılımcılarca etkili bulunmuştur. 8 kişi bu odakta hiçbir kentsel öğeden etkilenmemiştir (Şekil 3.41).



Şekil 3.41. Şehitler Abidesi ve çevresinde beğenilen görsel-estetik özellikler

Bölgede katılımcılar tarafından en çok eleştirilen konuların başında, **yayalara tahsis edilen alanın yetersiz olmasıdır. Taşıt yoğunluğunun görsel açıdan olumsuz bir etki oluşturduğu** dile getirilmiştir (24 kişi). **Odağın kalabalık olması** (18 kişi) ve **etrafının kullanıcının yönünü kaybedeceği kadar geniş olması** (17 kişi) diğer olumsuz yönlerdir. 23 katılımcının, mekânın görsel özelliklerinden hiçbirini eleştirmediklerini görmek de mümkündür (Şekil 3.42).

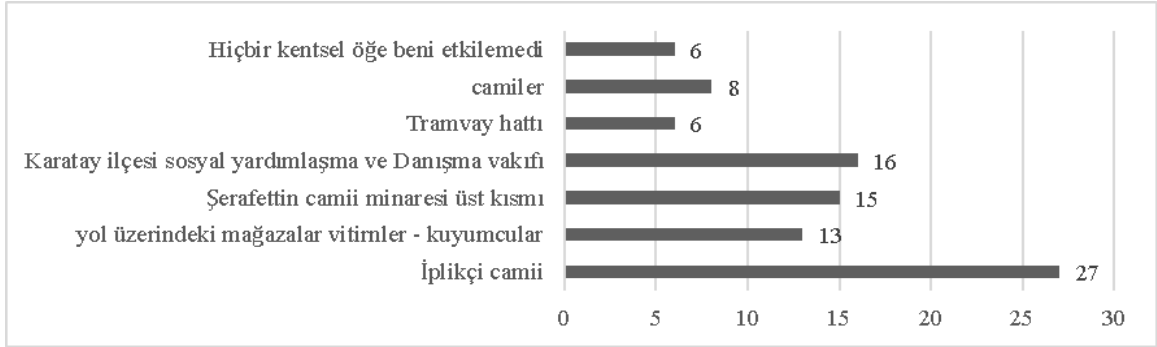


Şekil 3.42. Şehitler Abidesi ve Çevresinde beğenilmeyen görsel-estetik özellikler

8. Şehitler Abidesi ve çevresi-Kayalıpark odağı arasındaki güzergâh (4. Güzergâh):

Bu güzergâh üzerinde **İplikçi Camii** katılımcıları en çok etkileyen kentsel öğe olmuştur (27 kişi) (Fotoğraf 3.18). Bunu **Karatay Sosyal Dayanışma ve Yardımlaşma Vakfı** izlemektedir (16 kişi). Listenin üçüncü sırasında yer alan **Şerafeddin Camii** (15

kişi), her ne kadar Kayalı Park yakınında yer alsa da **minaresiyle** birlikte ön plana çıkan etkili öğelerden biri olarak dile getirilmiştir (Şekil 3.43).



Şekil 3.43. 4. Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



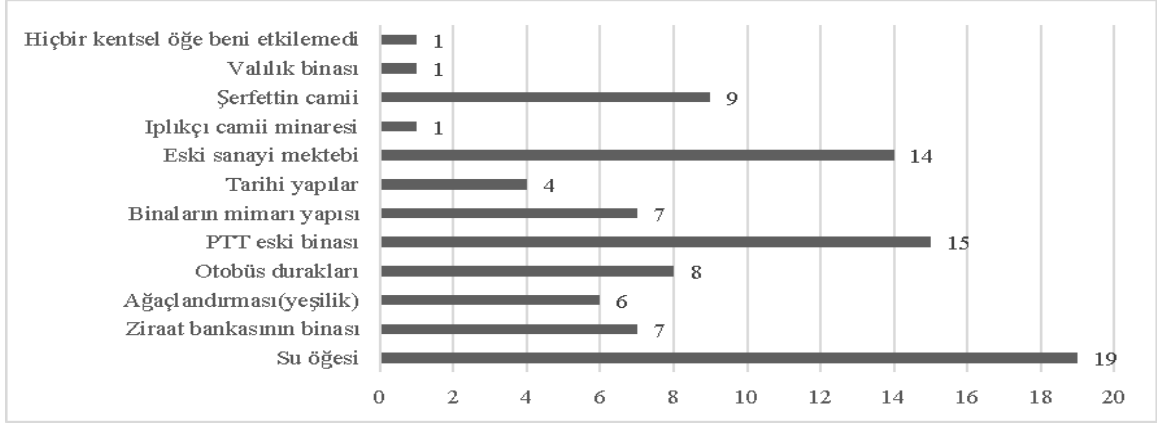
Fotoğraf 3.18. İplikçi Camii

9. Kayalıpark odağı (5. Odak):

Kayalıpark odağı, diğer odaklara kıyasla katılımcılarca görsel-estetik açıdan en etkili öğelerin daha çok belirtildiği bir odak olmuştur. Bu öğelerin başında ise parkın ortasında bulunan **su ögesi** (19 kişi) gelmektedir. **Eski PTT Binası** ise ikinci etkili öge olarak kabul edilmektedir (15 kişi) (Fotoğraf 3.19). **Eski Sanayi Mektebi**, mekânı etkileyen görsel öğeler listesinde üçüncü sırada yer almaktadır (14 kişi) (Fotoğraf 3.20). Şerafettin Camii de odağa görsellik katan önemli değerlerden olmuştur (9 kişi) (Şekil 3.44).

Odak noktasında yer alan **su ögesi** (22 kişi), **yeşil alan ve yeşil alanla bütünleşmiş oturma ve dinlenme yerleri** (22 kişi) katılımcıların her ne kadar işlevsel

özellikler de olsalar yeşil alanlarla bütünleştiğinden en çok beğendikleri görsel özelliklerin başında gelmiştir. Camiler, parkı dört bir yandan çevrelemektedir. Bu **camilerin varlığı ve çevreye kattıkları görsel etki** katılımcıları etkileyen özellikler arasında yer almıştır (17 kişi). Alanda bulunan camiler aynı zamanda mekâna manevi bir iklim de katmaktadır. Alanda bulunan **tarihî binalar ve bu binaların mimarileri** de 16 katılımcıyı etkilemiştir (Şekil 3.45).



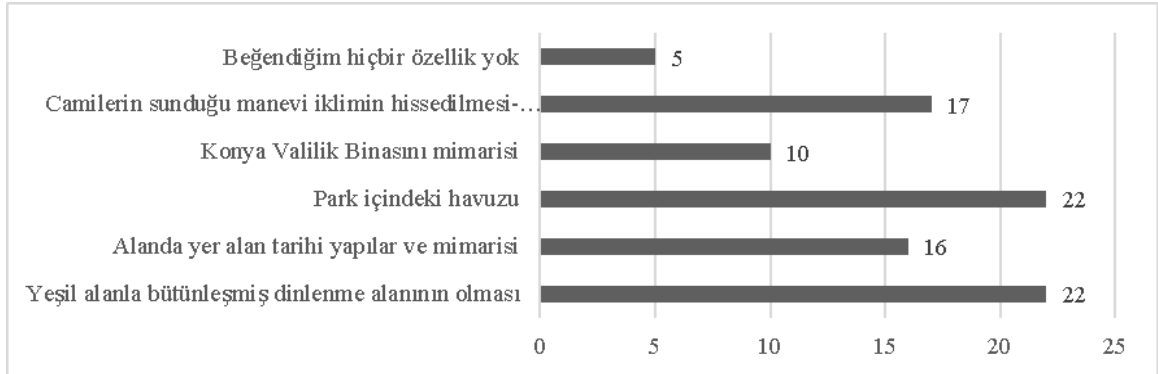
Şekil 3.44. Kayalıpark odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



Fotoğraf 3.19. Eski PTT Binası

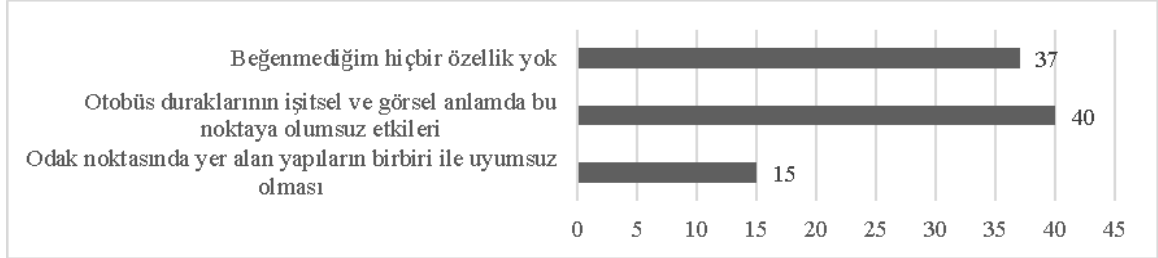


Fotoğraf 3.20. Eski Sanayi Mektebi

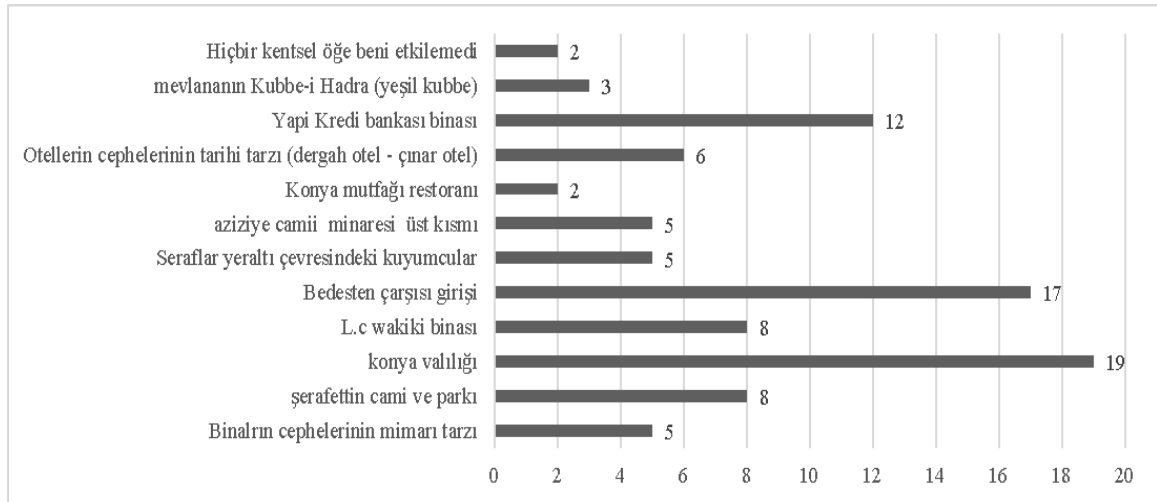


Şekil 3.45. Kayalıpark odağında beğenilen görsel-estetik özellikler

Otobüs duraklarının görsel anlamda bu noktaya olumsuz etkileri, katılımcılar tarafından en çok beğenilmeyen özellik olmuştur. Katılımcıların beğenisini kazanmayan özellikler listesinde, ikinci sırada ise bölgedeki **yer alan yapıların birbiri ile uyumsuz olması** gelmektedir (Şekil 3.46).



Şekil 3.46. Kayalı Park'ta beğenilmeyen görsel özellikler



Şekil 3.47. 5.Güzergâhta katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler



Fotoğraf 3.21. Konya Valilik Binası



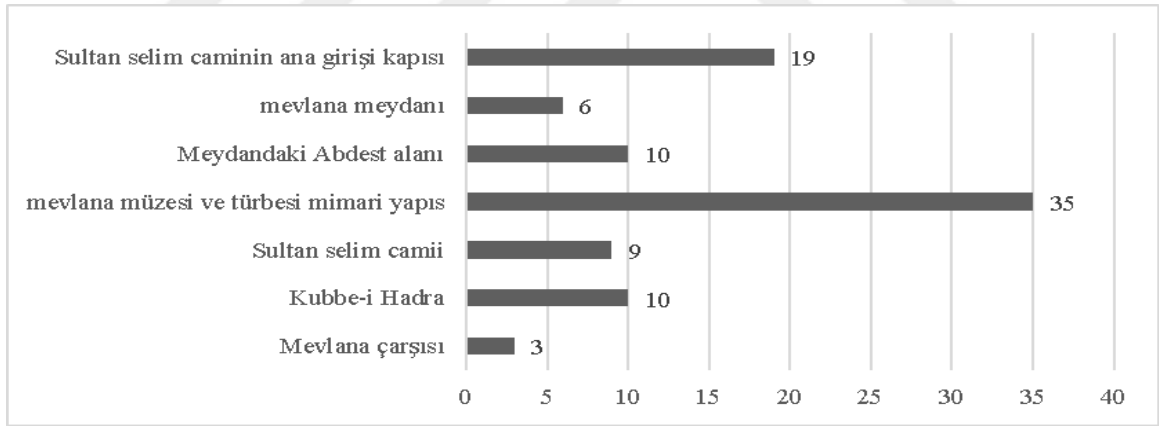
Fotoğraf 3.22. Yapı Kredi Bankası

10. Kayalıpark Odağı-Mevlâna Türbesi Meydanı arasındaki güzergâh (5. Güzergâh)

Katılımcıların çoğu, bu aksta görsel ve estetik açıdan en etkileyici kentsel öğenin **Konya Valilik Binası** olduğunu belirtmişlerdir (19 kişi) (Fotoğraf 3.21). **Bedesten Çarşısı girişi**, ikinci en etkili kentsel öğe olarak kabul edilmiştir. **Yapı Kredi Bankası binası**, etkileyici kentsel öğeler listesinde 12 katılımcı tarafından seçilerek üçüncü olmuştur (Fotoğraf 3.22). **Dergâh Oteli cephesi, Kubbe-i Hadra** da görsel-estetik açıdan etkileyici unsurlar olarak belirtilmiştir (Şekil 3.47).

11. Mevlâna Türbesi Meydanı odağı (6. Odak)

Mevlâna Müzesi ve türbesinin mimari yapısı, Mevlâna Meydanı'nda 35 oy alarak katılımcıları en çok etkileyen görsel öğe olarak kabul edilmiştir (Fotoğraf 3.23). 19 katılımcı, **Sultan Selim Camii'nin ana giriş kapısını** görsel olarak etkili kentsel öğelerden biri olarak seçmiştir. Mevlâna Türbesi, üzerindeki **yeşil kubbe (Kubbe-i Hadra)** ile ayrılmaktadır. Bu kubbe ve **meydandaki abdest alanı** ise katılımcıların görsel olarak etkilendikleri üçüncü kentsel öğeler olarak kabul edilmiştir (Şekil 3.48).

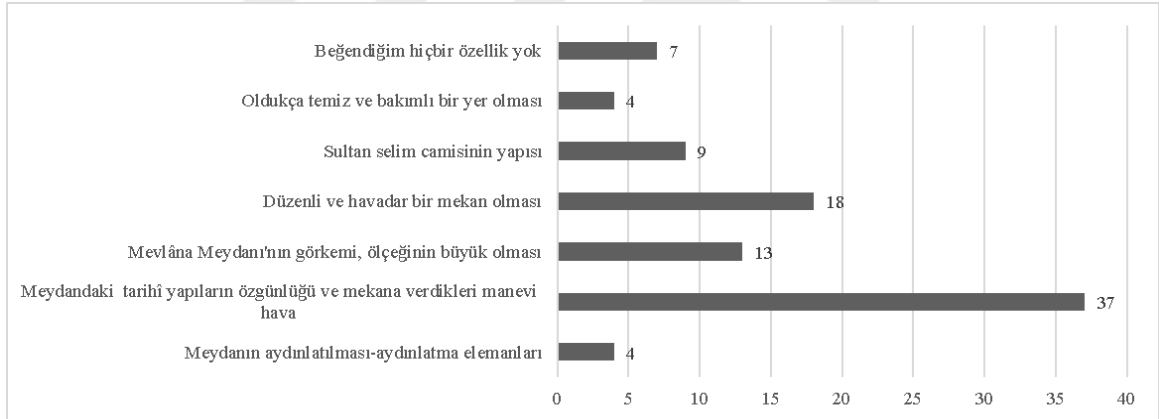


Şekil 3.48. Mevlâna Meydanı odağında katılımcıları etkileyen görsel-estetik öğeler

Meydanı dört bir yandan **çevreleyen tarihî yapıların özgünlüğü, mekâna verdikleri manevi hava** katılımcıların beğendiği özellikler arasında ilk sırada yer almıştır. Katılımcıların beğenisini kazanan özellikler listesinde, ikinci sırada ise **Mevlâna Meydanının düzenli ve havadar** olduğunu gelmektedir. **Mevlâna Meydanının görkemi, ölçeğinin büyük olması** katılımcılar tarafından beğenilen üçüncü özellik olmuştur (Şekil 3.49).



Fotoğraf 3.23. Mevlâna Müzesi ve Türbesi



Şekil 3.49. Mevlâna Meydanı odağında beğenilen görsel-estetik özellikler

Meydanda **beton, sert zemin etkisi, odakta yeşil alan eksikliği** 31 katılımcının eleştirdiği en önemli görsel-estetik özellik olmuştur. Katılımcıların beğenmediği ikinci özellik, meydan içerisinde **görsel açıdan dikkat çeken bir kentsel (su ögesi (çeşme) veya heykal) bulunmaması** olmuştur. Meydanın insan ölçeğini aşan bir ölçekteki alan genişliği (sınırsızlık duygusu) ise üçüncü sırada yer almıştır (13 kişi). 15 katılımcının da mekânın olumsuz özelliklerinden bahsetmediği görülmektedir (Şekil 3.50).

Aks üzerindeki tüm odak ve güzergâhların detaylı irdelemesi sonucunda aksın görsel-estetik açıdan genel bir değerlendirmesini yapacak olursak; Kayalıpark odağının

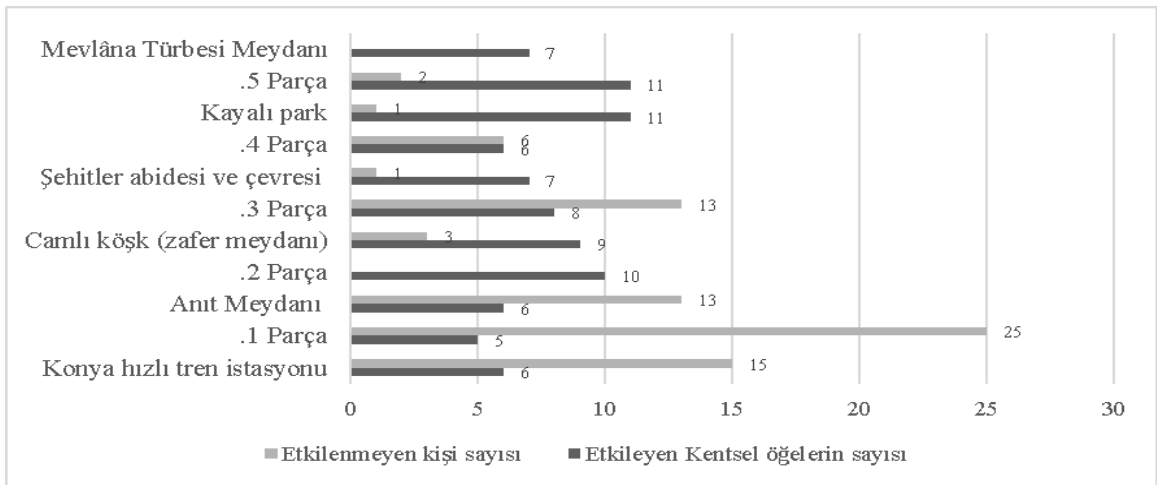
diğer tüm odak ve güzergâhlar arasında görsel-estetik açıdan en olumlu özellikleri içerdiği söylenebilir.



Şekil 3.50.Mevlâna Meydanı odağında beğenilmeyen görsel-estetik özellikler

Tren istasyonu ve Anıt Meydanı ise görsel açıdan diğer alanlara kıyasla zayıf kalmıştır. Odak noktalarını birbirine bağlayan güzergâhlara baktığımızda, 5 ve 2 numaralı güzergâhların görsel-estetik açıdan en beğenilen alanlar olduğu söylenebilir. En beğenilmeyen alan ise 1. güzergâh olmuştur (Şekil 3.51).

Katılımcıların özelliklerine en çok hayranlık duydukları ortamın *Mevlâna Türbesi Meydanı* olduğu görülmektedir. Ardından gelen alanlar ise şu şekilde sıralanmıştır. *Şehitler Abidesi ve Çevresi*, *Zafer Meydanı*, *Kayalı Park*, *Hızlı Tren Garı* ve *Atatürk Meydanı*. *Hızlı Tren Garı*, görsel ve estetik özellikleri nedeniyle katılımcıların en fazla memnuniyetsizlik ve hoşnutsuzluk duydukları ortam olmuştur. Garın ardından da sırasıyla *Atatürk Meydanı*, *Zafer Meydanı*, *Kayalı Park*, *Mevlâna Türbesi Meydanı* ile *Şehitler Abidesi Alanı* ve *Çevresi* gelmiştir (Şekil3.51).



Şekil 3.51. Odak noktaları ve güzergâhların görsel-estetik açıdan nitelik sıralaması

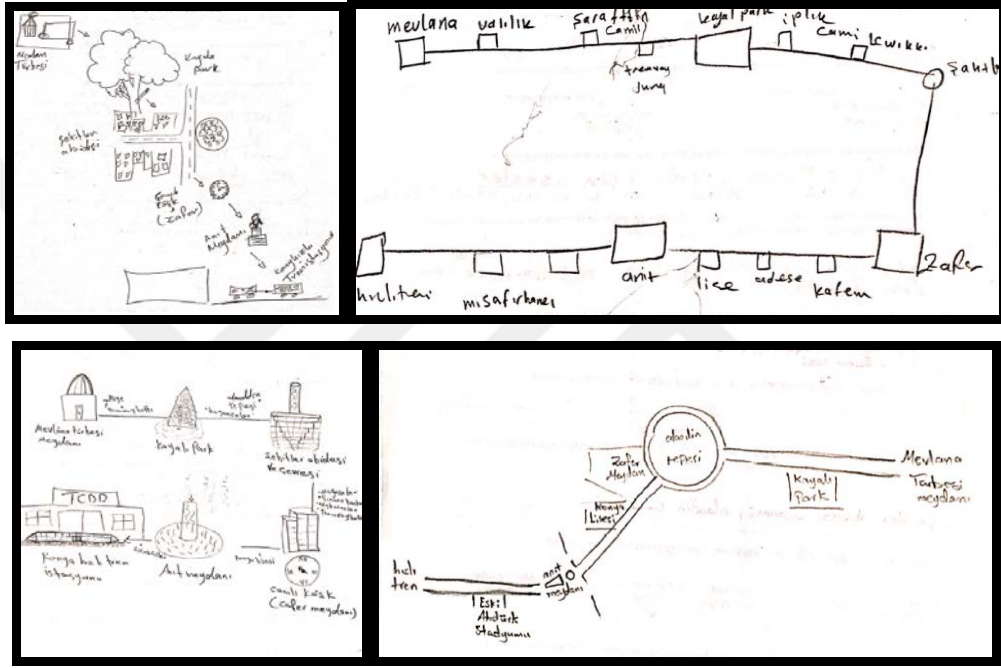
Görsel-estetik açıdan yapılan çalışma sonucunda elde edilen verilere göre Aks üzerindeki görsel-estetik açıdan değeri olan kentsel öğeler şu şekilde özetlenebilir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2. Katılımcıların aks üzerinde görsel estetik açıdan değerli buldukları kentsel öğeler

Görsel estetik değeri olan kentsel öğeler	Aks üzerindeki odak ve güzergâhlar
Konya gar binası TCDD Misafirhane Çeşme ve çınar ağaçları Alman Evleri	(1. Odak)
Kafelerin oluşturduğu görüntü Eski stadyum kapısı İstasyondan anıt meydanına uzanan alle (ağaçlı yol) Yol üstü çiçekçiler	(1. Güzergâh)
Atatürk Anıtı Devlet tiyatrosu binası Konya Lisesi Amber Reis Camii Çevredeki ağaçlar	(2. Odak)
Konya Olgunlaşma Enstitüsü Konya Lisesi Atatürk müzesi Kafem Kafe ve çevresi	(2. Güzergâh)
Kibrit apartmanı Konya Olgunlaşma Enstitüsü Vitrinler Alaeddin Tepesinin yeşil dokusu Camlıköşk yapısı Ezel kahvecisi	(3. Odak)
Alaadin Tepesinin yeşil dokusu ve üzerindeki kafelerin varlığı Aziz Pavlus Kilisesi Tramvayın kattığı görsel etki	(3. Güzergâh)
Alaadin Tepesi ve su ögesi Şehitler Abidesi Alaeddin Camii Mevlâna Türbesine bakış, cadde açılımı İş Bankası binası	(4. Odak)
İplikçi Camii Karatay Sosyal Yardımlaşma ve Danışma Vakfı binası Şerafettin Cami minaresi	(4. Güzergâh)
Odaktaki su ögesi PTT eski binası Eski Sanayi Mektebi binası Şerafettin Cami	(5. Odak)
Konya Valiliği Binası Konya Bedesteni girişi Yapı-Kredi Bankası binası Dergâh Oteli cephesi Kubbe-i Hadra	(5. Güzergâh)
Mevlâna Türbesi ve Kubbe-i Hadra Sultan Selim Camii ana giriş kapısı Meydandaki abdest alanı	(6. Odak)

3.3.2.3. Algısal/Bilişsel Açıdan Değerlendirmeler

Görsel ve işitsel anket soruları tamamlandıktan sonra, bir başka deyişle tüm yürüyüş tamamlandıktan sonra, katılımcılardan akıllarında kaldığı kadarı ile çalışma Aksının bilişsel haritasını çizmeleri istenmiştir. Bu çizimler aracılığıyla, katılımcıların Aksa ilişkin akıllarında kalan imgelerin neler olduğu tespit edilmiştir. Aşağıdaki şekilde katılımcıların çizdiği Aksa yönelik çeşitli bilişsel harita örnekleri yer almaktadır (Şekil 3.52).



Şekil 3.52. Katılımcıların çizdiği örnek Aksa yönelik bilişsel harita örnekleri

(Şekil 3.53, Şekil 3.54). Şekil3.55'te Hızlı Tren İstasyonu'ndan Zafer Meydanı'na kadar olan aksın 3 boyutlu bilişsel haritası gösterilirken, Şekil3.56.'da Zafer Meydanı'ndan Mevlâna Türbesi Meydanı'na kadar olan alanın bilişsel haritası gösterilmektedir.

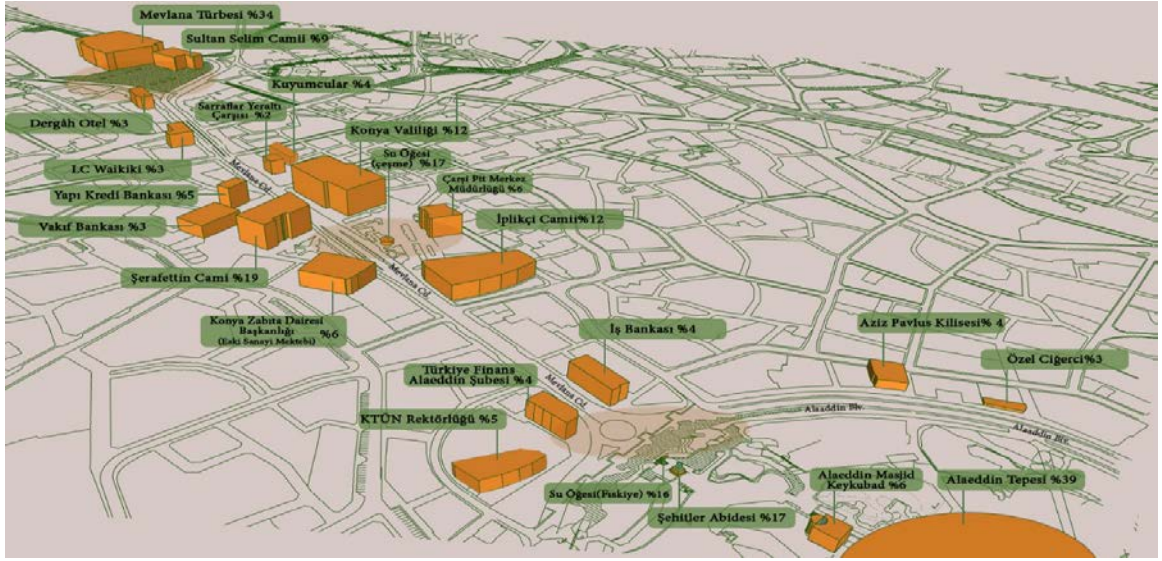
92 katılımcının çizdiği her bir ögenin çizim sayısına göre yüzdeleri bulunmuş ve 3 boyutlu haritaya işlenmiştir. Buna göre Aks üzerinde en çok yüzde ile algılanan, zihinlerde en çok kalan ögeler; Alaeddin Tepesi %39, Mevlâna Türbesi %34, Atatürk heykeli %27, Konya Lisesi %21, Şerafettin Cami %19, Kibrit Apartmanı %18, Zafer Yer Saati %18, Şehitler Abidesi %17, Kayal parktaki Su Öğesi (çeşme) %17, Aleaddin Tepesindeki Su Öğesi(Fıskiye) %16, Konya Valiliği %12, İplikçi Camii%12, Eski Konya Stadı'na giriş %12, Meram Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi%12, Elman Evleri

%11, TCDD Misafirhanesi%11, Sultan Selim Camii %9, Konya Olgunlaşma Enstitüsü %7, Konya Garı meydandaki Su Ögesi (çeşme) %7, ÇarşıPtt Merkez Müdürlüğü %6, Konya Zabıta Dairesi Başkanlığı (Eski Sanayi Mektebi) %6, Alaeddin Masjid Keykubad %6, Atatürk Evi %6, Adese %6, Yapı Kredi Bankası %5, KTÜN Rektörlüğü %5, Türkiye Finans Alaeddin Şubesi %4, İş Bankası Alaeddin Şubesi %4, Aziz Pavlus Kilisesi% 4, Devlet Tiyatrosu %4, Selçuklu Zafer Anıtı%4, Feridiye Polis Merkezi Amirliği %4, Kafem ve çevresi %4, Kuyumcular %4, Dergâh Otel %3, LC Waikiki %3, Vakıf Bankası %3, Özel Ciğerci%3, DSİ Konya 4. Bölge Müdürlüğü%3, Amber reis camii %3, Mimarlar Odası %3, Zafer meydandaki Su Ögesi (çeşme) %3, Sarraflar Yeraltı Çarşısı %2, Moon Garden Cicek Evi %2, Anıt Taksi%2, Vakıf Bank %2



Şekil 3.53. Aksın 3 boyutlu kümülatif bilişsel haritası (Hızlı Tren İstasyonu ile Zafer Meydanı arası)

Özetle, Aks boyunca katılımcıların bilişsel algı düzeylerinin değiştiğini görmek mümkündür. Odak noktalarına baktığımızda, en yüksek bilişsel farkındalık oranlarının *Şehitler Abidesi* ve çevresindeki alanda olduğu tespit edilmiştir. Ardından birbirine yakın oranlar ile *Zafer Anıtı* ve *Kayalı Park* gelmektedir. *Hızlı Tren İstasyonu* ise en düşük oranlara sahiptir. Odak noktaları arasından 5. *Güzergâh*, en yüksek bilişsel farkındalık oranlarına sahip olmuştur. Bunu sırasıyla 2, 1, 4 ve 3 güzergâhlar takip etmiştir.

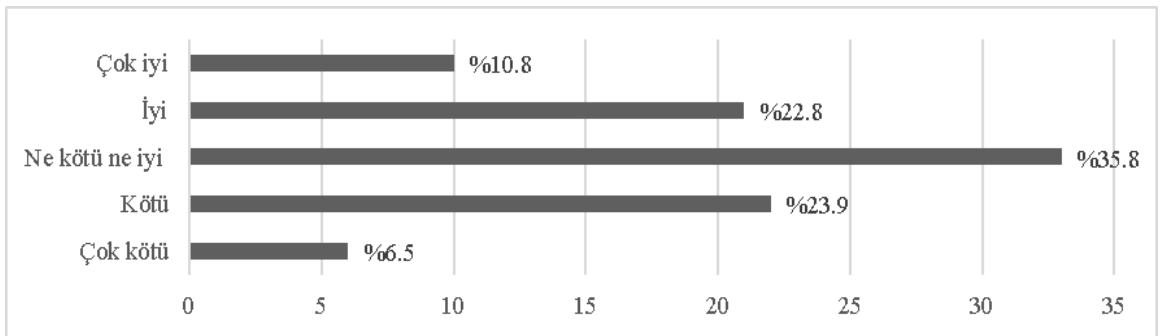


Şekil 3.54. Aksın 3 boyutlu kümülatif bilişsel haritası (Zafer Meydanı-Mevlâna Türbesi Meydanı arası)

3.3.3. Aksın Tümüne Yönelik Genel Bulgular

Anketin bu kısmı, yürüyüş sonrasında araştırma Aksının bütününe katılımcı gözüyle genel hatları ile değerlendirmek üzere tasarlanmıştır. Bir önceki bölümde alanın bütününe yönelik bilişsel haritalar vasıtası ile algısal durumu ortaya çıkarıldıktan sonra katılımcılara bu kısımda Aksın işitsel ve görsel özellikleri etrafında yoğunlaşan birtakım sorular yönlendirilmiştir.

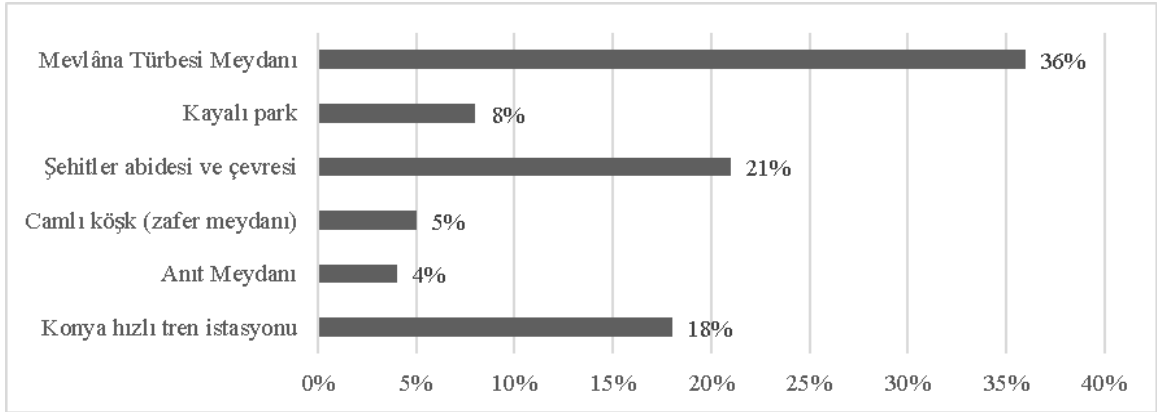
Öncelikli olarak Aksın genel ses ortamını 5’li likert skalasına göre nasıl değerlendirdikleri anlaşılmaya çalışılmıştır (EK2). Katılımcılardan elde edilen sonuçlara göre Aks *ne iyi ne de kötü bir ses ortamına* sahiptir (%35,8) (Şekil 3.55).



Şekil 3.55. Katılımcıların tüm Aksın ses ortamına yönelik görüşleri

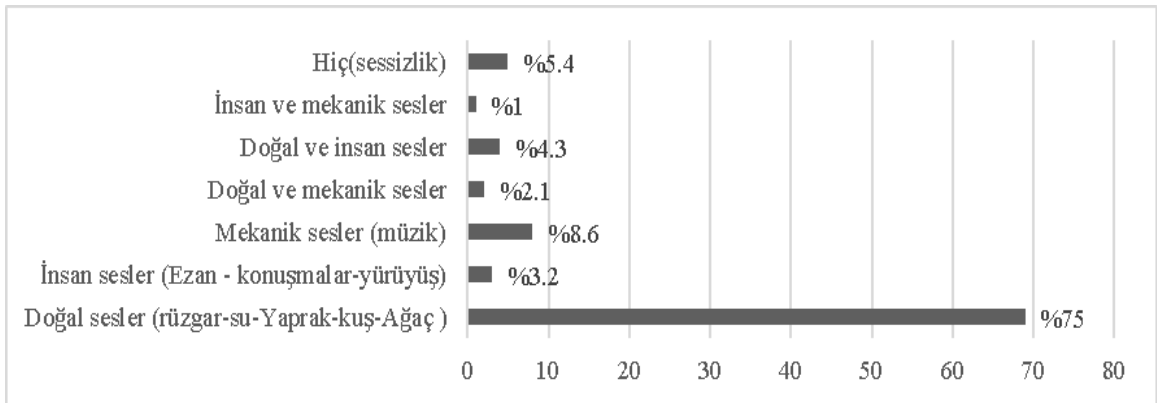
Tüm odak noktalarına yönelik olarak karşılaştırmalı bir değerlendirme yapabilmek adına katılımcılara bir sonraki aşamada deneyimledikleri farklı ses ortamlarının hangisinin daha iyi olduğu sorulmuştur. Çıkan sonuçlara göre; Mevlâna

Türbesi Meydanı'nın, Aks genelindeki en iyi ses ortamına sahip olduğu görülmektedir. Bunu Şehitler Abidesi ve çevresi ve Hızlı Tren İstasyonu odağı izlemiştir (Şekil 3.56).



Şekil 3.56. Aks üzerindeki odak noktalarının ses ortamlarının karşılaştırması

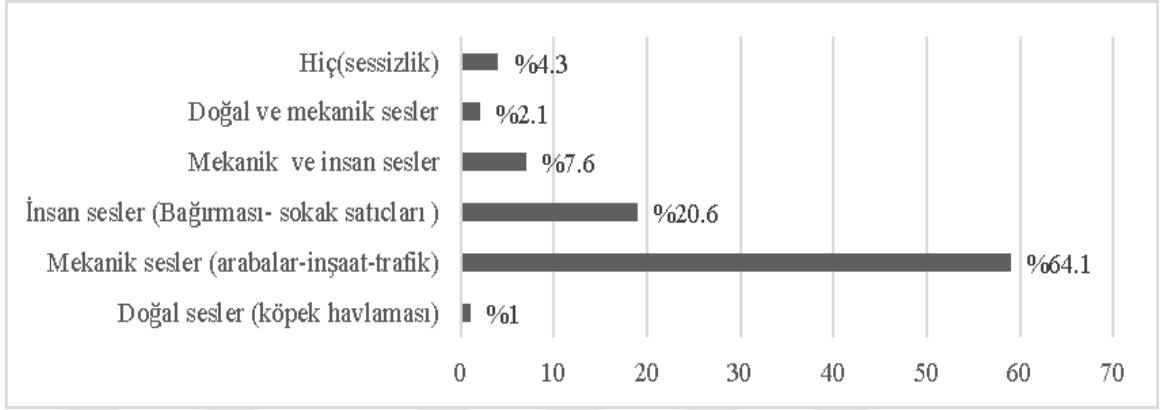
Araştırma Aksının ses kalitesini geliştirmeye yönelik katılımcılara Aksta duymak istedikleri ve istemedikleri ses türleri sorulmuştur. Bunun sonucunda, katılımcıların %64'ünün trafik, araba vb. mekânîk sesleri istemedikleri görülmektedir. Buna karşılık, katılımcıların %75'i su ve kuş sesi gibi doğal sesleri duymayı tercih etmektedir (Şekil 3.57, Şekil 3.58).



Şekil 3.57. Aks boyunca duymak istenilen sesler

Daha sonra katılımcılardan, araştırılan Aksın işitsel ortam kalitesinin iyileştirilmesi adına sunabilecekleri önerileri istendi. İşitsel bakımdan ortamı iyileştirmeye yönelik katılımcıların önerileri birkaç noktada özetlenebilir. Öncelikle, katılımcıların %26,4'ü araçların meydana getirdiği gürültüyü azaltmak adına, araçlar yerine bisiklet kullanımını tercih etmek gibi pratik çözümler bulmayı önermişlerdir. Bunun dışında katılımcıların %20,6'ı, meydanlarda ağaçların ve su öğelerinin sayısını

arttırmakla doğal seslerin daha fazla duyulmasını sağlanabileceğine ve gürültünün azaltılabileceğine işaret etmişlerdir. Bunların yanı sıra katılımcıların %7,6'ı her yerde birden fazla rahatlatıcı müzik kaynağının olmasını, bir yandan da kafelerden çıkan yüksek sesli müzik gürültüsünün azaltılmasını tavsiye etmişlerdir.



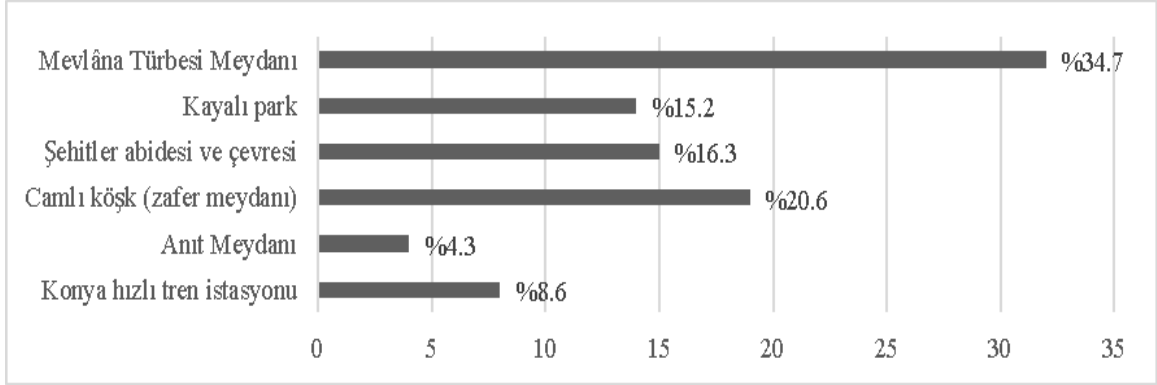
Şekil 3.58. Aks boyunca duymak istenmeyen sesler

Araştırmaya konu olan Aksı genel olarak görsel-estetik anlamda değerlendirmek adına bir sonraki aşamada katılımcılara tüm Aksta görsel-estetik değeri en yüksek, en etkileyici, en akılda kalan kentsel öğelerin neler olduğu sorulmuştur. Açık uçlu bir soru olması nedeni ile bu soruya yönelik toplam 24 kentsel öğe belirtilmiştir. Katılımcıların en etkileyici bulduğu kentsel öğeler arasında ilk sırayı Mevlâna Türbesi almaktadır. Tüm Aks üzerinde katılımcılara göre sırasıyla ilk beş en etkileyici kentsel öğeler bunlardır, Mevlâna türbesi %19,5, Zafer Meydanı %11,9, Alaadin tepesi %10,8, Tren istasyonu %8,6, Şehitler abidesi %5,4.

Daha sonra katılımcılardan deneyimledikleri farklı görsel ortamlardan hangisinin daha iyi olduğu sorulmuştur. Çıkan sonuçlara göre katılımcıların %35'e yakını Mevlâna Türbesi meydanını görsel açıdan daha çekici bulmuşlardır. Bunu Zafer Meydanı %20,6 ile izlemiştir (Şekil 3.59).

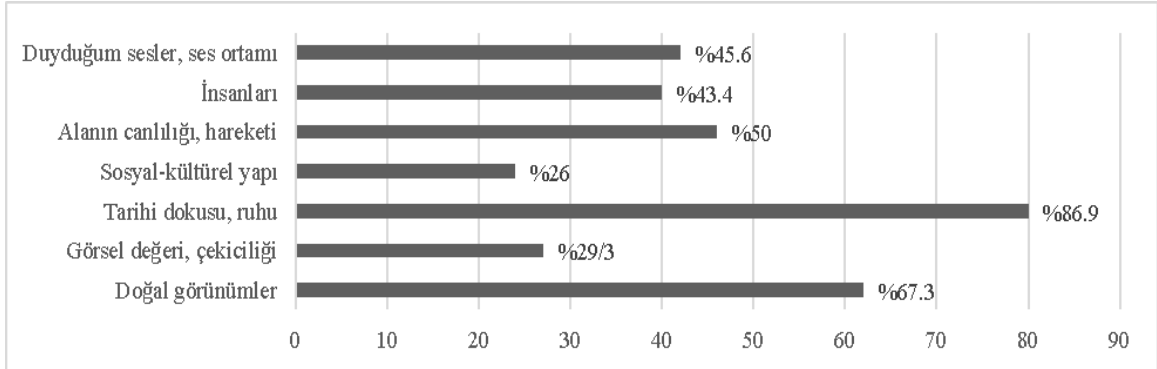
Bunun üzerine katılımcılardan, araştırılan Aksın görsel ortam kalitesinin iyileştirilmesi adına sunabilecekleri önerileri istendi. Görsel-estetik önerilerin başında ise katılımcıların %13'ü meydanlardaki ağaçlandırmanın ve su öğelerinin artırılmasını tavsiye etmişlerdir. Bununla birlikte, katılımcıların %7,6'ı Anıt Meydanı, tren istasyonu ve Atatürk heykelini çevreleyen bölgeyi birbirine bağlayan alanda var olan fonksiyonel bozukluğun çözümü öneriler getirmişlerdir. Katılımcıların %5,4'ü Zafer Meydanı gibi genellikle insanlarla dolu olan meydanların yaya yollarının genişletilmesi gerektiğini

belirtmişlerdir. Ayrıca, katılımcıların %6,5'i Aks temizliğine daha çok özen gösterilmesini tavsiye etmişlerdir. Son olarak katılımcıların %7,6'ı eski ve yıpranmış cephelerin yenilenmesiyle şehrin mimari yönüne daha fazla önem vermesi öneriler getirmişlerdir.



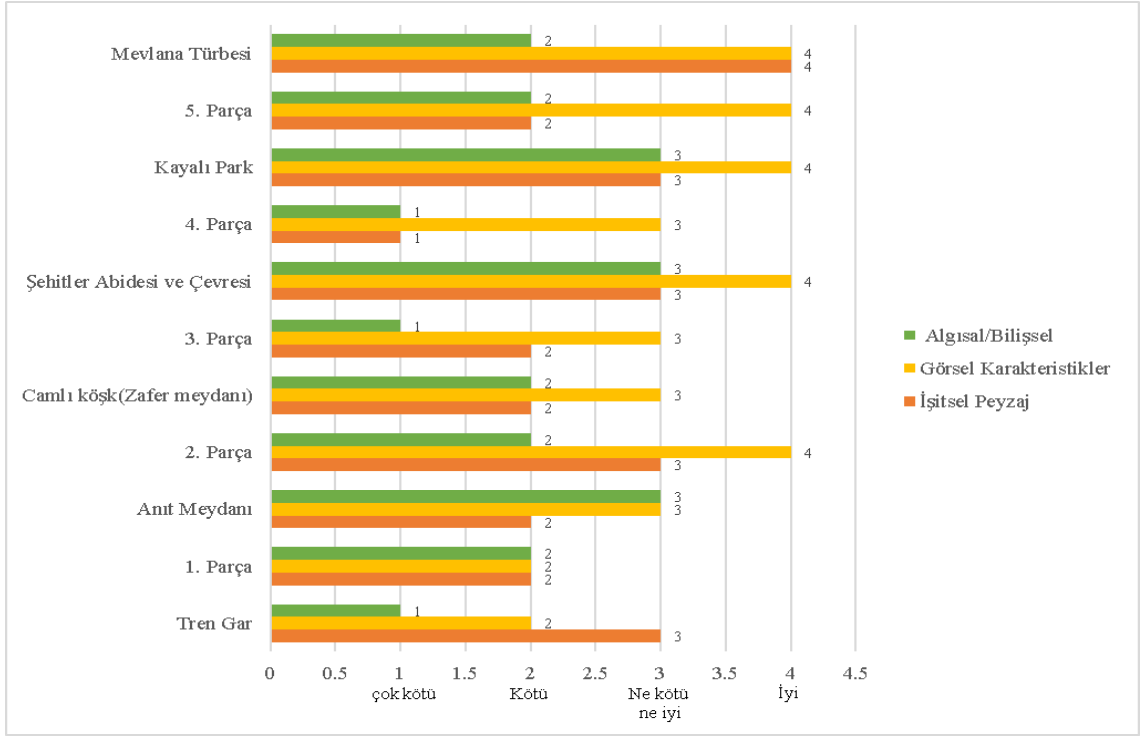
Şekil 3.59. Aks üzerindeki odak noktalarının görsel-estetik ortamlarının karşılaştırması

Anket uygulamasının son sorusu ise söz konusu Aksın özgün olmasını sağlayan baskın faktörün ne olduğu olmuştur. Elde edilen verilere göre Aksın tarihi dokusu ve ruhu tüm Aksa baskın şekilde özgün bir değer katmaktadır (%86,9). %67,3'ü ise doğal görünümünün bu aksa özgünlük kattığını düşünmektedirler. %50'si de hareket ve canlılığın bu alanı özgün kıldığı noktasında hemfikirdirler (Şekil 3.60).



Şekil 3.60. Tüm Aksı özgün kılan değerler

Anketlerden elde edilen verilere göre Aksın odak noktaları ve güzergâhlarının genel anlamda duyuşsal özelliklerine göre karşılaştırmalı değerlendirilmesini gösterir şekilde aşağıdaki gibi oluşmuştur (Şekil.3.61).



Şekil 3.61. Aksın odak noktaları ve güzergâhlarının duyumsal özelliklere göre karşılaştırmalı değerlendirilmesi

3.3.4 Davranış Haritaları Bulguları

Daha önceki bölümlerde de belirtildiği üzere çalışma alanını derinlemesine irdelemek adına örnek Aks altı odak noktası ve beş güzergâha bölünmüş ve bu alanlarda Aksın sesgörünümü, görsel çekiciliği ve algılanma düzeyleri ölçülmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda da yürüyüş tamamlandıktan sonra tüm Aksa yönelik akılda kalanlar sorgulanmıştır. Bu noktadan sonra tüm bu verilerin insan davranışlarına etkisini anlamak adına yine her bir nokta ve güzergâhta olmak üzere yazar gözlemleri ile desteklenen davranış haritaları üretilmiştir. Davranış haritaları herbir nokta ve güzergâhta hafta içi, hafta sonu olmak üzere, herbir gözlem yapılan günde dört farklı saat diliminde (10-12 ÖÖ, 12-14 ÖS, 14-16 ÖS ve 16-19 ÖS) gerçekleştirilmiştir.

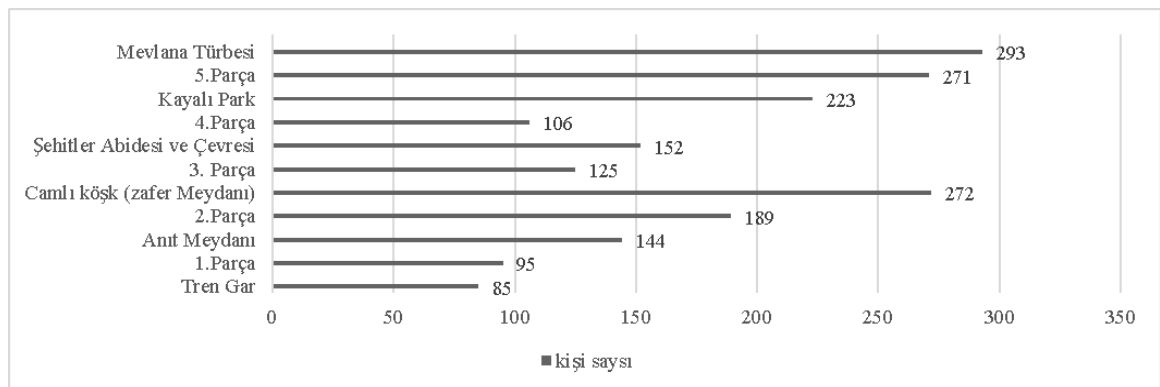
Yapılan gözlemler davranış matrislerine işlenmiş daha sonra belirli semboller kullanılarak Arcgis Programı yardımı ile davranış haritalarına dönüştürülmüştür. Üretilen tüm davranış haritaları çalışmanın ekinde sunulmuştur (EK4). Ekte yer alan tüm davranış haritalarında yer alan her sembol 3 kişiyi simgelemektedir. Aşağıda hafta içi ve sonuna ait farklı saat dilimlerinde yapılan analiz sonuçlarının temel bulgularına yer verilmektedir.

Hafta içi 10.00-12.00 saatleri arasında yapılan gözlemde, ortalama sıcaklık 25 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.62’de görüldüğü üzere, bu saatler arasında Mevlâna Türbesi odağında yaya yoğunluğunun en yüksek seviyede olduğu görülmektedir. Örnek Aksın 1. güzergâhında ise (Anıt Meydanı odağı ile hızlı tren istasyonu odağı arasında kalan güzergâh) Akstaki en düşük insan yoğunluğu istatistikleri kaydedilmiştir (Şekil 3.62).

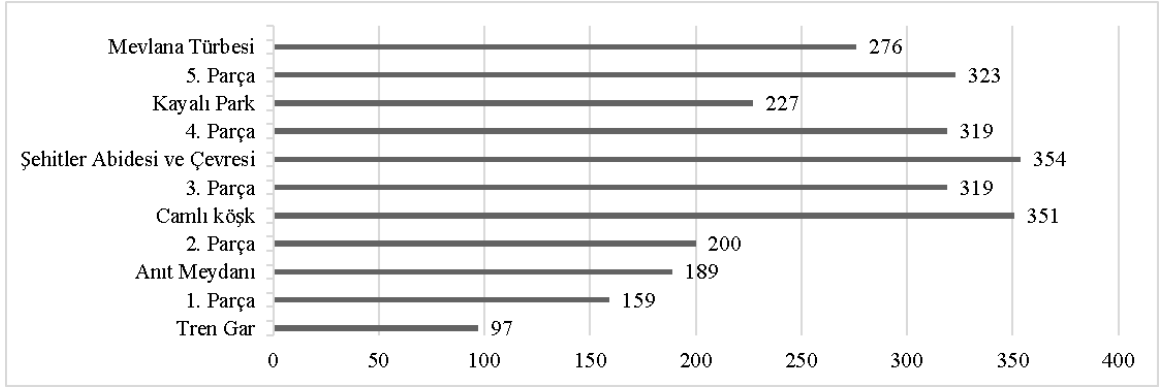
Hafta içi 12.00-14.00 saatleri arasında yapılan gözlemde, ortalama sıcaklık 29 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.63’ten de anlaşılabacağı üzere, Zafer Meydanı ile Şehitler Abidesi ve çevresinin en yüksek yaya yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. 3, 4 ve 5. güzergâhlar da bu saatler arasında oldukça yoğun görülmektedir. Konya Hızlı Tren İstasyonu odağı ise bu saatler arasında en düşük insan yoğunluğuna sahiptir (Şekil 3.63).

Hafta içi 14.00-16.00 saatleri arasında yapılan gözlemde, ortalama sıcaklık 28 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.64’ten de anlaşılabacağı üzere yaya yoğunluğunun en yüksek olduğu alanın, Kayalıpark odağı ile Mevlâna Meydanı’nı birbirine bağlayan beşinci güzergâh olduğu görülmektedir. Bunu Kayalıpark odağı izlemektedir.

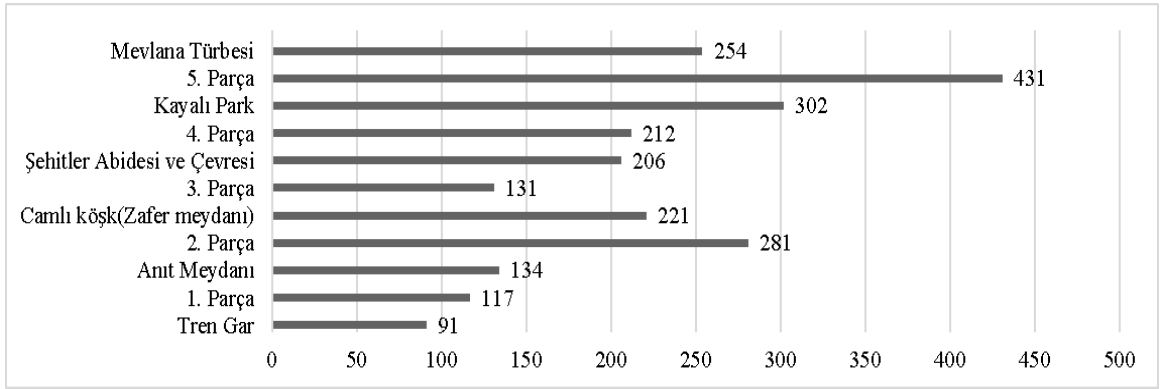
Hafta içi 16.00-19.00 saatleri arasında yapılan gözlemde ise, ortalama sıcaklık 29 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.65’e göre sırasıyla, Kayalıpark odağı, Kayalıpark-Mevlâna Türbesi arasındaki güzergâh olan 5. Güzergâh ve Zafer Meydanı odağının en yüksek yaya yoğunluğuna sahip oldukları görülmektedir. Anıt meydanı ile Zafer Meydanı odağı arasında kalan 2. güzergâhın ise bu saat aralığında en düşük yaya yoğunluğuna sahip olduğu kaydedilmiştir (Şekil 3.65).



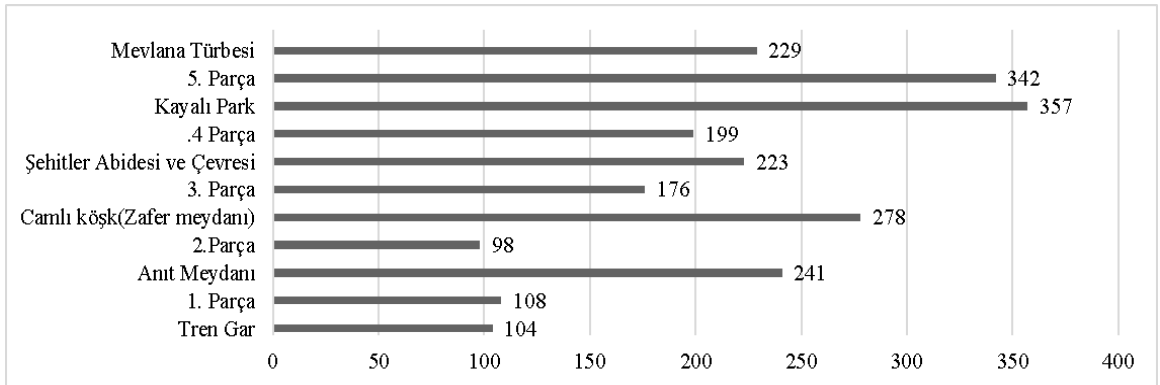
Şekil 3.62. Hafta içi 10.00-12.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.63. Hafta içi 12.00-14.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.64. Hafta içi 14.00-16.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.65. Hafta içi 16.00-19.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları

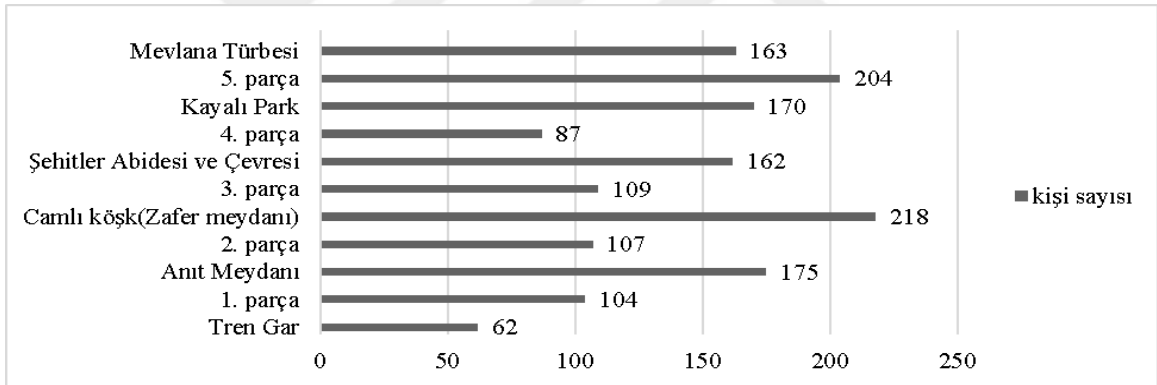
Hafta sonu 10.00-12.00 saatleri arasında yapılan gözlemlerde, ortalama sıcaklık 24 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.66'ya bakıldığında, Zafer Meydanı'nın en yüksek yaya yoğunluğuna sahip olduğu ve sıralamada bunu 5.güzergâhın takip ettiği görülmektedir. Konya Hızlı Tren İstasyonu ise belirtilen saat aralığında en düşük insan yoğunluğu değerine sahiptir.

Hafta sonu 12.00-14.00 saatleri arasında yapılan gözlemlerde, ortalama sıcaklık 28 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.67'de gösterilen sonuçlara

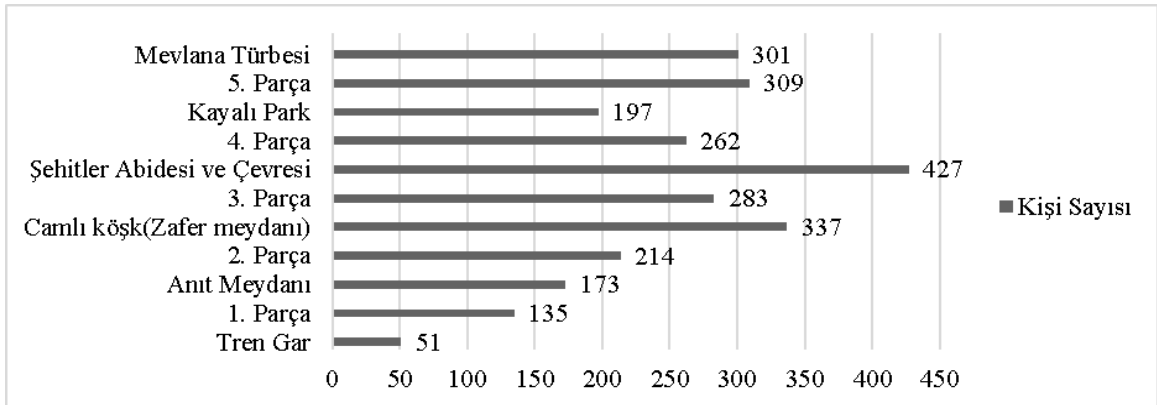
göre, yaya yoğunluğunun Şehitler Abidesi ve çevresinde yüksek olduğu görülmektedir. Hızlı Tren İstasyonu'nda ise günün bu saatinde en düşük yaya yoğunluğu oranı kaydedilmiştir.

Hafta sonu 14.00-16.00 saatleri arasında yapılan gözlemde, ortalama sıcaklık 26 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Şekil 3.68'deki sonuçlara göre, Zafer Meydanı'nın en kalabalık alan olduğu ve rota üzerindeki en yüksek yaya yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. Diğer bölgelerden elde edilen sonuçlara bakıldığında ise bunu Kayalıpark ve Şehitler Abidesi çevresinin izlediği görülebilmektedir.

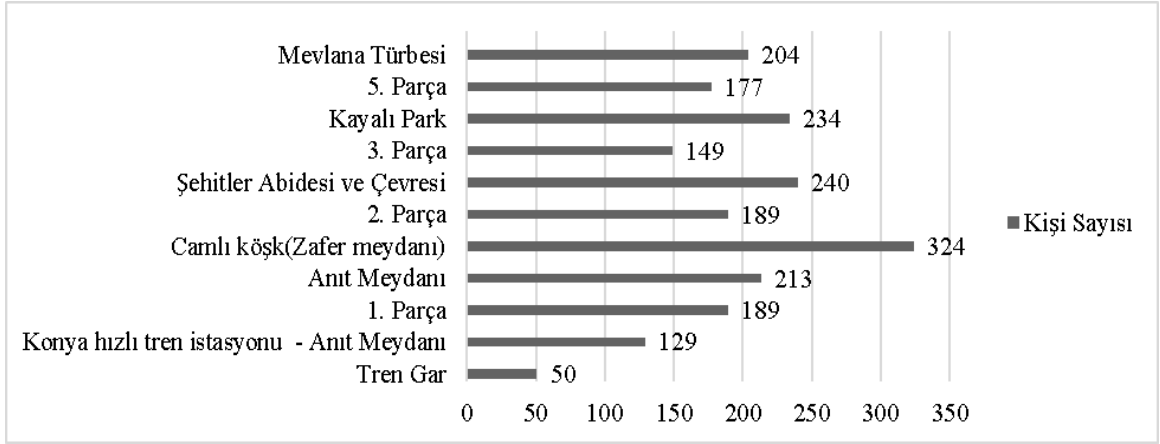
Hafta sonu 16.00-19.00 saatleri arasında yapılan gözlemde ise; ortalama sıcaklık 25 derece olup güneşli ve kuru bir hava hâkimdir. Günün bu saatinde Zafer Meydanı odağı, çalışma süreci boyunca yaya yoğunluğunun tespit edildiği en yüksek değeri kaydetmiştir. Şekil 3.69'da belirtildiği üzere Şehitler Abidesi ve çevresi ile 5. güzergâh, sırasıyla Zafer Meydanı'ndan sonra gelen en yüksek yaya yoğunluğu değerlerine sahip alanlardır.



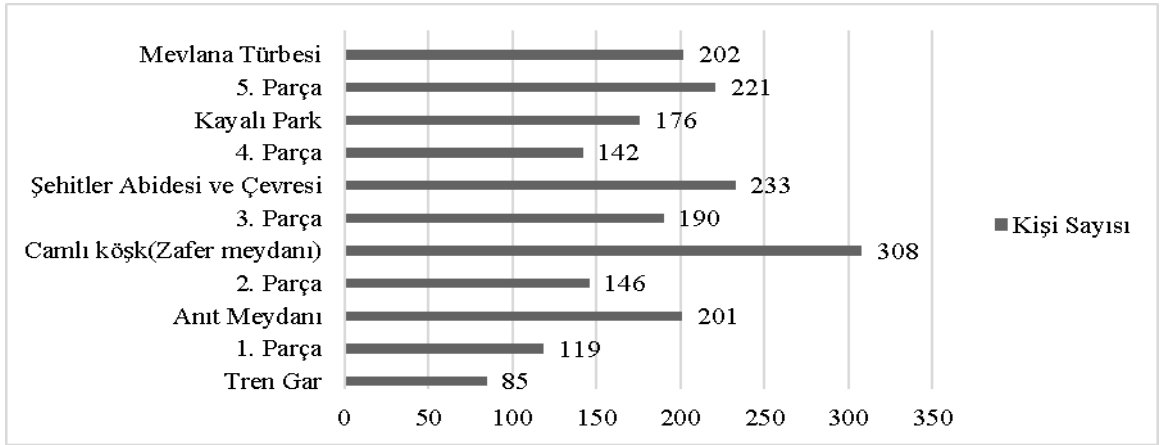
Şekil 3.66. Hafta sonu 10.00-12.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.67. Hafta sonu 12.00-14.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.68. Hafta sonu 14.00-16.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları



Şekil 3.69. Hafta sonu 16.00-19.00 saatleri arasındaki yaya yoğunlukları

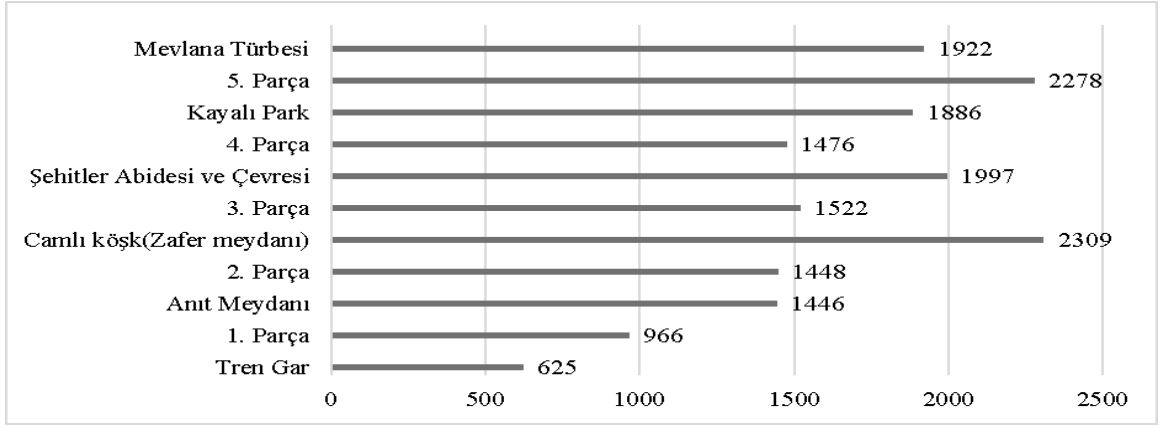
Özetle, hafta içi ve hafta sonu değişen yaya yoğunluğu oranlarından yola çıkılarak, Zafer Meydanı'nın en yüksek yaya yoğunluğu oranlarına sahip olduğu görülmektedir. Zafer Meydanı'nı ise Kayalıpark odağı-Mevlâna Türbesi odağı arasında kalan güzergâh (5.Güzergâh) takip etmektedir. Şehitler Abidesi ve çevresi üçüncü sırada yer alırken, Hızlı Tren İstasyonu odağı ve bu odakla Anıt meydanı odağı arasında kalan güzergâhın da (1.güzergâh) en düşük yoğunluk oranlarına sahip olduğu kaydedilmiştir (Şekil 3.70).

Yukarıda sonuçları verilen yaya yoğunlukları yanı sıra tüm Aksa yönelik odak ve güzergâhlarda davranış tipleri de ayrıntılı bir şekilde davranış gözlemleri aracılığı ile incelenmiştir. Bu incelemelerin sonuçları ekte yer alan tüm davranış haritalarının irdelenmesi sonucu (EK 4) aşağıdaki tabloda birleştirilmiş ve özet olarak verilmiştir.

(Tablo 3.3). Tablo 3.3.'te yaya yoğunluğunun en yoğun olduğu saatlere ek olarak, bu saatlerdeki odak ve güzergâhlardaki baskın ve özgün aktiviteler de gösterilmiştir.

Tablo 3.3. Aks üzerindeki odak ve güzergâhlar için yapılan davranış analizlerinin sonuçları

Odak –Güzergâh	Baskın Aktiviteler	Özgün Aktiviteler	En yüksek yaya yoğunluğu saatleri	En düşük yaya yoğunluğu saatleri
Konya Hızlı Tren İstasyonu	-Bisiklete binmek	-Taksiden inmek -Valizle yürümek -Çay içmek	16-19 (Hafta içi)	14-16 (Hafta sonu)
1. Güzergâh	-Otobüs beklemek -Çocukla birlikte yürümek	-Pazar arabasıyla yürümek -Valizle yürümek	14-16 (Hafta sonu)	10-12 (Hafta içi)
Anıt Meydanı	-Yürümek, -Ayaküstü sohbet etmek -Otobüs beklemek -Bisiklet binmek	-Bilet doldurmak -Valizle yürümek -Pazar arabasıyla yürümek -Camiye girmek	16-19 (Hafta içi)	14-16 (Hafta içi)
2. Güzergâh	-Sohbet etmek -Çocukla birlikte yürümek -Vitrinlere bakarak yürümek	-Atmden para çekmek -Alışveriş Yapmak	14-16 (Hafta içi)	16-19 (Hafta içi)
Zafer Meydanı	-Ayakta durmak -Sohbet etmek -Vitrinlere bakarak yürümek -Bisiklet binmek -Otobüs beklemek -Alışveriş Yapmak	- Müzik Çalmak - Kay kay yapmak - Yemek yemek - Valizle Yürümek - Kahve içmek - Dondurma Yemek -Fotoğraf çıkınmak	12-14 (Hafta içi)	10-12 (Hafta sonu)
3. Güzergâh	-Ayaküstü sohbet etmek -Vitrinlere bakarak yürümek -Çocukla birlikte yürümek	- Valizle Yürümek -Köpekle birlikte yürümek	12-14 (Hafta sonu)	10-12 (Hafta sonu)
Şehitler Abidesi ve Çevresi	-Bankta Oturmak -Sohbet etmek -Otobüs beklemek -Bisiklete binmek -Ayakta durmak	-Piknik Yapmak -Çeşmeyi kullanmak -Fotoğraf çıkınma -Dondurma Yemek -Oyun oynamak -Yemek yemek -Atmden para çekmek -Köpekle birlikte yürümek -Gül satmak	12-14 (Hafta sonu)	10-12 (Hafta içi)
4. Güzergâh	-Sohbet etmek -Vitrinlere bakarak yürümek -Telefonla Konuşmak -Çocukla birlikte yürümek -Alışveriş Yapmak	-Camiye girmek -Dolmuş Beklemek -Valizle Yürümek	12-14 (Hafta içi)	10-12 (Hafta sonu)
Kayalı Park	-Otobüs beklemek -Bankta Oturmak -Sohbet etmek -Bisiklet binmek -Bebek Arabası ile Yürümek	-Sırada beklemek -Atmden para çekmek -Valizle Yürümek -Çeşmeyi kullanmak -Ekmek satın almak	16-19 (Hafta içi) 14-16 (Hafta sonu)	10-12 (Hafta sonu)
5. Güzergâh	-Atmden para çekmek -Sohbet etmek -Bisiklet binmek -Çocukla birlikte yürümek	-Dolmuş Beklemek -Oyun oynamak -Valizle Yürümek -Motor sürmek -Yemek yemek	14-16 (Hafta içi)	10-12 (Hafta sonu)
Mevlâna Türbesi	-Ayakta durmak -Abdest almak -Bankta Oturmak -Sohbet etmek -Bisiklet binmek -Fotoğraf çıkınmak -Çocukla birlikte yürümek -Bebek arabası ile Yürümek -Camiye girmek	-Oyun oynamak -Kay kay yapmak -Köpekle birlikte yürümek	12-14 (Hafta sonu)	10-12 (Hafta sonu)



Şekil 3.70. Örnek Aksta hafta içi ve hafta sonu yapılan yaya yoğunluğu sonuçlarının karşılaştırmal değerlendirilmesi

3.3.5 Saha Çalışması sonuçlarının genel değerlendirmesi

Yapılan tüm analizler sonucunda herbir odak ve güzergâhlara yönelik duyum ve davranış etkileşimleri aşağıdaki gibi yorumlanabilir.

Konya Hızlı Tren Garı Odağına yönelik bulgular

Odak, ortalama 72.6 desibel ses şiddetine sahip olup diğer alanlarla karşılaştırıldığında oldukça düşük bir gürültü oranına sahiptir ve gürültü açısından ortalama bir konfor seviyesine sahiptir. Alanın ses görünümüne yönelik katılımcılar bu alanı hoşnutsuz, sıradan, uyumsuz gibi olumsuz sıfatlarla tanımlamışlardır. Katılımcıların yaklaşık yarısı bu bölgede görsel açıdan tanımlayıcı herhangi bir kentsel öğeden bahsetmemişlerdir. Görsel-estetik açıdan da diğer alanlara kıyasla, en zayıf noktayı bu odak oluşturmaktadır. Tüm aksa yönelik algılanma düzeylerinde de bu bölgeden elde edilen sonuçlar, sadece *TCDD Misafirhanesi*, *çevresindeki Alman evleri* ve *meydandaki su öğesinden* ibarettir. Davranış haritalarından çıkan sonuçta, bu odağın diğer bölgelere nazaran en düşük yaya yoğunluğu oranlarına sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca alanda gerçekleştirilen aktiviteler de çoğunlukla taksiden inmek, valizle yürümek ve tren saatini beklerken çay içmek gibi sadece tren saatlerine bağımlı olan zorunlu aktivitelerden oluşmaktadır. Katılımcıların bazıları bu alanı ruhsuz ve cansız bir ortam olarak da tanımlamışlardır.

1. Güzergâha yönelik bulgular (Hızlı Tren İstasyonu-Anıt Meydanı arasındaki güzergâh)

Bölgedeki ortalama ses şiddetinin 75.5 desibel olduğu, bunun da çoğunlukla mekânîk ve insan seslerinden kaynaklı olduğu görülmektedir. Güzergâhta trafik sesleri, arka plan seslerini oluşturmaktadır. Katılımcıları görsel olarak etkileyen kentsel öğelere bakıldığında, aks üzerinde daha önemli yapılar olmasına rağmen, katılımcılar için görsel açıdan en çekici unsurlar aks üzerinde yer alan kafelerin varlığı olmuştur. Eski stadyum kapısı, yol üstü çiçekçiler, aks üzerindeki ağaçlar dile getirilse de kafelerin varlığı kadar baskın olamamıştır. Algılanma durumuna baktığımızda, *Eski Stadyum Kapısı* ve *Emniyet Müdürlüğü*'nün akılda kaldığı görülmektedir. Bunun dışında, insanların zihninde kalan herhangi bir kentsel öge bulunmamaktadır. Buna bağlı olarak, bu güzergâhın algılanma seviyesinin oldukça düşük olduğunu da söylemek mümkündür. Davranış analizi sonuçlarına göre, günün en yüksek yaya yoğunluğu seviyesinin 12.00-14.00 saatleri arasında olduğu görülmektedir. Bu güzergâhta gerçekleşen baskın davranış türleri ise çocukla birlikte yürümek, otobüs beklemek, valizle veya pazar arabası ile yürümek gibi bu alana özgü ama yine de zorunlu aktivitelere dayanmaktadır.

Anıt Meydanına yönelik bulgular

Anıt Meydanı odağındaki baskın seslerin, gündüz 90 desibele kadar çıkabilen trafik sesleri olduğu görülmektedir. Yani odağın arka planındaki sesler, trafik sesleridir. Böyle bir ses düzeyinin, katılımcılar tarafından hoşnutsuz, gürültülü, yapay ve sıradan gibi bazı olumsuz sıfatlarla tanımlanması gayet doğal görülmektedir. Böylelikle bu odağı, ses-görünüm açısından oldukça konforsuz bir alan olarak tarif etmek mümkündür. Odadaki ses şiddeti derecesinin, gün içerisinde en yüksek seviyeye ulaşması mekân kullanıcıları açısından sağlık problemlerine yol açacak seviyededir. Görsel-estetik özelliklerine bakıldığında, katılımcıların yarısı görsel açıdan hiçbir öğeyi beğenmemişlerdir. Diğer yarısının verdiği yanıtlara istinaden, *Atatürk Anıtı*, *Devlet Tiyatrosu binası*, *Konya Lisesi* ve *Amber Reis Camii* görsel açıdan en çekici özellikler arasında yer almaktadır. Bunun yanı sıra, DSİ'nin bahçesinin kavşağa sınır olduğu bölgede bulunan ağaçlar da beğenilen özellikler arasında yer almaktadır. Yayalar bu ağaçların varlığından sadece görsel açıdan faydalanabilmekte, işlevsel açıdan ise faydalanamamaktadırlar. Bu nedenlerle de katılımcıların çoğu odağın doğa ile ilişkisinin oldukça zayıf olmasına vurgu yapmış, trafik ve oluşturduğu gürültü ve

karmaşadan dolayı bu odağı çok da çekici bir odak noktası olarak değerlendirmemişlerdir. *Atatürk Anıtı* ve *çevresinin* bir meydan gibi düzenlenmesine rağmen işlevsel açısından yayaların çok da fazla istifade edeceği nitelikte olmaması, durup dinlenmeye, oturup seyretmeye olanak tanınamaması da alanın görsel olarak değerlendirmesini zorlaştırmakta ve beğenilmeyen özellikler arasında sıralanmasına neden olmaktadır. Aynı zamanda katılımcıların yarısı mimari cephelerin çok da çekici olmadığını da ifade etmişlerdir. Odağın zihinsel haritalardaki ortaya çıkan sonuçlarına bakıldığında, *Atatürk Anıtı*'nın en yüksek oranda akılda yer ettiği görülmektedir (%27). Davranış haritaları sonuçlarına göre, genellikle yüksek yaya yoğunluğuna sahip olan bu odakta gelişen davranışlar, otobüs beklemek, bisiklete binmek, ayaküstü sohbet etmek, valizle veya pazar arabasıyla yürümek, elkart doldurmak ve camiye girmek gibi davranışlardır. Ancak baskın olan davranış türü ise yürümektir. Bunlar arasında da bazıları hariç çoğunun zorunlu aktivitelere girdiğini söylemek mümkündür. Bu durum da aslında bu odağın bir geçiş mekânı olduğunu göstermektedir.

2.Güzergâha yönelik bulgular (Anıt Meydanı-Zafer Meydanı Arasındaki güzergâh)

Güzergâhtaki ortalama ses şiddetinin 74 desibel olduğu tespit edilmiştir. Bölgede sık duyulan seslerin kaynakları mekânîk kaynaklardır ve bu mekânîk sesler insan kaynaklı seslere dâhil olmaktadır. Güzergâhtaki arka plan seslerini trafik sesleri, ön plandaki sesleri ise insan sesleri oluşturmaktadır. Katılımcıları görsel olarak etkileyen kentsel öğelerin, *Konya Lisesi*, *Atatürk Müzesi*, *Olgunlaşma Enstitüsü*, *Kafem Kafe* ve *çevresi* ve çok az sayıda belirtilmiş olan *Mimarlar Odası* olduğu görülmektedir. Çizilen bilişsel haritalarda bu güzergâha yönelik akılda kalanlar ise *Konya Lisesi*, *Meram Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi*, *Kafem* ve *Çevresi*, *Adese AVM Binası*, *Olgunlaşma Enstitüsü*, *Mimarlar Odası* ve *Vakıfbank ATM*'sidir. Bu bulgulardan yola çıkarak burada vurgulanması gereken nokta; görsel-estetik açıdan çekici bulunan öğelerin aynı zamanda zihinde de yer ettiğidir. Diğer taraftan zihinde yer eden her kentsel öge, görsel-estetik değerlendirmelerde olumlu etki yaratmamaktadır. Aksın yaya yoğunluğunun oldukça yüksek olduğu bu güzergâhında gelişen davranışlara bakıldığında, baskın davranışların para çekmek, alışveriş yapmak, vitrinlere bakarak yürümek, ayaküstü sohbet etmek gibi hem zorunlu hem de gönüllü aktivitelerin desteklendiğini söylemek mümkündür.

Zafer Meydanına yönelik bulgular

Zafer Meydanı'ndaki baskın ses kaynağının çoğunlukla insan sesi olduğu tespit edilmiştir. İnsan sesine yer yer müzik ve su sesleri de eşlik etmektedir. Bunun yanı sıra tüm aksta olduğu gibi trafik sesleri yine odağa hâkim olan sestir. Arka plan sesleri trafik seslerinden oluşmaktadır. Ön plan sesleri ise insan sesleridir. Odakta tramvay sesi ses işareti olarak düşünülebilir. Ortalama ses şiddeti 69 desibel olarak ölçülen alan, katılımcılar açısından gürültülü, yoğun, hoşnutsuz, yapay gibi olumsuz özelliklerle tanımlanmıştır. Tüm aks genelinde, en gürültülü ve ses açısından en konforsuz odak *Zafer Meydanı* olmuştur. Diğer bölgelerdeki gibi odak noktasında ses şiddeti yüksek olduğu için, insan sağlığını (yüksek tansiyon, diğer ciddi hastalıklar gibi) büyük oranda riske atmaktadır. Görsel açıdan değerlendirmelere bakıldığında *Olgunlaşma Enstitüsü*, *Alaeddin Tepesinin* yeşil dokusunun çevresine verdiği olumlu etki, *Kibrit Apartmanı*, *Ezel Kahvecisi*, *meydandaki havuz ve yer saati*, *vitrinler ve Camlıköşk* yapısının çevreye estetik değer kattığı, katılımcılarca belirtilmiştir. Ezel kahvecisi ve Kibrit apartmanının bu noktada sıralananlar arasında yer alması bulundukları lokasyonla (köşe noktalarda) bağlantılı olduğu kanaatindeyiz. Odakta yer alan cepheler görsel açıdan beğenilmesine rağmen bu cephelerin yıpranmışlığı beğenilmeyen özellikler arasında üst sıralarda yer almıştır. Çizilen bilişsel haritalara bakıldığında ise meydandaki *yer saatinin*, *Kibrit apartmanının*, *Selçuklu Zafer Anıtının* algıda daha fazla yer ettiği tespit edilmiştir. Görsel-estetik değerlendirmelerde katılımcılarca belirtilmeyen *Selçuklu Zafer Anıtı* algıda kendisine yer edinebilmiştir. Yine vurgulamak gerekir ki, algılanan her kentsel ögenin, görsel-estetik anlamda değerli olmamaktadır.

Yaya yoğunluğu açısından, oldukça yüksek bir seviyeye sahip olan bu alanda gelişen davranışlara bakıldığında, vitrinlere bakarak yürümek, bisiklete binmek, alışveriş yapmak, müzik çalmak, yemek yemek, kay kay yapmak, kahve içmek, fotoğraf çekmek gibi daha çok gönüllü aktivitelerin ağırlıkta olduğunu görebilmekteyiz.

3.Güzergâha yönelik bulgular (Zafer Meydanı- Şehitler Abidesi odağı arasındaki güzergâh)

Bu güzergâhtaki baskın sesler, yine mekânîk sesler olup ortalama 74.8 desibel civarlarındadır. Söz konusu olan alan, *tramvay hattı* ve *İstanbul Caddesi* üzerinde yer aldığı için, trafik sesleri arka plan seslerini, tramvay sesleri de ses işaretini

oluşturmaktadır. Alâeddin Tepesi ve yeşil dokusunun, bu güzergâh boyunca uzanması ve sınır oluşturması en etkili görsel-estetik kentsel öğelerden biri olarak kabul edilmiştir. Bunun yanı sıra tepenin bünyesinde barındırdığı *kafeler*, *Aziz Pavlus Kilisesi* ve *tramvayın güzergâhta oluşturduğu görsel etki* katılımcılarca belirtilen değerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Algılanma düzeyine bakıldığında ise Alâeddin Tepesi dışında sadece *Aziz Pavlus Kilisesi* ve *Özel Ciğercinin* katılımcıların algısına girdiğini söylemek mümkündür. Yine *Özel ciğercinin* bulunduğu konumdan dolayı insanların zihninde yer ettiği söylenebilir (köşede). Gelişen davranışlar, vitrinlere bakarak yürümek, çocukla yürümek, köpekle yürümek, valizle yürümek, ayaküstü sohbet etmek gibi genellikle yürüme eylemi üzerine odaklanmıştır. Bu da yine bize bu güzergâhın bir geçiş mekânı olduğunu göstermektedir.

Şehitler Abidesi ve Çevresine yönelik bulgular

Tüm aks genelinde olduğu gibi buradaki baskın ses de trafik sesleridir. Odadaki arka plan sesleri, trafik sesleri ve tramvayın sesi de ses işaretidir. Bölgedeki ortalama ses şiddeti 72.2 desibel olarak ölçülmüştür. Sonuçlar, odağın orta düzeyde bir gürültü ve konfor oranına sahip olduğunu göstermektedir. Katılımcıların bazıları bu odağı ses açısından hoşnutsuz, gürültülü olarak değerlendirirken, bazıları da özgün olarak değerlendirmişlerdir. Görsel açıdan *Alâeddin Tepesi* ve *bünyesindeki su ögesi*, *Şehitler abidesi*, *Alâeddin Cami*, *Mevlâna Türbesine* bakış-cadde açılımı gibi özellikler olumlu bulunmuştur. Oldukça yoğun taşıt trafiğinin görsel açıdan alana olumsuz yansımaları olduğu, çoğunluk tarafından dile getirilmiştir. Aynı zamanda, alanın çok geniş olmasının görsel açıdan olumsuz etkiler bıraktığı yönünde cevaplar da verilmiştir. Bilişsel haritalarda görsel değerlerden farklı olarak bu odakta *İş Bankası binası*, *Türkiye Finans Bankası binası*, *KTÜN Rektörlük Binası* gibi yapılar da algılanmıştır. Bu odak bir toplanma noktası ve tramvayın geçiş aksı üzerinde bulunmasından dolayı, özellikle de gündüz saatlerinde yüksek bir yaya yoğunluğuna sahiptir. Anket çalışması esnasında katılımcılar bu odak noktasına yönelik cevaplandırmaları Alâeddin tepesi üzerinde yaptıklarından ve yazar da gözlemleri tepe üzerinden alan-bakış şeklinde gerçekleştirdiğinden, alanda gelişen davranış tiplerinde piknik yapmak, fotoğraf çekmek, oyun oynamak, yemek yemek, gül satmak gibi daha çok gönüllü aktivitelerin ağırlıklı olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.

4.Güzergâha Yönelik Bulgular (Şehitler Abidesi-Kayalıpark Arasındaki Güzergâh)

Ortalama 76 desibel ses şiddeti ile tüm aksın kaydedilen en yüksek ses seviyesine sahip güzergâhtır. Baskın ses ise yine mekânîk sesler olup ses kalitesi oldukça düşüktür. Güzergâhta karşılaşılan yüksek seviyedeki ses şiddeti, bu yüksek ses seviyesine sürekli olarak maruz kalmak bir süre sonra insanlarda ciddi sağlık problemlerine yol açabilir. Güzergâh üzerinde yer alan *İplikçi Camii*, *Karatay Sosyal Dayanışma ve Yardımlaşma Vakfı binası* ve *Şerafettin Camii minaresi* en etkili görsel öğelerdir. Algıda yer eden tek kentsel öge ise *İplikçi Camii*'dir. Bu güzergâhın algılanma düzeyinin oldukça zayıf olduğunu söylemek mümkündür. Yürümek dışında bu alanda camiye girmek, dolmuş beklemek, telefonla konuşmak, alışveriş yapmak, sohbet etmek gibi işlevlere bağlı bazı davranışlar da gelişmiştir.

Kayalıpark Odağına Yönelik Bulgular

Bu odaktaki baskın seslere bakıldığında, mekânîk seslerin yanı sıra doğal ve insan seslerinin de olduğu görülmektedir. Arka plan seslerine gelindiğinde, trafik ve su sesleri arasında değişiklik göstermektedir. Ön plan sesleri ise ezan sesleridir. Odakta yer alan park düzenlemesi ve bu düzenlemenin insanların yararlanabilecekleri düzende oluşmuş olması, insanların bu mekânda oturup dinlenmelerine, etraflarını seyretnmelerine imkân vermesi, alanda mekânîk seslerin dışında başka seslerin de duyulmasına imkân tanımıştır. Ölçülen değerlere göre, bu odaktaki ortalama ses şiddeti 71 desibeldir. Parktaki düzenlemelerin arasında, gürültüyü azaltan öge, parkın ortasında yer alan su çeşmesidir. İşitilen sesleri ise katılımcılar ritmik olmayan, karışık, gürültülü gibi olumsuz sıfatlarla tanımlamışlardır. Görsel değerler açısından bakıldığında, tüm aks genelindeki odak ve güzergâhlarla karşılaştırıldığında bu odak, en yüksek değeri almıştır. Park ve içerisinde barındırdığı su ögesi, *eski PTT binası*, *karşıda görünen Şerafettin Camii*, *Eski Sanayi Mektebinin görünen kısmı* en belirgin görsel-estetik değerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Görsel açıdan beğenilen özelliklerde, park ve dinlenme yerlerinin varlığı, camiler ve çevresine verdiği özgün değer, tarihi yapıların mimari değerleri ile bu alan diğerlerine kıyasla katılımcılar açısından en çekici çevre olarak nitelendirilmiştir. Beğenilmeyen özellikler ise alanda yer alan otobüs durakları ve bazı noktalardaki uyumsuz yapılarıdır. Çizilen bilişsel haritaların bu alana yönelik değerlendirmelerinde ise katılımcıların daha çok *eski PTT binası*, *Konya Valilik binası*,

park ortasındaki su ögesi, Şerafettin Camii ve Eski Sanayi Mektebini rota üzerinde konumlandıkları görülmektedir. Bu odakta gelişen davranışlara baktığımızda ise yine yoğun bir yaya kullanımına sahip olan bu alanda oturmak, sohbet etmek, bisiklet sürmek, çeşmeyi kullanmak, valizle veya bebek arabası ile yürümek, sıra beklemek gibi hem zorunlu hem de gönüllü aktivitelerin desteklendiği görülmüştür.

5.Güzergâha Yönelik Bulgular (Kayalıpark Odağı-Mevlâna Türbesi Arasındaki Güzergâh)

Bu güzergâhtaki ortalama ses şiddeti 70 desibel olup baskın sesler yine trafik sesi gibi mekânîk sesler ve insan sesleridir. Yani alandaki arka plan sesleri trafik sesleri, ön plan sesleri ise insan sesleridir. Bu güzergâhtaki tramvay sesi, ses işareti olarak sayılmaktadır. *Konya Valilik Binası, Bedesten girişinin bu akstan hissedilmesi, Yapı-Kredi Bankası, Dergâh Otel cephesi ve Kubbe-i Hadra* bu güzergâhtaki görsel açıdan en dikkat çekici kentsel öğelerdir. Görsel-estetik açıdan katılımcı değerlendirmelerinden yola çıkılarak bu güzergâhın oldukça çekici olduğunu söylemek mümkündür. Aksın akılda kalma noktasında ise görseelliğe kıyasla seviyenin biraz daha düşük olduğu görülmektedir. Aks üzerinde yer alan kuyumcular, *LC Waikiki binası, Dergâh oteli cephesi ve Kubbe-i Hadra* akılda kalan öğelerdendir. Yine vurgulamak gerekirse, algıda yer eden her kentsel öge, görsel-estetik açıdan kullanıcılara çekici gelmemektedir. Yüksek yaya yoğunluğuna sahip olan aksta gelişen davranış biçimleri arasında yürümek, dolmuş beklemek, sohbet etmek, ATM'den para çekmek, bisiklet sürmek, oyun oynamak gibi hem zorunlu hem de gönüllü aktivitelerin desteklendiği görülmektedir. Gönüllü aktivitelerin bu aksta desteklenme sebebi olarak, kuyumcuların önünde yer alan açıklıktan ve bu açıklığın insanların oturmasına, dinlenmesine izin verecek donatılarla karşılanmasından bahsetmek mümkündür.

Mevlâna Türbesi Odağına Yönelik Bulgular

Elde edilen bulgular neticesinde bu odağın tüm aksa kıyasla işitsel peyzaj açısından en konforlu alan olduğunu söyleyebiliriz. Gürültü seviyesi diğer alanlara kıyasla bu bölgede daha az hissedilmektedir. Bu sebeple, gürültü risklerini ve insan sağlığı üzerinde oluşabilecek olumsuz etkilerini azaltmaktadır. Katılımcılar bu alan için sakin, özgün, dinlendirici gibi olumlu niteliklerden bahsetmişlerdir. Bunun yanı sıra hoşnutsuz olduğunu düşünenler de bulunmaktadır. Ortalama ses seviyesi, bu noktada 68 desibel olarak ölçülmüştür. Baskın sesler, mekânîk seslerin yanı sıra aynı zamanda

insan sesleridir. Hatta ezan sesleri daha ön planda hissedilmektedir. Arka plan sesleri ise genellikle trafik sesleridir.

Görsel açıdan en değerli kentsel öge, *Mevlâna Türbesi ve Kubbe-i Hadra* olup bunu *Sultan Selim Camii giriş kapısı, meydandaki abdest alanı* izlemektedir. Katılımcılar bu odağın ferah ve düzenli olmasını, görkemini, özgün yapılarını görsel açıdan beğenmişler ve bunun alana manevi bir hava ve ruh kattığından bahsetmişlerdir. Bunun yanı sıra, alanın oldukça geniş sert bir zemine sahip olmasını, doğadan kopuk olmasını da eleştirmişlerdir. Algıda yer eden öğelere bakıldığında yine *Mevlâna Türbesi ve Kubbe-i Hadra*'nın başı çektiği görülmektedir. Bunu *Sultan Selim Camii ve Dergâh Otel* takip etmektedir. Algılanma düzeyinin bu alanda oldukça düşük olduğunu söylemek mümkündür. Alanın genişliğinin ve büyüklüğünün bu noktada etkili olduğunu düşünülmektedir. Odağın davranış haritaları incelendiğinde; yürümenin yanı sıra abdest almak, bankta oturmak, sohbet etmek, fotoğraf çekinmek, camiye girmek, kay kay yapmak, oyun oynamak gibi daha gönüllü yapılan aktivitelerin desteklendiği görülmektedir.

4. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yapılan araştırmalar neticesinde kent estetiği ve tasarım araştırmalarının bir parçası olan görsel karakteristiklerin yanı sıra, buna eşlik eden sesgörünüm/işitsel-peyzaj ve algısal/bilişsel çalışmaların yapılmasının da önemli yaklaşımlar arasında olduğu literatürde sıklıkla vurgulanmaktadır. Dolayısıyla, bu çalışma kapsamında görsel veya bilişsel analizler aracılığıyla bir alanın değerlendirilmesinin ötesinde, konuyu aynı zamanda işitsel peyzaj değerleri ve duyumsal algılama sonucu kentsel mekâna kullanıcı tepkisi yani davranışlarla da daha bütüncül olarak bakılmaya ve aralarındaki ilişki anlaşılmasına çalışılmıştır. Çalışma kapsamında yapılan anket görüşmeleri ve davranış analizlerinden elde edilen bulgular detaylı olarak çalışmanın bir önceki saha çalışması sonuçlarının genel değerlendirmesi bölümünde her bir odak ve güzergâha yönelik olmak üzere verilmiştir. Aşağıdaki tabloda ise çıkan bulgular bir bütün halinde karşılaştırmaya olanak sağlayacak şekilde yer almaktadır (Tablo 4.1).

Elde edilen tüm bu bulgulardan yola çıkılarak çalışmanın başında belirlenen hipotez test edilmiş ve araştırma soruları aşağıdaki gibi cevaplandırılmıştır.

HİPOTEZ: İnsanların zihninde yer eden, işitsel ve görsel peyzaj değeri yüksek mekanlar her zaman nitelikli özellikleri ile insanların davranışlarına etki etmekte, bu tür alanlarda insanların daha çok vakit geçirmelerine, gönüllü aktivite sayılarını arttırmalarına neden olmaktadır.

Çalışma sonucunda insan davranışlarının işitsel peyzaj açısından daha konforlu olan alanlarda geliştiği net bir şekilde söylemek zor görünmektedir. Bunu Konya Hızlı Tren Garının bulunduğu odağı temel alarak söyleyebiliriz. Görsel ve davranış gelişimi açısından iyi bir örnek olan Kayalıpark odağında ise ses seviyesi oldukça yüksek çıkmıştır. İşitsel anlamda daha sakin, dinlendirici bulunan Mevlâna Türbesi odağı ise görsel açıdan beğenilmeyen yönleri ile oldukça eleştirilmiştir. Kısaca hipotez geçerli bir hipotez gibi görünmemektedir.

Davranışların en çok çeşitlendiği, gönüllü aktivitelerin daha çok hissedildiği alanlara baktığımızda bazı örneklerde doğal seslerin daha baskın hissedildiği (Kayalıpark odağı) bazı örneklerde ise mekanik seslerin ağırlıklı olduğu görülebilmektedir (Zafer Meydanı odağı). Bu noktada önemli olanın alanın işitsel peyzajı, görsel nitelikleri veya algıda yer etmesi değil insanlara alan içinde yapacak bir şeyler, farklı işlevsel alanlar sunmaktır diyebiliriz.

Bu hipotezi test etmeye yönelik temel araştırma soruları ise yine çalışmanın daha önceki giriş bölümünde belirtilmişti. Bu bölümde ise temel araştırma sorularına elde edilen bulgulardan yola çıkarak cevap verilmektedir.

ARAŞTIRMA SORUSU 1. *Bir kentsel mekânın ses görünümü/işitsel peyzajı, bireylerin mekânı kullanma tercihlerini/mekândaki davranışlarını etkilemede önemli bir rol oynamakta mıdır?*

BULGU 1: Tüm güzergâhın sesgörünümü birbirine benzer nitelikte olmasına, neredeyse tüm odak ve parçalarda baskın seslerin trafik gürültüsü gibi mekanik seslerden kaynaklanmasına rağmen, tüm odak ve parçalarda gelişen davranışlar birbirinin aynı olmamıştır. Dolayısıyla bir kentsel alanın işitsel durumunun mekân kullanım tercihlerinde veya davranışlarda çok etkisi olduğu söylenemez.

ARAŞTIRMA SORUSU 2. *Bir kentsel mekânın algılanma düzeyi bireylerin mekânı kullanma tercihlerini/mekândaki davranışlarını etkilemede önemli bir rol oynamakta mıdır?*

BULGU 2: Çalışma kapsamında yapılan analizler neticesinde, algılanma oranı yüksek, bilişsel haritalarda yoğunlukla kendine yer bulmuş kentsel öğelerin mekandaki davranışları değiştirdiği veya zorunlu aktivite yerine gönüllü aktiviteleri desteklediği gibi bir bulguya rastlanmamıştır. Bunun nedeni örnek olarak seçilen güzergâhın merkezi konumda olmasına, kentiçinde birçok önemli noktayı birbirine bağlamasına ve birçok alan arasında geçişleri sağlamasına bağlanabilir.

ARAŞTIRMA SORUSU 3. *İşitsel ortam ile görsel ortam arasındaki ilişki nedir? İşitsel peyzaj kalitesi yüksek olan alanlarda görsel kalite de yüksek midir? Ve bu tür mekânlarda gelişen insan davranışları nasıldır?*

BULGU 3: İşitsel peyzaj kalitesi yüksek olan alanlarda görsel kalitenin de yüksek olması gibi bir durum söz konusu değildir. Şöyle ki; güzergâh üzerinde işitsel kalite açısından en konforlu odak olan Mevlâna Türbesi odağı aynı zamanda görsel açıdan en çekici odak olarak görülmemiştir. Aynı şekilde görsel açıdan en çekici odak olarak görülen Kayalıpark odağı aynı zamanda işitsel peyzaj (sesgörünüm) açısından en konforlu alan olmamıştır. Gelişen davranışlar da işitsel peyzaj kalitesi veya görsel kaliteye bağlı olarak gelişmemektedir.

ARAŞTIRMA SORUSU 4. *Hafızalarda yer eden mekânlar genelde olumlu görsel ve işitsel niteliklere mi sahiptir? Bu tür mekânlarda gelişen davranışlar nelerdir?*

BULGU 4: Hafızada yer eden mekanların genellikle yüksek görsel çekiciliklere sahip olduğu veya oldukça konforlu bir ses ortamına sahip olduğu söylenemez. Çalışma kapsamında da birkaç yerde vurgulandığı gibi, kimi örneklerde hafızada yer eden mekanların görsel değeri vurgulanmamış veya bunun tersi görsel değeri yüksek olarak belirtilen kentsel öğeler çizilen bilişsel haritalarda kendine yer bulamamıştır. Aynı zamanda algılanma düzeyi yüksek, bilişsel haritalar içerisine giren birçok kentsel öğenin bulunduğu odak ve parçalarda da ses seviyesinin oldukça yüksek olduğu ve katılımcılar tarafından genellikle bu alanların olumsuz niteliklerle değerlendirildiği görülmektedir.

Tüm bu bulgulardan yola çıkarak, kent mekânında gerçekleşen davranış biçimlerinin mekânın görsel, işitsel, algısal değerleri ile ilişkili olmadığı, gelişen davranışların bu tür duyumsal özellikler dışında daha çok işlevsel öğelerle bağıntılı olduğu görülmektedir. Bu sonucu genellemek doğru bir yaklaşım olmayabilir fakat Konya kent merkezi içinden seçilen örnek aks üzerinde yapılan bilimsel araştırmanın sonucu davranış-işlev ilişkisinin daha güçlü olduğu yönündedir. Sosyal aktiviteleri güçlendirici, insanlara alanda vakit geçirmelerini sağlayacak işlevsel alanların artırılması yayanın gönüllü aktivite sayısını da arttıracak gibi görünmektedir. İşlevsel çeşitliliğin olmadığı noktalarda kişi algısal, görsel ve işitsel peyzaj değerlerini önceliği arasına almamaktadır.

Çalışma kapsamında irdelenen aks boyunca gürültü seviyesinin oldukça yüksek olduğu, insanların bu seviyedeki sese sürekli olarak maruz kaldığı söylenebilir. Bu durum uzun vadede kişilerde psikolojik ve sağlık problemlerine yol açabilecektir. Bunun önlenmesi adına güzergah üzerinde yer yer açık-yeşil alanların, ağaçların, su öğelerinin yer alması hem görsel hem algısal hem de işitsel açıdan aksın kalitesini arttıracaktır. Bu tür alanlar gürültüyü azaltarak daha sakin, huzurlu ve kaliteli ortamlar oluşmasına katkı sağlayabilecektir. Aynı zamanda bu tür alanlara aktivite üreten mekânların da eklemlenmesi ile tüm güzergah geçiş mekânı olma özelliğinden sıyrılacak, hoşça, kaliteli vakit geçirilen, gönüllü aktivitelerin gerçekleştirildiği keyifli bir mekân haline gelecektir.

Tablo 4.1. Örnek olarak seçilen aks üzerindeki odak ve güzergâhlara yönelik bütünlük bulgular

Odak –Güzergâh	İşitsel Peyzaj Açısından	Görsel Karakteristikler Açısından	Algısal/Bilişsel Açısından	Davranış Açısından
Konya Hızlı Tren İstasyonu	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 72,6 desibeldir.	- Konya Hızlı Tren Garı ve TCDD Misafirhanesi. - En beğenilen görsel özellikler, tren garının genel planlaması ve organizasyonudur. - En beğenilmeyen görsel özellikler, mekâna yeterince bakım yapılmaması ve yeşil alanların fazla olmamasıdır.	Alman Evleri, TCDD Misafirhanesi ve meydandaki su ögesi (çeşme).	- Hafta içi en yüksek yaya yoğunluğu, 16 ila 19 saatleri arasında görülmektedir. - Bölgede gerçekleştirilen aktiviteler, çoğunlukla zorunlu olan aktivitelerdir. Taksiden inmek, valizle yürümek gibi.
1. Güzergâh	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 75.5 desibeldir.	- Kafelerin oluşturduğu görüntü ve eski stadyum kapısı.	- Eski Konya Stadı'na giriş, Feridiye Polis Merkezi Amirliği.	- Günün en yüksek yaya yoğunluğu, 12 ila 14 saatleri arasında kaydedilmektedir. - Güzergâhta gerçekleştirilen aktivitelerin çoğu zorunlu olan aktivitelerdir. Çocukla birlikte yürümek, otobüs beklemek gibi.
Anıt Meydanı	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 73.2 desibeldir.	- Atatürk Heykeli, Devlet Tiyatrosu ve Konya Lisesi. - En beğenilen görsel özellik, Atatürk Heykeli'nin varlığıdır. - En beğenilmeyen görsel özellikler, Atatürk Anıtı ve çevresinin, işlevsel açısından yayaların çok da fazla istifade edebileceği nitelikte olmamasıdır.	Atatürk heykeli, Konya Lisesi ve Devlet Tiyatrosu.	- Günün her saatinde, meydana yüksek bir yaya yoğunluğu görülmektedir. - Günün en yüksek yaya yoğunluğu 16 ila 19 saatleri arasında kaydedilmektedir. - Bölgede gerçekleştirilen aktiviteler, çoğunlukla zorunlu olan aktivitelerdir. Otobüs beklemek gibi.
2. Güzergâh	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 74 desibeldir.	- Konya Lisesi, Konya Olgunlaşma Enstitüsü ve Atatürk Müzesi.	Meram Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Konya Olgunlaşma Enstitüsü ve Atatürk Evi.	- Güzergâhta, 12-14 ve 14-16 saatleri arasında günün yüksek yoğunluk oranları kaydedilmektedir. - Bölgede gerçekleştirilen aktiviteler, zorunlu (vitrinlere bakarak yürümek) ve gönüllü (sohbet etmek, alışveriş yapmak vb.) aktiviteler arasında değişiklik göstermekte ancak zorunlu faaliyetlerin daha ağır bastığı kaydedilmektedir.

Odak –Güzergâh	İşitsel Peyzaj Açısından	Görsel Karakteristikler Açısından	Algısal/Bilişsel Açidan	Davranış Açısından
Camlı Köşk (Zafer Meydanı)	- Baskın sesler, insan kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 69 desibeldir.	- Kibrit Apartmanı, Konya Olgunlaşma Enstitüsü ve vitrinler. - En beğenilen görsel özellik, meydandaki yer saati görünümüdür. - En beğenilmeyen görsel özellikler ise bina dış cephelerinin aşınması ve yapıların eskimeye yüz tutmasıdır.	- Kibrit Apartmanı, Zafer Yer Saati ve Selçuklu Zafer Anıtı.	- Meydanda hem hafta içi hem de hafta sonu yüksek yaya yoğunluk oranları kaydedilmektedir. - Meydanda gerçekleştirilen aktiviteler zorunlu ve gönüllü aktiviteler arasında değişiklik göstermektedir. - Odaktaki özgün aktiviteler, müzik çalmak, kay kay yapmak ve yemek yemektir.
3. Güzergâh	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 74,8 desibeldir.	- Alâeddin Tepesi'nin yeşil dokusu ve Aziz Pavlus Kilisesi	- Alâeddin Tepesi, Aziz Pavlus Kilisesi ve Özel Cığerci.	- Güzergâhta, 12 ila 14 saatleri arasında günün en yüksek yoğunluk oranları kaydedilmektedir. - Güzergâhta zorunlu aktiviteler, baskın olan aktivitelerdir. Vitrinlere bakarak yürümek, çocukla birlikte yürümek gibi.
Şehitler Abidesi ve Çevresi	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 72.2 desibeldir.	- Alâeddin Tepesi ve Alâeddin Tepesindeki su ögesi (tepedeki şelale). - En beğenilen görsel özellik, Alâeddin Tepesi'nin şehre sağlamış olduğu doğal ortamdır. - En beğenilmeyen görsel özellik ise yayalara tahsis edilen alanın yetersiz olmasıdır.	- Alâeddin Tepesi, Şehitler Abidesi ve Alâeddin Tepesindeki su ögesi (şelale).	- Odak noktasının, özellikle 12 ila 14 saatleri arasında yüksek bir yaya yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. - Gerçekleştirilen aktiviteler, zorunlu ve gönüllü aktiviteler arasında değişiklik göstermektedir. - Bunlar piknik yapmak, çeşmeyi kullanmak, fotoğraf çekmek ve dondurma yemek gibi alana özgü olan aktivitelerdir.
4. Güzergâh	- Baskın sesler, mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 76 desibeldir. - Diğer odaklara göre, en yüksek gürültü oranına sahip alandır.	- İplikçi Camii, Karatay İlçesi Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı.	- İplikçi Camii.	- Güzergâhta, özellikle 12 ila 14 saatleri arasında günün en yüksek yaya yoğunluğu oranları görülmektedir. - Bölgede gerçekleştirilen aktivitelerin çoğu, zorunlu olan aktivitelerdir. Vitrinlere bakarak yürümek, telefonla konuşmak gibi.

Odak –Güzergâh	İşitsel Peyzaj Açısından	Görsel Karakteristikler Açısından	Algısal/Bilişsel Açından	Davranış Açısından
Kayalı Park	- Baskın sesler, mekanik, insan ve doğal kaynaklı olan seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 71 desibeldir.	- Parktaki su ögesi, PTT eski binası ve Şerafettin Camii. - En beğenilen görsel özellik, parkta yer alan su ögesi ile yeşil alanın birleştiği oturma ve dinlenme noktalarıdır. - En beğenilmeyen görsel özellik ise otobüs duraklarının, görsel anlamda bu noktaya katmış olduğu olumsuz etkilerdir.	- Şerafettin Cami, Kayalı parktaki su ögesi (çeşme) ve Konya Valiliği.	- Güzergâhta, en yüksek yaya yoğunluğu özellikle gündüz 14 ila 16 saatleri arasında görülmektedir. - Gerçekleştirilen aktiviteler, zorunlu ve gönüllü aktiviteler arasında değişiklik göstermektedir. - Odağa özgü olan aktiviteler, sırada beklemek veya ATM'den para çekmektir.
5. Güzergâh	- Baskın sesler, mekanik ve insan kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti, 70 desibeldir.	- Bedesten Çarşısı girişi ve Yapı-Kredi Bankası.	Konya Valiliği ve Yapı Kredi Bankası.	- Güzergâhın, özellikle 14 ila 16 saatleri arasında yüksek bir yaya yoğunluğuna sahip olduğu görülmektedir. - Gerçekleştirilen aktiviteler zorunlu ve gönüllü aktiviteler arasında değişiklik göstermektedir. Bisiklet sürmek, çocukla birlikte yürümek gibi.
Mevlâna Türbesi	- Baskın sesler, insan ve mekanik kaynaklı seslerdir. - Ortalama ses şiddeti 68 desibeldir. - Diğer alanlara göre, en düşük gürültü oranına sahiptir.	- Mevlâna Türbesi, Sultan Selim Camii ana giriş kapısı ve meydandaki abdest alma alanı. - En beğenilen görsel özellikler, meydanı dört bir yandan çevreleyen tarihî yapıların özgünlüğü ve mekâna katmış olduğu manevî havadır. - En beğenilmeyen görsel özellikler ise meydandaki sert zeminin etkisi ve odadaki yeşil alanların eksikliğidir.	Mevlâna Türbesi ve Sultan Selim Camii.	- Hafta boyunca, yüksek yaya yoğunluğuna sahiptir. - Baskın olan aktiviteler, gönüllü aktivitelerdir. Fotoğraf çekmek, oyun oynamak, kaykay yapmak ve köpekle birlikte yürümek gibi.

KAYNAKLAR

- Akkaya, B. (2014). “Kentsel ses peyzajları. Kadıköy tarihi çarşı ve çevresinde işitsel katmanların değerlendirilmesi ’,(Doctoral dissertation, *Fen Bilimleri Enstitüsü*).
- Aksoy, E. (1987). Mimarlıkta tasarım bilgisi,*Hatibolu pub*, Ankara, (pp.144)
- Bahalı, S. (2015). “Gezi Parkı-Tünel Meydanı Aksı Üzerinde Kentsel İşitsel Ortam-Soundscape-Araştırması ’,(Doctoral dissertation, *Fen Bilimleri Enstitüsü*).
- Bahalı, S., & Tamer-Bayazıt, N. (2017). “Soundscape research on the Gezi Park-tünel square route’, *Applied Acoustics*, 116, 260-270.
- Bora, Z. (2014). “Understanding soundscape in public spaces. a case study in Akköprü Metro Station, Ankara’, (Doctoral dissertation, *Bilkent University*).
- Briggs, R. (1973). Urban cognitive distance. Image and environment. Cognitive mapping and spatial behavior, 361-388.
- Cepl, J. (2012). “Townscape in Germany’, *The Journal of Architecture*, 17(5), 777-790.
- Corburn, J. (2009). “Toward the healthy city. people, places, and the politics of urban planning. *Mit Press*’.
- Cosco, N. G., Moore, R. C., & Islam, M. Z. (2010). Behavior mapping: a method for linking preschool physical activity and outdoor design. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 42(3), 513-519.
- Cullen, G. (1961). The Concise Townscape, Architectural Press. *London (Trad. 1998) PAISAGEM URBANA, Livros Horizonte, Lisboa*.
- Downs, R. M., & Stea, D. (1973). Cognitive maps and spatial behavior. *Process and products* (pp. 8-26). na.
- Erten, E. (2009). “Thomas Sharp’s collaboration with H. de C. Hastings. the formulation of townscape as urban design pedagogy’, *Planning Perspectives*, 24(1), 29-49.
- Farina, A. (2013). “Soundscape Ecology. Principles, Patterns, Methods and Applications’, *Springer Science & Business Media*.
- Gibberd, F. (1953). The design of residential areas.
- Goličnik, B. (2005). People in place. a configuration of physical form and the dynamic patterns of spatial occupancy in urban open public space.
- Golledge, R. S. R.(1997). Spatial behavior. a geographic perspective.
- Gordon, C. (1961). The concise townscape.
- HART, R. A., & CONN, M. K. (1991). Developmental Perspectives on Decision Making and Action. *Environment, cognition, and action. An integrated approach*, 277.
- Hong, J. Y., & Jeon, J. Y. (2017). “Relationship between Spatiotemporal Variability of Soundscape and Urban Morphology in a Multifunctional Urban Area. A Case Study in Seoul, Korea”, *Building and Environment*, 126, 382-395.
- Hong, X., Wang, G., Liu, J., & Lan, S. (2019). “Cognitive persistence of soundscape in urban parks’, *Sustainable Cities and Society*, 51, 101706.

- Ittelson, W. H. (1978). Environmental perception and urban experience. *Environment and behavior*, 10(2), 193-213.
- Jarvis, R. K. (1980). "Urban environments as visual art or as social settings?' *Town Planning Review*, 51(1), 50
- Jialing, W., & Xinbo, Y. (2015). "Soundscape Design of Old Urban Residential Districts', *Journal of Landscape Research*, 7(4), 7.
- Jiang, L., Masullo, M., Maffei, L., Meng, F., & Vorländer, M. (2018). "How do shared-street design and traffic restriction improve urban soundscape and human experience? ' An online survey with virtual reality. *Building and Environment*, 143, 318-328.
- Kang, J. (2011). "Noise Management. Soundscape Approach', 2011 Elsevier B.V., 174-184
- Kang, J., & Schulte-Fortkamp, B. (Eds.). (2018). "Soundscape and the built environment', *CRC press*.
- Kang, J., & Zhang, M. (2010). "Semantic differential analysis of the soundscape in urban open public spaces ', *Building and environment*, 45(1), 150-157.
- Kang, J., Aletta, F., Gjestland, T. T., Brown, L. A., Botteldooren, D., Schulte-Fortkamp, B., ... & Coelho, J. L. B. (2016). "Ten questions on the soundscapes of the built environment', *Building and Environment*, 108, 284-294
- Kaplan, S. (1973). Cognitive maps in perception and thought. *Image and environment. Cognitive mapping and spatial behavior*, 63-78.
- Kaptan, A. (2018). Kentsel dış mekânlarda kullanıcı algısının irdelenmesi. Mevlana Caddesi (Konya) örneği (Master's thesis, *Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*).
- Kitchin, R. M. (1994). "Cognitive maps. What are they and why study them? ' *Journal of environmental psychology*, 14(1), 1-19.
- Kogan, P., Arenas, J. P., Bermejo, F., Hinalaf, M., & Turra, B. (2018). "A Green Soundscape Index (GSI). The potential of assessing the perceived balance between natural sound and traffic noise', *Science of the total environment*, 642, 463-472.
- Kogan, P., Turra, B., Arenas, J. P., & Hinalaf, M. (2017). "A comprehensive methodology for the multidimensional and synchronic data collecting in soundscape', *Science of The Total Environment*, 580, 1068-1077.
- Kull, R. C. (2006). "Natural and urban soundscapes. the need for a multi-disciplinary approach', *Acta Acustica united with Acustica*, 92(6), 898-902.
- Laurence, P. L. (2015). "Jane Jacobs, the Townscape movement, and the emergence of critical urban design', Pendlebury, John, Ertem, Erdem and J. Larkham, Peter (eds.), *Alternative Visions of Post-War Reconstruction. Creating the Modern Townscape, London. Routledge*, 216-226.
- Liu, J., Kang, J., Behm, H., & Luo, T. (2014). "Effects of landscape on soundscape perception. Soundwalks in city parks', *Landscape and Urban Planning*, 123, 30-40.

- Liu, J., Kang, J., Luo, T., Behm, H., & Coppack, T. (2013). "Spatiotemporal variability of soundscapes in a multiple functional urban area", *Landscape and Urban Planning*, 115, 1-9.
- Lynch, K. (1960). The image of the city (Vol. 11). *MIT press*.
- Marquis-Favre, C., Premat, E., Aubrée, D., & Vallet, M. (2005). "Noise and its effects—A review on qualitative aspects of sound. Part I. Notions and acoustic ratings", *Acta acustica united with acustica*, 91(4), 613-625.
- Moore, G. T., & Golledge, R. G. (1976). Environmental knowing, Theories, research and methods. *Dowden*.
- Mumford, L. (1968). The urban prospect. *Harvill Secker*.
- Nugroho, S., & Darjosanjoto, E. T. S. "Study of Sequential Views in Krembangan District to Improve Visual Quality'.
- Ouis, D. (2001). "Annoyance from road traffic noise. a review", *Journal of environmental psychology*, 21(1), 101-120.
- Özçevik, A., Can, Z. Y., Gürbüz, H., & Acar, I. P. (2014). "Kentsel akustik konforun irdelenmesinde uygulamalı bir işitsel peyzaj yaklaşımı-istatistiksel çalışmalar', *Megaron*, 9(1), 45.
- Payne, S. R., Davies, W. J., & Adams, M. D. (2009). "Research into the practical and policy applications of soundscape concepts and techniques in urban areas'.
- Pijanowski, B. C., Villanueva-Rivera, L. J., Dumyahn, S. L., Farina, A., Krause, B. L., Napoletano, B. M., ... & Pieretti, N. (2011). "Soundscape ecology. the science of sound in the landscape", *BioScience*, 61(3), 203-216.
- Porteous, J. D., & Mastin, J. F. (1985). Soundscape. *Journal of Architectural and Planning Research*, 169-186.
- Scarre, C., & Lawson, G. (2006). "Archaeoacoustics (McDonald Institute Monographs, Cambridge)', *McDonald Institute for Archaeological Research*.
- Schafer, R. M. (1993). "The soundscape. Our sonic environment and the tuning of the world', *Simon and Schuster*.
- Schulte-Fortkamp, B. (1994). "Geräusche beurteilen im Labor', Entwicklung interdisziplinärer Forschungsmethoden und ihre forschungssoziologische Analyse. Düsseldorf. *VDI*.
- Stea, D., & Blaut, J. M. (1973). Toward a developmental theory of spatial learning. *na*.
- Sun, K., De Coensel, B., Filipan, K., Aletta, F., Van Renterghem, T., De Pessemer, T., ... & Botteldooren, D. (2019). "Classification of soundscapes of urban public open spaces. *Landscape and Urban Planning*", 189, 139-155.
- Taylor, N. (1999). "The elements of townscape and the art of urban design', *Journal of Urban Design*, 4(2), 195-209.
- Timmermans, H., & Golledge, R. G. (1990). Applications of behavioural research on spatial problems II. preference and choice. *Progress in human geography*, 14(3), 311-354.
- Toprak, R., & Aktürk, N. (2004). Gürültünün insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri. *Türk Hijyen ve Deneysel Biyoloji Dergisi*, 61(1), 49-58.

- Van Kamp, I., Klaeboe, R., Kruize, H., Brown, A. L., & Lercher, P. (2016, August). "Soundscapes, human restoration and quality of life", In INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings (Vol. 253, No. 7, pp. 1205-1215). *Institute of Noise Control Engineering*.
- Vogiatzis, K., & Remy, N. (2015). "Assessment of the Environmental Noise due to Aircraft Operation at the CORFU International Airport according to the 2002/49/EC Directive and the new Greek National Legislation", In Proceedings of the Euronoise.
- Vogiatzis, K., & Remy, N. (2017). "Soundscape design guidelines through noise mapping methodologies. An application to medium urban agglomerations", *Noise Mapping*, 4(1), 1-19.
- Wang, S. M. (2014). Public service space remodeling based on service design and behavioral maps. *Journal of Industrial and Production Engineering*, 31(2), 76-84.
- Xu, J. S., Li, Z., & Liu, Y. W. (2012). A Research on Design Strategies for "Non-Landmark Buildings" in Urban Design. In Advanced Materials Research (Vol. 450, pp. 989-994). *Trans Tech Publications Ltd*.
- Yan, W., & Forsyth, D. A. (2005, January). Learning the behavior of users in a public space through video tracking. In 2005 Seventh IEEE Workshops on Applications of Computer Vision (WACV/MOTION'05)-Volume 1 (Vol. 1, pp. 370-377). *IEEE*.
- Zhang, H., & Lin, S. H. (2011). "Affective appraisal of residents and visual elements in the neighborhood. A case study in an established suburban community", *Landscape and Urban Planning*, 101(1), 11-21.
- Zhang, M., & Kang, J. (2007). "Towards the evaluation, description, and creation of soundscapes in urban open spaces", *Environment and Planning B. Planning and design*, 34(1), 68-86.
- Zhou, M. (2014). "Research on Soundmarks of Soundscape at Historical District", In Applied Mechanics and Materials (Vol. 584, pp. 521-524). *Trans Tech Publications*.
- Zwicker, E., & Fastl, H. (2013). "Psychoacoustics. Facts and Models", vol.22, *Springer Science & Business Media*.

EKLER

EK-1 ODAK NOKTALARINA YÖNELİK ANKET SORULARI

ODAK NOKTALARINA YÖNELİK ANKET SORULARI

KULLANICI PROFİLİ SORULARI

1. Cinsiyet: K ☐ E ☐
2. Yaş: 18 -24 ☐ 25 -34 ☐ 35-44 ☐ 45-54 ☐ 55-65 ☐
3. Eğitim durumu: Okur- yazar değil ☐ İlkokul ☐ lise ☐ Üniversite ☐
4. Mesleği:
5. Konyalı mısınız? Evet ☐ Hayır ☐
Hayır, ise – Konya'da mı yaşıyorsunuz?.....
6. Evet ise-kaç yıldır Konya'da yaşıyorsunuz?.....
7. Hızlı Tren İstasyonu – Mevlâna Müzesi güzergâhını ne kadar tanıyorsunuz: (1: hiç tanımıyorum, 5: çok iyi tanıyorum)
- | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
8. Bu güzergâhı genellikle ne için kullanıyorsunuz?
- Okula gitmek için ☐ Eve gitmek için ☐ İşe gitmek için ☐ Merkeze olduğu için ☐ Alışveriş yapmak için ☐ Diğer.....
- DE YÖNELİK SORULAR**
9. Bu noktaya kadar aşağıdaki tabloda verilen değişkenlerden hangi ses veya sesleri duydunuz?

SESE YÖNELİK SORULAR

[illegible]

9. Bu noktaya kadar ses ortamını tanımlayan kelimeyi işaretleyebilir misiniz?(En fazla 3 tane seçiniz)

	Kelimele kathıyorum										Kelimele kathıyorum																			
	1		2		3		4		5		1		2		3		4		5											
	Konya hızlı tren istasyonu					Anıt Meydanı					Camlı köşk (zafer meydanı)					Şehitler abidesi ve çevresi					Kayalı park					Mevlâna Türbesi Meydanı				
Hoşnutsuz	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Hoşnut veren				
Bilinmeyen	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Tanıdık, Aşına				
Standart, sıradan	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Karakteristik, Özgün, değişik				
Kesintili-süreklili olmayan – Dağınık- Ritmik olmayan	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Süreklili- devamlı – Düzenli - Ritmik				
Sinir bozucu	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Dinlendirici				
Gürültülü	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Sessiz, sakin				
Karışık - Çeşitli	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Karışık olmayan - Tekdüze				
Monoton-cansız - Sıkıcı	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Canlı-yaşam dolu- Eğlenceli				
Yapay	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Doğal				
Uyumsuz	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Uyumlu				
Yoğun	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Hafif				

10. Bulduğunuz ortamı gürültü ve konfor açısından değerlendirebilir misiniz?

Odak noktası	Çok sessiz	Sessiz	Ne sessiz ne de gürültülü	Gürültülü	Çok gürültülü
Konya hızlı tren istasyonu					
Anıt Meydanı					
Camlı köşk (zafer meydanı)					
Şehitler abidesi ve çevresi					
Kayalı park					
Mevlâna Türbesi Meydanı					

Odak noktası	Çok rahatlatıcı	Rahatlatıcı	Ne rahat ne de rahatsız edici	Rahatsız edici	Çok rahatsız edici
Konya hızlı tren istasyonu					
Anıt Meydanı					
Camii köşk (zafer meydanı)					
Şehitler abidesi ve çevresi					
Kayalı park					
Mevlâna Türbesi Meydanı					

ALANIN GÖRSEL ESTETİK ÇEKİCİLİĞİNE YÖNELİK SORULAR

11. Bu noktaya kadar yürüdüğünüz güzergâh boyunca sizi görsel estetik açıdan en çok etkileyen kentsel öge ne oldu?
12. Bulduğunuz odak noktasında sizi görsel estetik açıdan en çok etkileyen kentsel öge nedir?

Konya hızlı tren istasyonu - Anıt Meydanı	
Anıt Meydanı - Camii köşk (zafer meydanı)	
Camii köşk (zafer meydanı) - Şehitler abidesi ve çevresi	
Şehitler abidesi ve çevresi - Kayalı park	
Kayalı park - Mevlâna Türbesi Meydanı	

Konya hızlı tren istasyonu	
Anıt Meydanı	
Camii köşk (zafer meydanı)	
Şehitler abidesi ve çevresi	
Kayalı park	
Mevlâna Türbesi Meydanı	

13. Bulduğunuz odak noktasında görsel estetik açıdan beğendiğiniz ve beğenmediğiniz özellikler nelerdir?

Beğendiğiniz Özellikler	Beğenmediğiniz Özellikler
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6

EK-2 AKSIN GENELİNE YÖNELİK SORULAR

GÜZERGAHIN GENELİNE YÖNELİK SORULAR

1. Durduğumuz tüm konuları tekrar düşünün. Genel olarak, test ettiğiniz ses ortamını nasıl sınıflandırırsınız?

Çok kötü	Kötü	Ne kötü ne iyi	İyi	Çok iyi
6	25	37	22	10

2. Bugün deneyimlediğiniz farklı 'ses ortamlarının' hangisi daha iyiydi? (1 tane seçilecek)

Konya hızlı tren istasyonu	Anıt Meydanı	Camlı köşk (zafer meydanı)	Şehitler abidesi ve çevresi	Kayalı park	Mevlâna Türbesi Meydanı

3. Burada bulunduğunuz süre boyunca en çok hangi sesi/sesleri duymak istersiniz / istemezsiniz?

İstenilen sesler	İstenilmeyen sesler

4. Bu 'ses yürüyüşü' deneyimi sonrasında tüm güzergâhın ses ortamı için önerileriniz var mı?

.....

5. Bu güzergâh üzerinde en dikkatinizi çeken, aklınızda kalan, sizi etkileyen bir sokak, bir yapı ya da herhangi bir kentsel öge mevcut mu? (Sokak, meydan, çeşme, çatı, cephe vb....)

.....

6. Bugün deneyimlediğiniz farklı 'görsel ortamların' hangisi daha iyiydi? (1 tane seçilecek)

Konya hızlı tren istasyonu	Anıt Meydanı	Camlı köşk (zafer meydanı)	Şehitler abidesi ve çevresi	Kayalı park	Mevlâna Türbesi Meydanı

7. Bu 'görsel algılama yürüyüşü' deneyimi sonrasında tüm güzergâhın görsel ortamı için önerileriniz var mı?

.....

8. Bu güzergâhı tek bir cümle ile tanımlamanız istense bu cümle ne olurdu?

.....

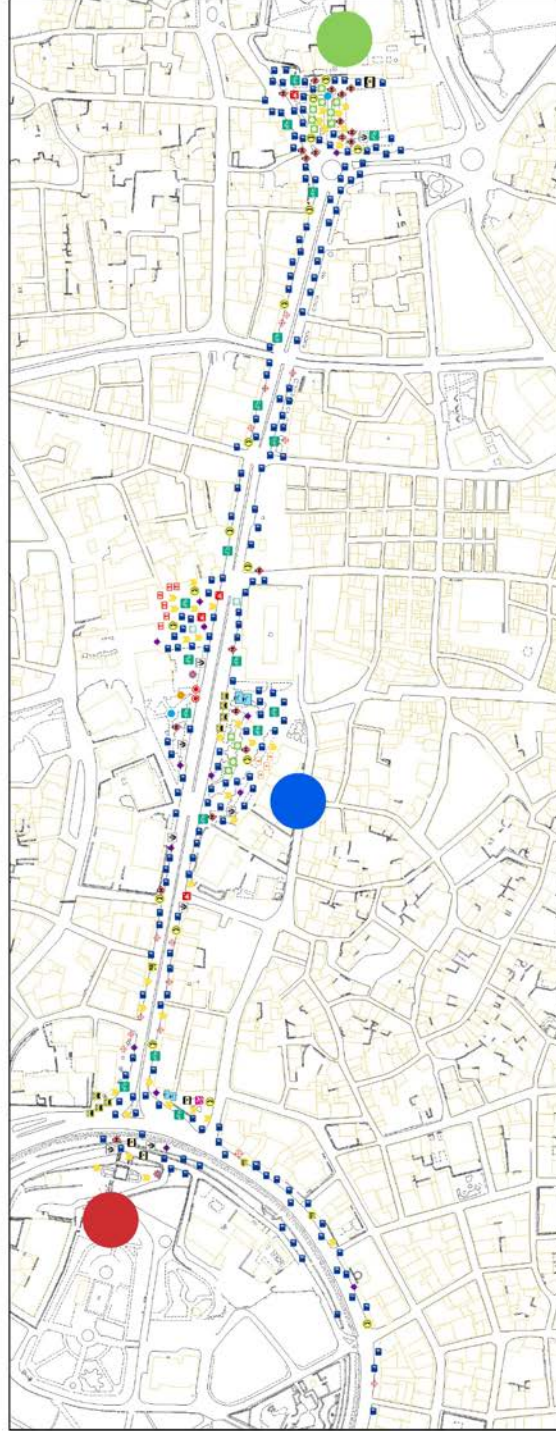
9. Bu güzergâh genelinde aşağıdaki faktörlerden hangisi bu çevreye özgünlük katmaktadır?

Doğal görünüm	
Görsel değeri, çekiciliği	
Tarihi dokusu, ruhu	
Sosyal-kültürel yapı	
Alanın canlılığı, hareketi	
İnsanları	
Duyduğum sesler, ses ortamı	
Diğer	

10. Aklınızda kaldığı kadarıyla aşağıya bu güzergâhın bir krokisini çizebilir misiniz?

EK-3 DAVRANIŞ HARİTALARI

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta içi
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ
 SAAT:10-12
 NEMLİKURU:32%
 HAVA DURUMU:SICAKLIK:25 C
 RÜZGAR DURUMU:22 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelenmektedir



ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta İçi

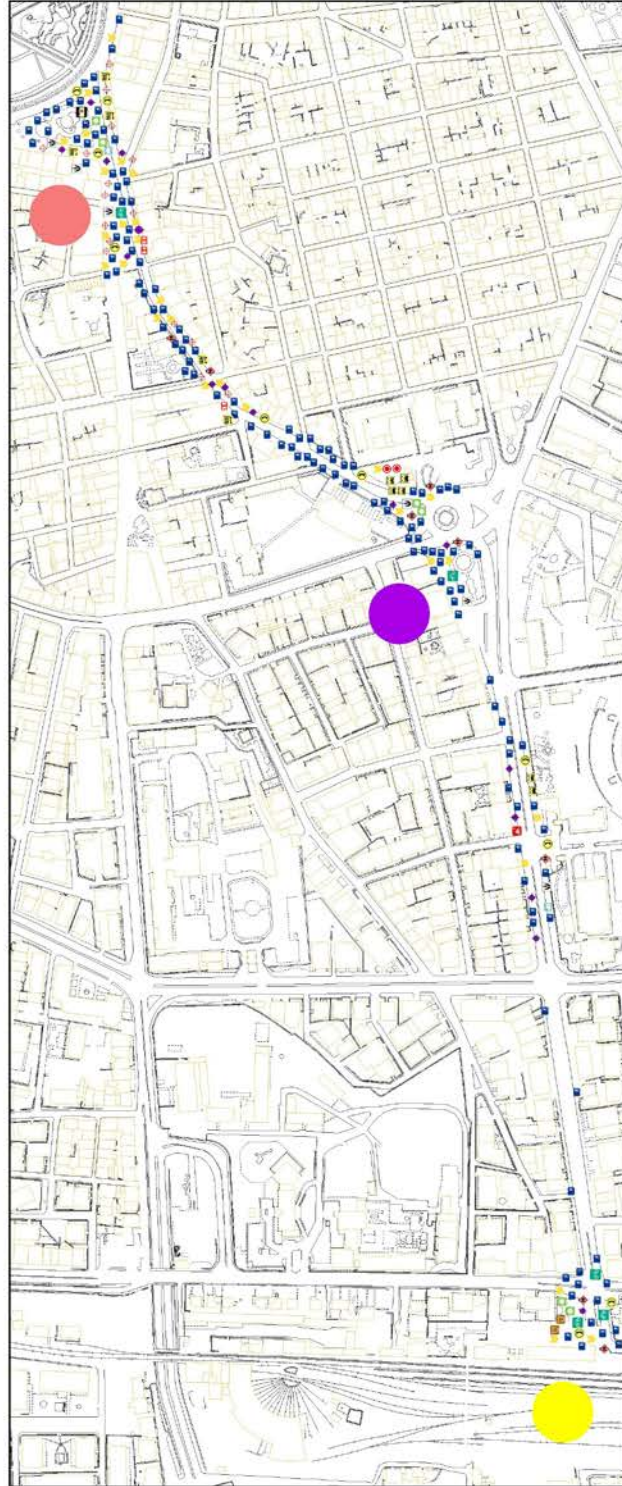
SAAT: 10-12

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 25 C

BULUTLU: GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİKURU: 32%

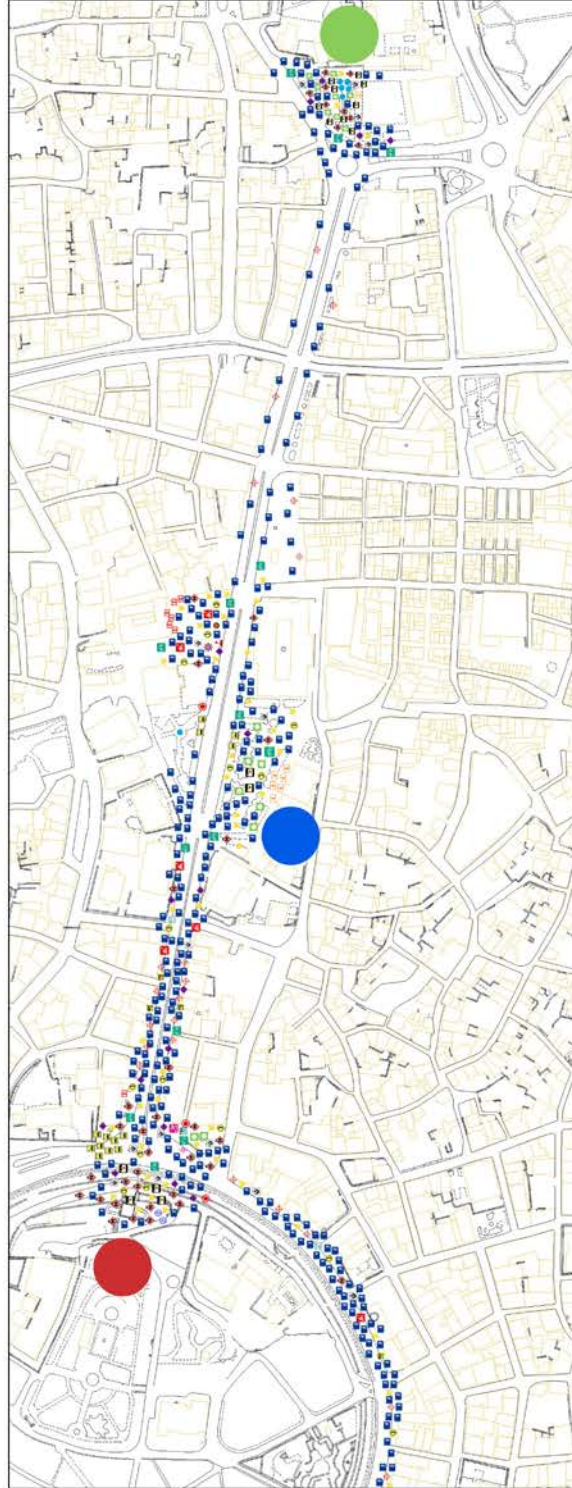
RÜZGAR DURUMU: 22 km/s



LEJAND	
	Yürüme
	Ayakta duma (seyretme)
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	Otobüs bekleme
	Sohbet etme
	Bankta oturma
	Fotoğraf çekme
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Çocuk arabası ile birlikte yürüme
	Alışveriş yapma
	Abdest alma
	Bilet doldurma
	semit salma
	Valizle yürüme
	Atından para çekme
	Motor sürme
	Çay içmek
	Camlı köşk
	Anıt Meydanı
	Tren Gar
	yollar
	bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelenmektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta İçi
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ
 SAAT:12-14
 HAVA DURUMU:SICAKLIK:29 C
 NEMLİKURU:21% RÜZGAR DURUMU:10 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir



ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta İçi

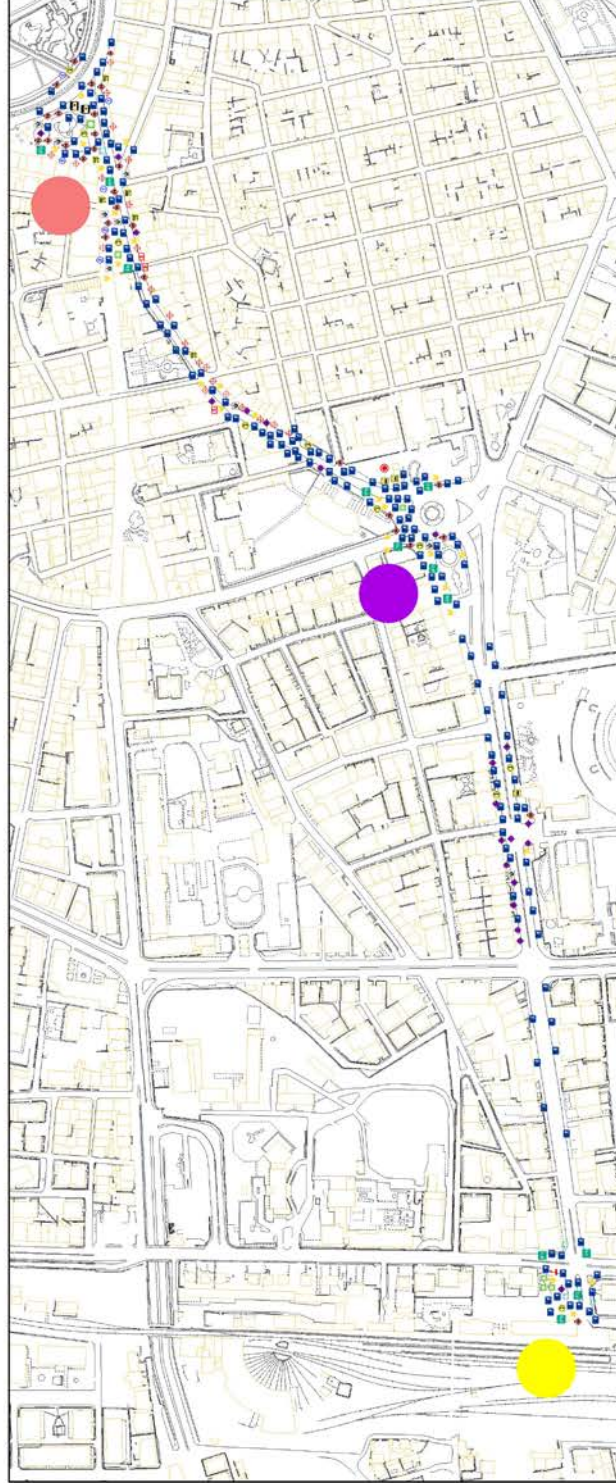
SAAT: 12-14

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 29 C

BULUTLU\GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİK KURU: 21%

RÜZGAR DURUMU: 10 km/s

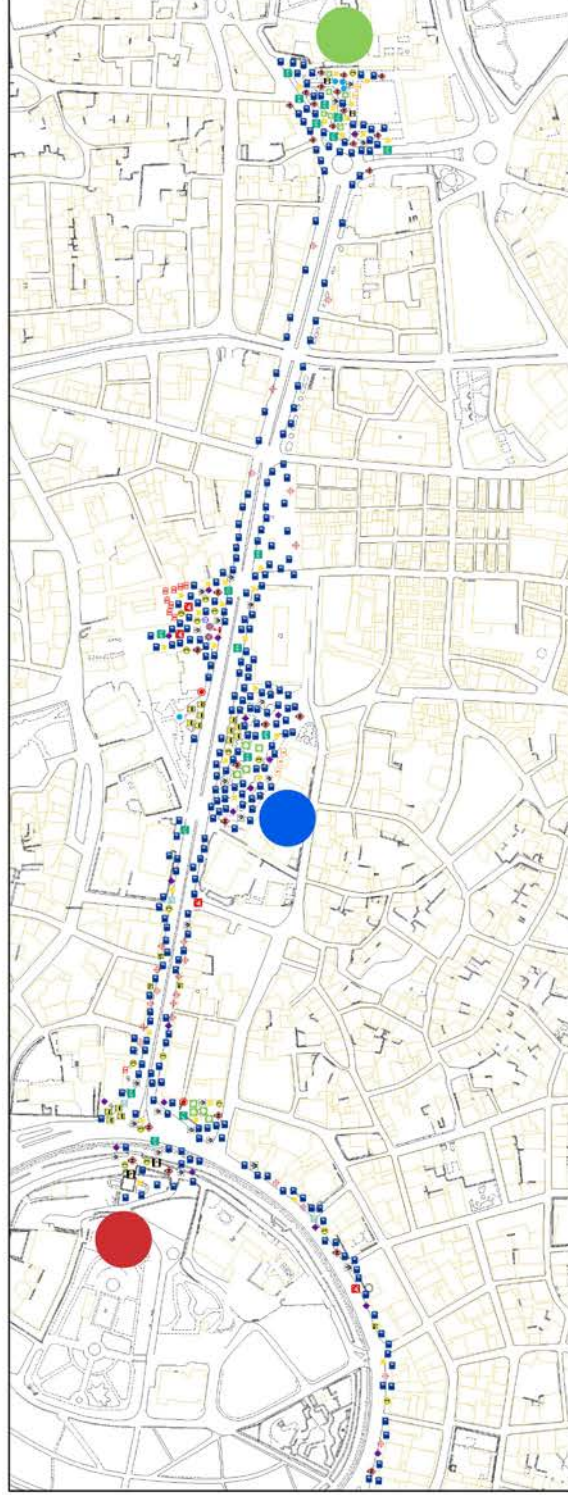


LEJAND

- Yürüme
- Bankta oturma
- Ayakta durma (seyretme)
- Vitrinlere bakarak yürüme
- Valizle yürüme
- Alışveriş yapma
- Fotoğraf çekme
- Bilet doldurma
- Telefonla konuşma
- Biskülete binme
- otobüs bekleme
- Çocukla birlikte yürüme
- Sohbet etme
- Dolmuş Bekleme
- Yemek yemek
- Bebek arabası ile birlikte yürüme
- Atından para çekme
- Camlı köşk
- Anıt Meydanı
- Tren Gar
- yollar
- bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta İçi
 SAAT: 14-16
 HAVA DURUMU: SICAKLIK: 28 C
 BULUTLU: GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ
 NEMLİ: KURU: 23%
 RÜZGAR DURUMU: 15 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelenmektedir

LEJAND

	Yürüme
	Bankta oturma
	Ayakta durma (seyretme)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Oyun oynama
	Valizle yürüme
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekime
	Abdest alma
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sohbet etme
	Sıradaki bekleme
	Doğmuş Bekleme
	Yemek yemek
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Atından para çekme
	Camiye girme
	Motor sürme
	Mevlana Türbesi
	Kayalı Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi
	yollar
	bina

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta İçi

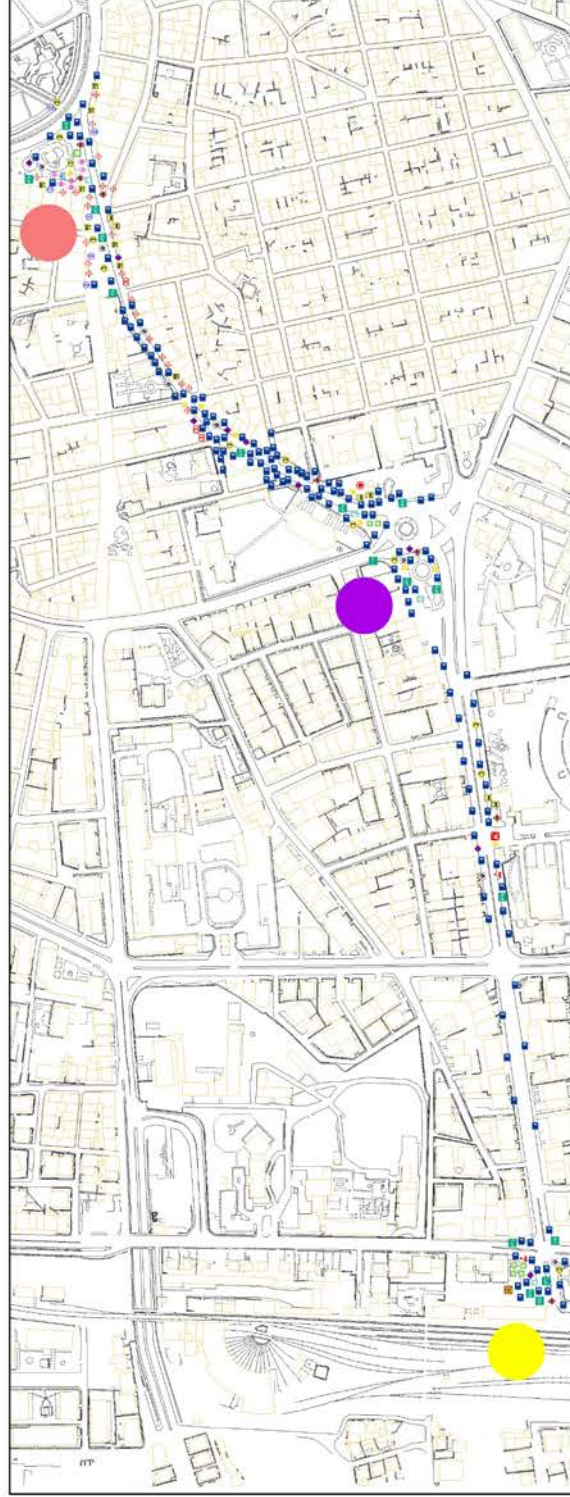
SAAT: 14-16

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 28 C

BULUTLU\GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİKURU: 23%

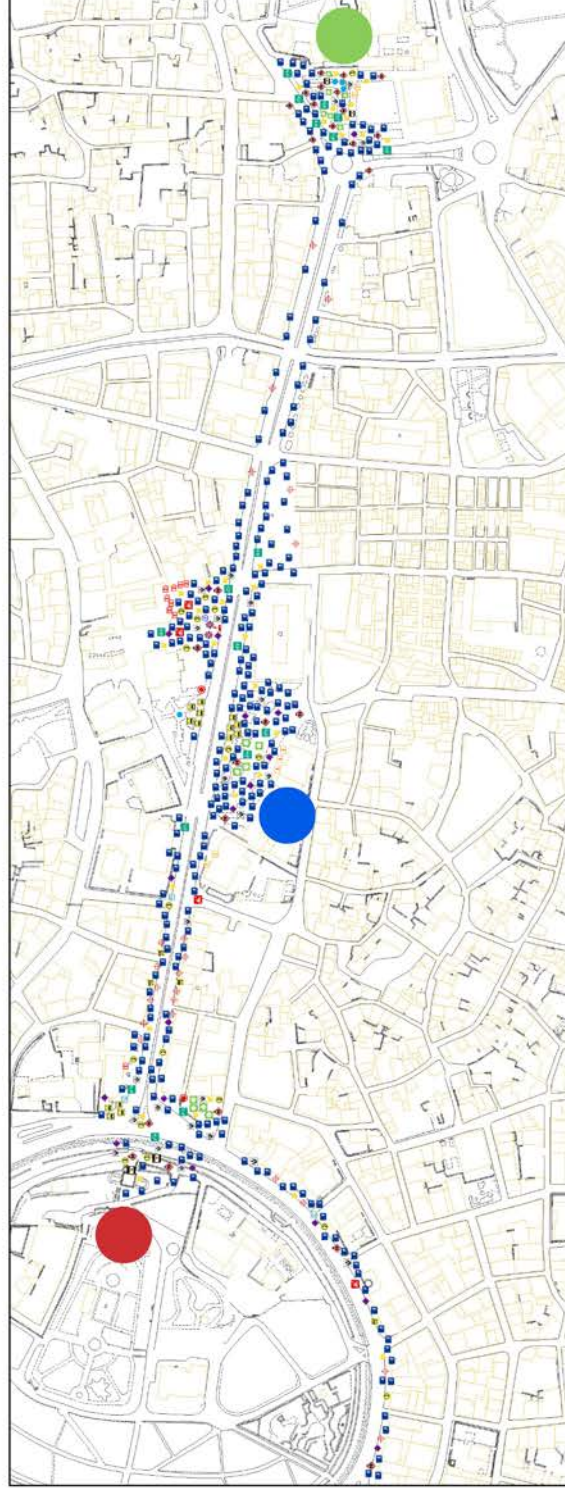
RÜZGAR DURUMU: 15 km/s



LEJAND	
	Yürüme
	Bankta oturma
	Ayakta durma (seyretme)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Valizle yürüme
	Çeşmeyi kullanma
	Alışveriş yapma
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sorbet eime
	Doluş Bekleme
	Yemek yemek
	Çay içmek
	Dondurma Yeme
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Altından para çekme
	Motor sürme
	Camlı köşk
	Anıt Meydanı
	Tren Gar
	yollar
	bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta İçi
 SAAT: 16-19
 HAVA DURUMU: SICAKLIK: 29 C
 BULUTLU: GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ
 NEMLİ: KURU: 25%
 RÜZGAR DURUMU: 18 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

LEJAND

	Yürüme		Ayakta durma (seyretme)
	Bankta oturma		Vitrinlere bakarak yürüme
	Oyun oynama		Valizle yürüme
	Alışveriş yapma		Fotoğraf çekime
	Fotoğraf alma		Abdest alma
	Biller doldurma		Telefonla konuşma
	Bisiklete binme		otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme		Sohbet etme
	Dolmuş Bekleme		Yemek yemek
	Bebek arabası ile birlikte yürüme		Atırdan para çekme
	Camiye girme		Motor sürme
	Mevlana Türbesi		Kayalar Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi		yollar
	bina		

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta İçi

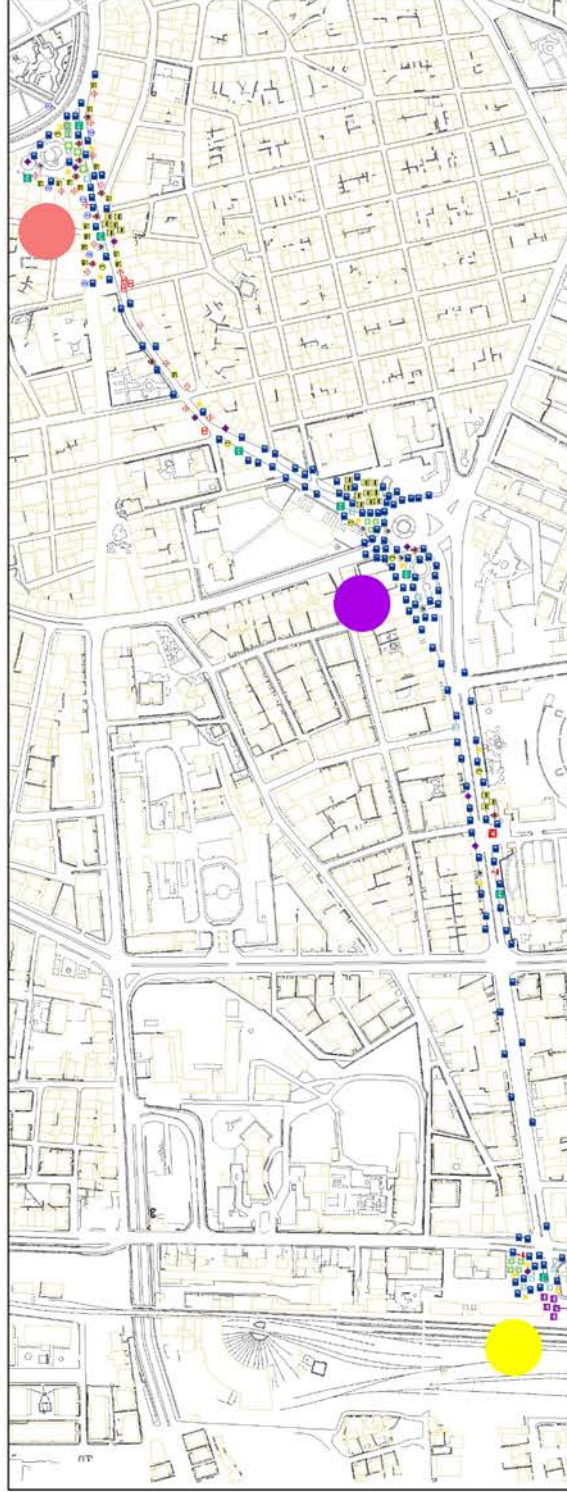
SAAT: 16-19

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 29 C

BULUTLU\GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİKURU: 25%

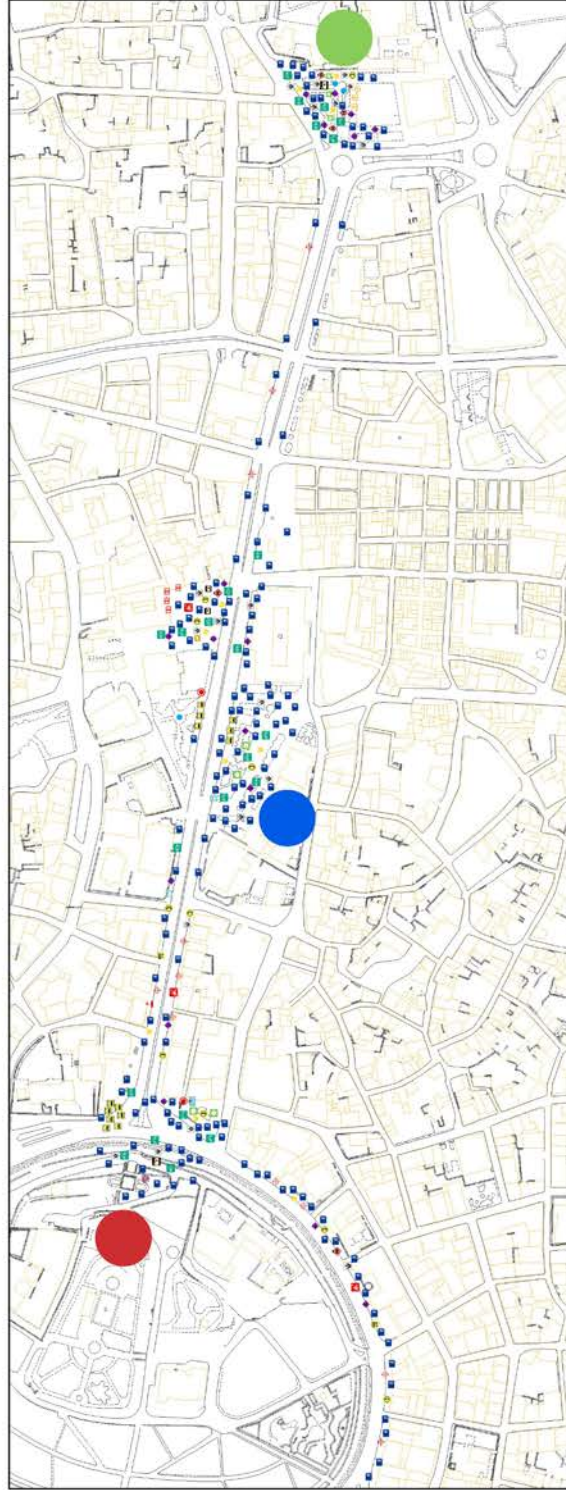
RÜZGAR DURUMU: 18 km/s



LEJAND	
	Yürüme
	Bankta oturma
	Ayakta durma (seyretme)
	Virirlere bakarak yürüme
	Valizle yürüme
	Kaykay yapma
	Alışveriş yapma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sorbet etme
	Dolmuş Bekleme
	Yemek yemek
	Taksiden inme
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Atından para çekme
	Motor sürme
	Camlı köşk
	Anıt Meydanı
	Tren Gar
	yollar
	bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta Sonu
 SAAT:10-12
 HAVA DURUMU:SICAKLIK:24 C
 RÜZGAR DURUMU:11 km/s
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ
 NEMLİKURU:38%



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

LEJAND	
	Yürüme
	Banka oturma
	Ayakta durma (seyirme)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Oyun oynama
	Valide yürüme
	Çeşmeyi kullanma
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekimne
	Abdest alma
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Biskütle binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sohbet etme
	Dolmuş Bekleme
	Köpekla birlikte yürüme
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Almiden para çekme
	Camiye girme
	Motor sürme
	Mevlana Türbesi
	Kayalı Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi
	yollar
	bina

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta Sonu

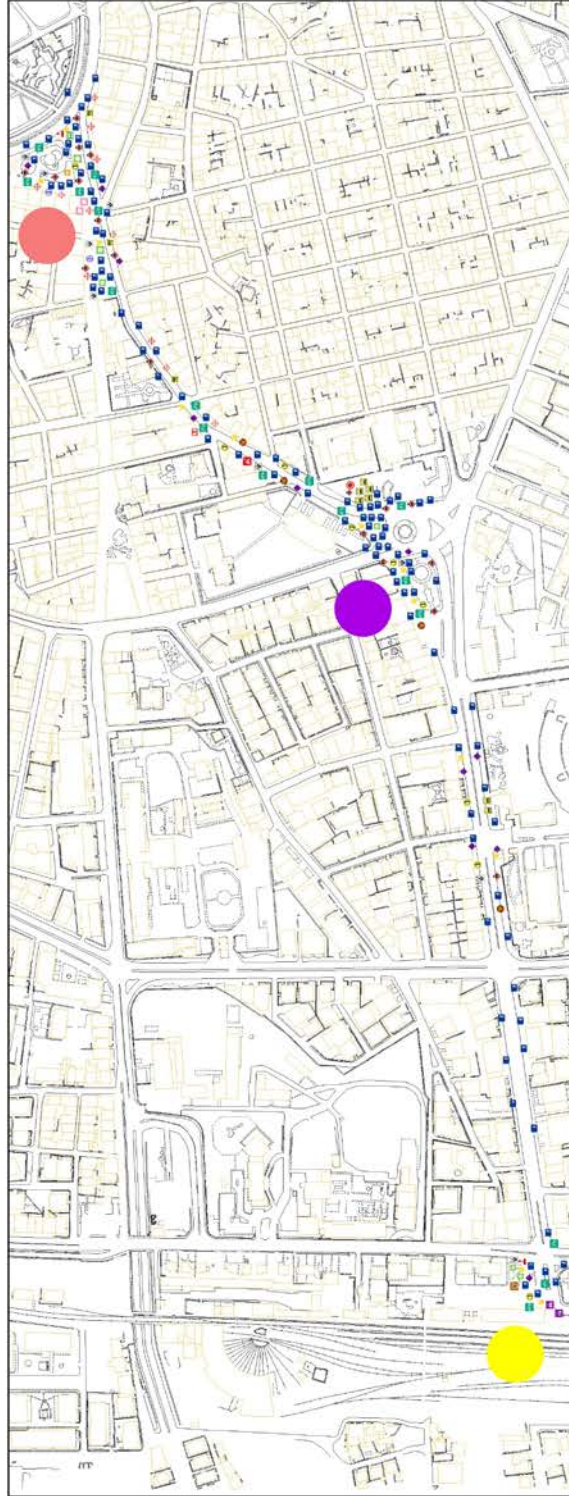
SAAT: 10-12

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 24 C

BULUTLU GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİKURU: 38%

RÜZGAR DURUMU: 11 km/s

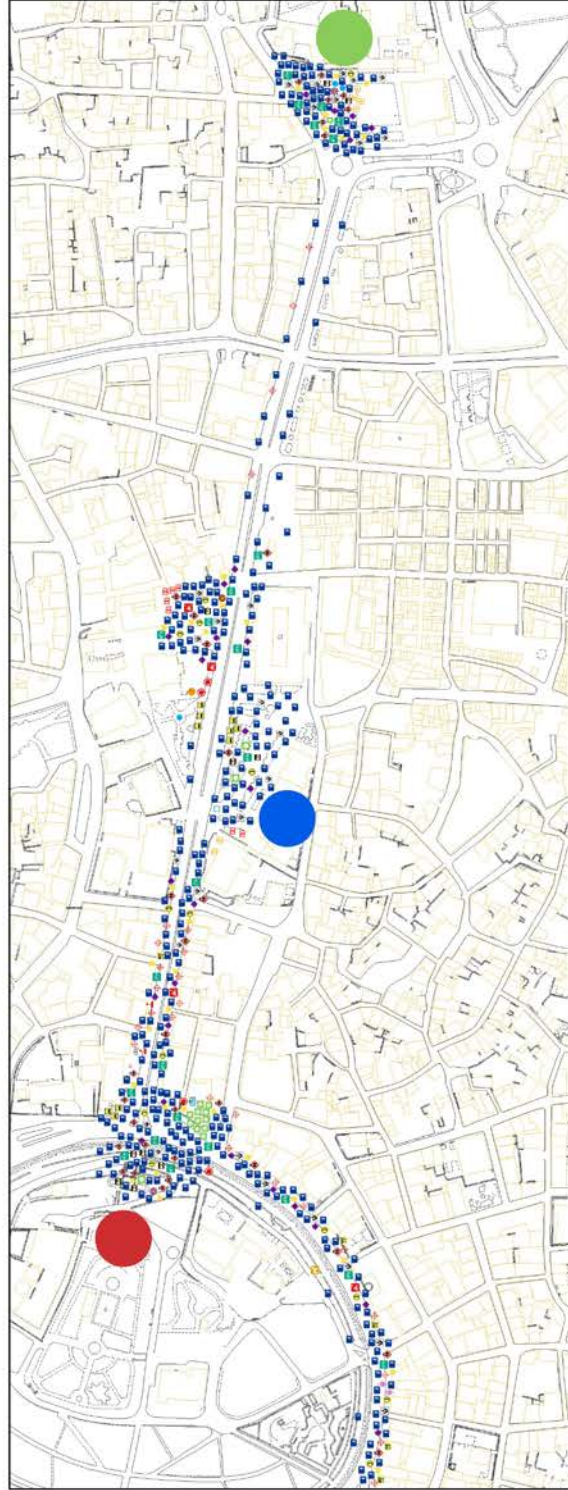


LEJAND

	Yürüme
	Banka olurma
	Ayakta durma (seyretme)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekme
	Bilet dolurma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sohbet etme
	Taksiden inme
	Kahve içmek
	Pazar arabasıyla yürüme
	Köpeklerle birlikte yürüme
	Kayak yapma
	Dinlenmek
	Yemek yemek
	Çay içmek
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Aracın para çekme
	Motor sürme
	Camlı köşk
	Antik Meydanı
	Tren Garı
	yollar
	bin

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta Sonu
 SAAT:12-14
 HAVA DURUMU:SICAKLIK:28 C
 RÜZGAR DURUMU:15 km/s
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ
 NEMLİKURU:26%



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

LEJAND	
	Yürüme
	Bankla oluma
	Ayakta durma (seyrname)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Oyun oynama
	Valizle yürüme
	Çiğneyi kullanma
	Elmek satın alma
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekme
	Abdest alma
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Bakilete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Sohbet etme
	Pazar arabasıyla Yürüme
	Doluş Bekleme
	Köpekli birlikte yürüme
	Dondurma Yeme
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Alından para çekme
	Camiye girme
	Motor sürme
	Mevlana Türbesi
	Kayal Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi
	yollar
	bina

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta Sonu

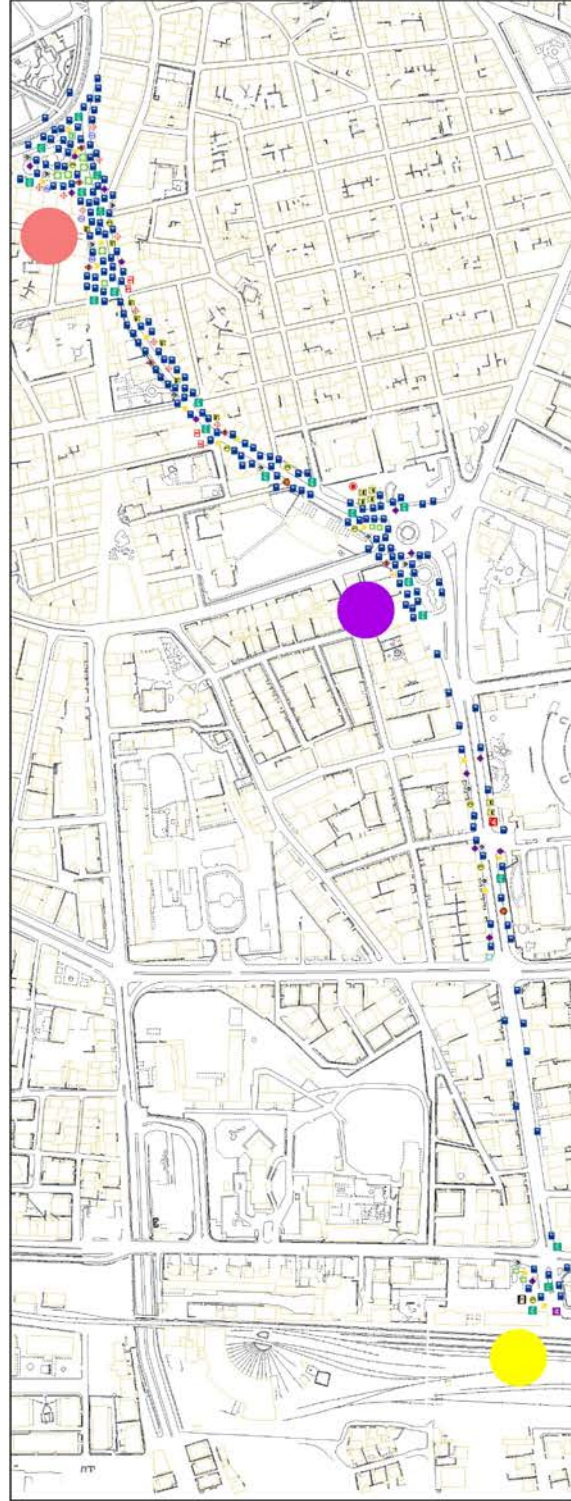
SAAT: 12-14

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 28 C

BULUTLU GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

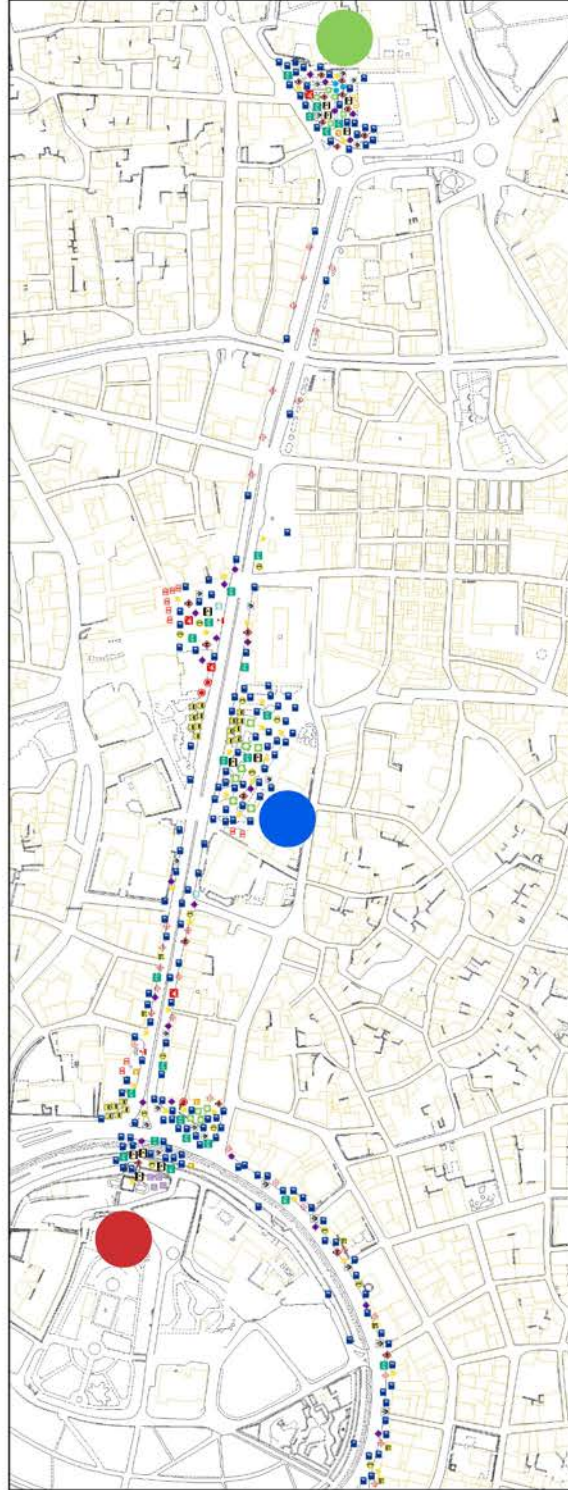
NEMLİKURU: 26%

RÜZGAR DURUMU: 15 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta Sonu
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ SAAT:14-16 HAVA DURUMU:SICAKLIK:26 C
 NEMLİKURU:37% RÜZGAR DURUMU:23 km/s



LEJAND	
	Yürüne
	Banka oluma
	Ayakta durma (seyretme)
	Vitrinlere bakarak yürüne
	Valizle yürüne
	Çalışmayı kullanma
	Ekmeğin satın alma
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekme
	Abdest alma
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüne
	Sohbet etme
	Piknik Yapmak
	Dolmuş Bekleme
	Köpeklerle birlikte yürüne
	Bebek arabası ile birlikte yürüne
	Atmiden para çekme
	Camıye girme
	Motor sürme
	Mevlana Türbesi
	Kayalı Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi
	yollar
	bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta Sonu

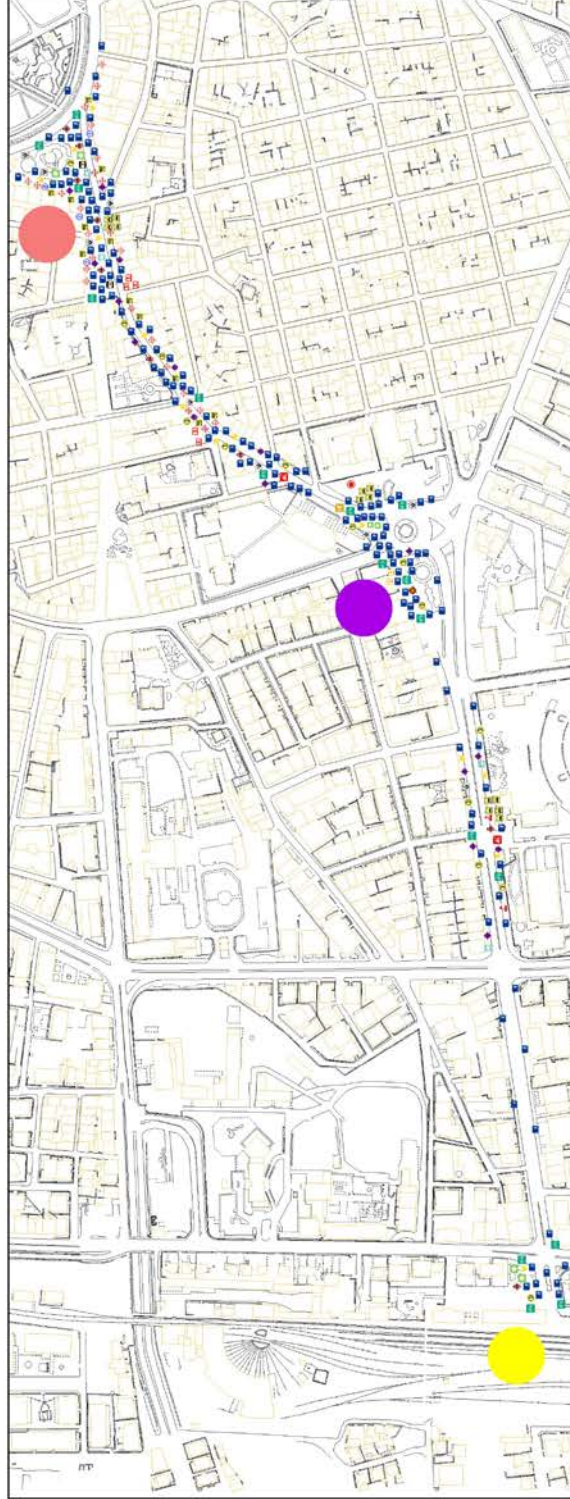
SAAT: 14-16

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 26 C

BULUTLU GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİK KURU: 37%

RÜZGAR DURUMU: 23 km/s



LEJAND

	Yürüme
	Banka olurma
	Ayakta durma (seyretme)
	Vitrinlere bakarak yürüme
	Valizle yürüme
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekilme
	Bilet doldurma
	Telefonla konuşma
	Bisiklete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüme
	Camiye girme
	Pazar arabasıyla Yürüme
	Köpeklerle birlikte yürüme
	Sohbet etme
	Dolmuş Bekleme
	Yemek yemek
	Bebek arabası ile birlikte yürüme
	Atlıden para çekme
	Camiye girme
	Motor sürme
	Camlı Köşk
	Anıt Meydanı
	Tren Gar
	yollar
	bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

ÖRNEK ALAN: Mevlana Türbesi - Şehitler Abidesi ve Çevresi
 Zaman: Hafta Sonu
 SAAT:16-19
 HAVA DURUMU:SICAKLIK:25 C
 BULUTLU\GÜNEŞLİ:GÜNEŞLİ
 NEMLİKURU:30%
 RÜZGAR DURUMU:17 km/s



* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir

LEJAND	
	Yürüne
	Bankla oturma
	Ayakta durma (seyretme)
	Yerlere bakarak yürüne
	Oyun oynama
	Valizle yürüne
	Çeşmeyi kullanma
	Elmek satın alma
	Alışveriş yapma
	Fotoğraf çekilme
	Abdest alma
	Bilet edinme
	Telefonla konuşma
	Blakete binme
	otobüs bekleme
	Çocukla birlikte yürüne
	Sorbet tırme
	Mizik Çalmak
	Kaykay yapma
	Dömuş Bekleme
	Yemek yemek
	Köpeklerle birlikte yürüne
	Bebek arabası ile birlikte yürüne
	Arından para çekme
	Camiya girme
	Motor sürme
	Mevlana Türbesi
	Kayak Park
	Şehitler Abidesi ve Çevresi
	yollar
	binä

ÖRNEK ALAN: Camlı Köşk - Tren Gar

Zaman: Hafta Sonu

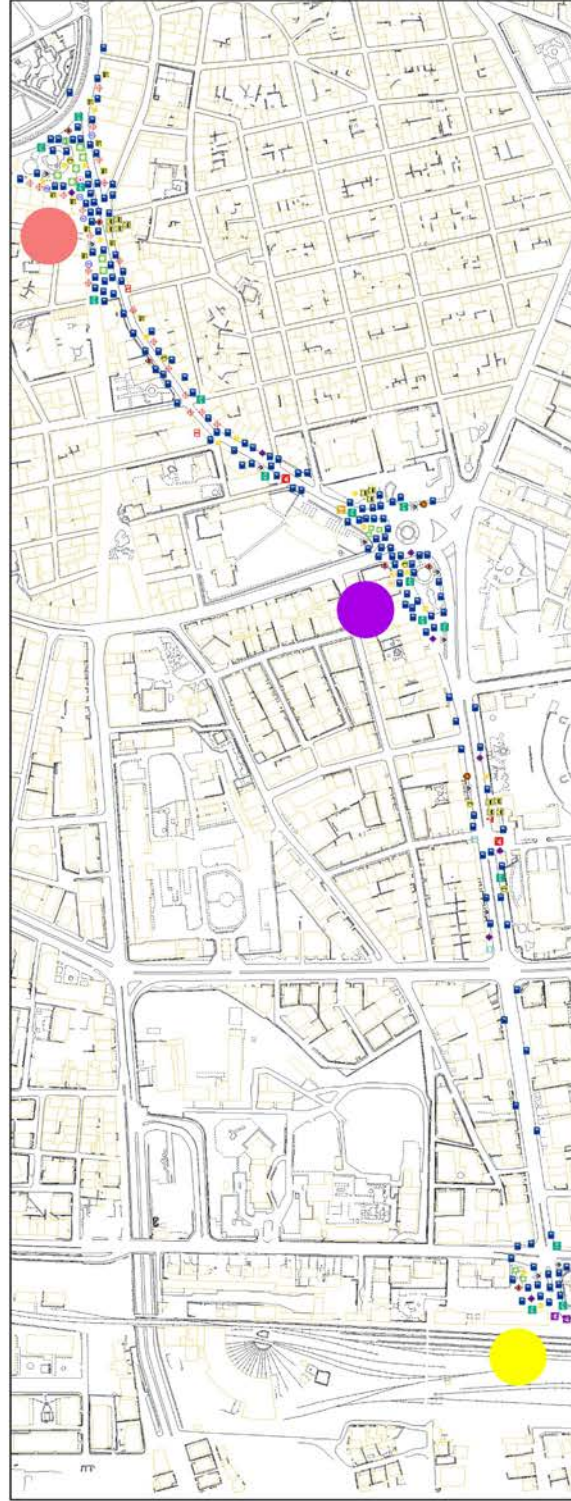
SAAT: 16-19

HAVA DURUMU: SICAKLIK: 25 C

BULUTLU GÜNEŞLİ: GÜNEŞLİ

NEMLİKURU: 30%

RÜZGAR DURUMU: 17 km/s



LEJAND

- Yürüme
- Bankta olurma
- Ayakta durma (seyretme)
- Vitrinlere bakarak yürüme
- Vazide yürüme
- Alışveriş yapma
- Müzik Çalmak
- Fotoğraf çekime
- Telefonla konuşma
- Bisiklete binme
- otobüs bekleme
- Çocukla birlikte yürüme
- Camiye girme
- Pazar arabasında Yürüme
- Köpekle birlikte yürüme
- KayKay yapma
- Sohbet etme
- Dolmuş Bekleme
- Yemek yemek
- Bebek arabası ile birlikte yürüme
- Atm'den para çekme
- Camiye girme
- Motor sürme
- Camli köşk
- Anıt Meydanı
- Tren Gar
- yollar
- bina

* Haritadaki her symbol 3 kişiyi simgelemektedir