



Yürüyüş Güzergâhlarında Mekânsal-Görsel Niteliklerin Algı ve Aktivite Üzerindeki Etkileri; Nevşehir Örneği

Esra ÖZHANCI¹

¹ Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 50300, Nevşehir, Türkiye.

Öz

Günümüzde bir kent içi alanın yaya kullanımı açısından doğru tasarlanması, kentsel yeşil alan ve peyzaj tasarımı açısından olduğu kadar, doğrudan ve dolaylı biçimde kent halkının sağlığı açısından da önemsenmesi gereken bir alandır. Mevcut imar durumları sonucu kent merkezleri bu açıdan çok kısıtlanmış olsa da, mahalle bazında ekolojik ve sosyolojik açıdan örnek alanlar yaratılarak, kent dokusuna doğru bir yön verilmesi mümkündür.

Bu çalışmada; Nevşehir kenti Güzelyurt Mahallesi içerisinde yer alan, kentin ve mahallenin yerleşim yapısı açısından estetik ve fonksiyonel değeri ile dikkati çeken 80. Yıl Bulvarı, çalışma alanı olarak seçilmiştir. 1,87 km uzunluğundaki yürüyüş güzergâhı, yaya kullanımı açısından değerlendirilmiş, üzerinde yer alan kullanımlar ve yolun kimliği üzerindeki etkileri saptanmış, güzergâhın peyzaj kalite nitelikleri ortaya konmuştur. Bu amaçla, mekânsal analiz ve görsel analiz gerçekleştirilmiştir. Kullanıcı anketleri ile de kullanıcı değerlendirmeleri belirlenmiş, öneri ve değerlendirmelerde bulunulmuştur. Mekânsal analize göre; büyük ölçüde yaya/trafik güvenliği ve yaya standartları temelinde yer alan nitelikler olumsuzluk ifade etmiştir. Anketlere göre; yol yürünebilirdir, ancak bisiklet ve trafik güvenliği konusunda yetersizdir. Ayrıca güzergâhın bitkisel tasarımı, yolun çizgisel etkisini belirlemiş, oldukça belirgin bir algı unsuru olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yaya, yaya yolu, yürünebilirlik, algı, peyzaj.

The Effects of Spatial-Visual Features in Walking Roads on Perception and Activity; Sample of Nevşehir

Abstract

Today, the correct designing of an urban area in terms of pedestrian usage is a field that should be considered in terms of the urban green area and landscape design as well as the health of the city people, directly and indirectly. Although the urban centers are very restricted due to the current development situation, it is possible to give a direction towards urban texture by creating sample neighborhood areas in terms of ecological and sociological terms.

In this study; The 80th Year Avenue in Nevşehir city Guzelyurt District, which attracted attention with its aesthetic and functional value in terms of settlement structure of the city and its neighborhood, was chosen as the study area. The walking route with a length of 1,87 km was evaluated in terms of pedestrian usage, the uses on it and their effects on the identity of the road were determined and the landscape qualities of the route were determined. For this purpose, space analysis and visual analysis were carried out. User evaluations were determined surveys and suggestions and evaluations were made. According to spatial analysis; the qualifications on the basis of pedestrian / traffic safety and pedestrian standards are mostly negative. According to the questionnaires; the road is walkable but it is inadequate about bicycle and traffic safety. In addition, the plant design of the route determines the linear effect of the path, has become a very distinct perception element.

Keywords: Pedestrian, pedestrian way, walkability, perception, landscape.

*Sorumlu Yazar (Corresponding Author):

Esra Özhançcı (Yrd.Doç.Dr.); Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 50300, Nevşehir, Türkiye. E-mail: eoZHANCI@nevsehir.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2789-6380

Geliş (Received) : 25.10.2017
Kabul (Accepted) : 08.02.2018
Basım (Published) : 16.04.2018

1. Giriş

Son yüzyılda dünyada ve ülkemizde, kentlerde mahalle yapısı değişim göstermiştir. Çok katlı, yoğun yapılaşma ve mahalle içinde geleneksel paylaşım alanlarının azalması; komşuları ile tanışma, konuşma ve etkileşim kurma ihtiyacı duymayan, çalışan ve gün boyu evde olmayan konut sakinlerinin geliştirdikleri mesafeli sosyal tutumlar, çevrenin kullanımında farklı eğilimler oluşmasına yol açmıştır.

Sosyal etkileşimler arasında rahatça konuşma, iyilik yapma ya da örgütsel etkinliklere katılma ya da bireyler arasında güven kuran olaylar gibi faaliyetler bulunmaktadır. Sosyal etkileşim, sosyal sermayenin oluşturulmasında temel taşır. Yüksek sosyal etkileşim düzeyleri ile bireylerin topluluk sorunlarını tartışmaları ve toplumsal kalkınmanın daha etkili olmasına yol açabilecek siyasi ve sivil faaliyetlerle meşgul olma olasılıkları daha yüksektir. Topluluk duygusu, topluluk etkileşiminin bir yönü olarak, bir gruba ait olma hissi anlamına gelir (Jun and Hur, 2015).

Dünyanın en ünlü şehir plancılarından Jane Jacobs (1961), "Büyük Amerikan Kentlerinin Ölümü ve Yaşamı" adlı kitabında, ideal mahallenin yürümeyi kolaylaştırmak için tasarlandığını savunmuş, suçların azaltılması ve sosyal sermaye oluşturulması da dâhil olmak üzere bazı özel yararlar ile yaya trafiğine uygun bir mahalle haline getiren özellikleri vurgulamıştır. Bir baskısında, "ayak insanları" ve "araba insanları" olduğunu ve kitabının ayak insanları için yazılmış olduğunu belirtmiştir. Yazar "çok yönlü erişim veya tam caddeler" dediği yürüyüş seçimini sağlayan mahallelerin gelişmesine izin verilmesinin yararlarını ortaya koymuştur (Gilderbloom et al., 2015).

Toplumda ortaya çıkan güven ve hoşgörü kaybı, toplumsal yapının çekirdeği olan mahallelerde de kendini göstermiştir. Örneğin, günümüzde okul çağındaki çocukların büyük bölümünün, çok çeşitli nedenlerden okula yürüyerek gitmedikleri görülmektedir. ABD'de 1969-2001 yılları arasında, okula yürüme oranının %40,7'den %12,9'a düştüğü, benzer biçimde çocuklarda fiziksel aktivitenin de azaldığı saptanmıştır (Gallimore et al., 2011).

Son yıllarda, obeziteye neden olabilecek yetersiz fiziksel aktivite, dünya çapında bir halk sağlığı sorunu haline gelmiştir (Bahrainy and Khosravi, 2013). Çok sayıda ülkede yeterli ve düzenli fiziksel aktivite eksikliği sorunu göze çarpmaktadır. Ulusal ve uluslararası halk sağlığı açısından aktif yaşam tarzının artırılması, önerilmektedir. Amerikan Spor Hekimliği Birliği (ACSM) ve Amerikan Diyetisyenler Birliği, yetişkinler için haftanın büyük bölümünde, 30 dakikadan az olmayacak biçimde orta şiddetli aktivite yapılmasını önermektedir (Savcı vd., 2006).

Bunların temelinde makro ve mikro ölçekteki engeller yer almaktadır. Bu durum, kimi zaman toplumsal güvenlik hissi düzeyinin düşüşünden kaynaklı olurken, kimi zaman trafik güvenliği yetersizliğine dayalı endişeler yürüyüş aktivitelerini kısıtlamaktadır.

Yürümeye uygunluk genellikle sokak genişliği, şerit sayısı, güvenli hızlar, geçişler, ağaçların varlığı ve diğer yaya hizmet düzeyi gibi uygunluk faktörleri ile ilişkilendirilirken (Gilderbloom et al., 2015), suç korkusu veya yoğun trafik gibi faktörler ise güvenlik algısını belirtmektedir (Southworth, 2005).

Toplumların sağlıklı yürüyüş koşullarını onarmak için üç engeli aşmalıdır: Makro düzeydeki çevresel engeller (ör. Düşük yoğunluklu banliyö mahallelerindeki bağlantısız sokaklarla ilişkili uzun, dolaylı yollar), Mikro seviyedeki çevresel engeller (örneğin, yaya geçitleri ve trafik ışıkları yetersizliği) ve algılanan engeller (Ör. Ebeveyn ve öğrencinin trafik ile ilgili endişeleri) (Gallimore et al., 2011).

Ulaşım ağları içerisinde yer alan yol ağları, aslında dolaşım sistemlerinin kentsel dokular üzerinde uygulanması ile ortaya çıkmaktadır. Kentsel doku; temel biçimlenmede yer alan, özdeş birimlerden oluşan dolaşım sistemini, yol ağı ise; hareketin gerçekleştiği fiziki altyapı olarak tanımlanmaktadır (Zorlu, 2008).

Mevcut kentsel dokular üç temel oluşum biçim olarak sınıflandırılmaktadır. Bunlar; kare ızgara, altıgen ve dairesel-ışınsal (Lynch, 1981; Zorlu, 2008). Bu doku tiplerinin mümkün kıldığı yol ağları ise topolojik olarak farklılaşmaktadır. Kare ızgara doku, dörtlü ve kolları 90 derece açıyla birleşen düğümlerden; altıgen doku, üçlü ve kolları 120 derece açıyla birleşen düğümlerden; dairesel-ışınsal doku ise daire parçalarının ışınlarla birleşmesi ile oluşmaktadır (Zorlu, 2008).

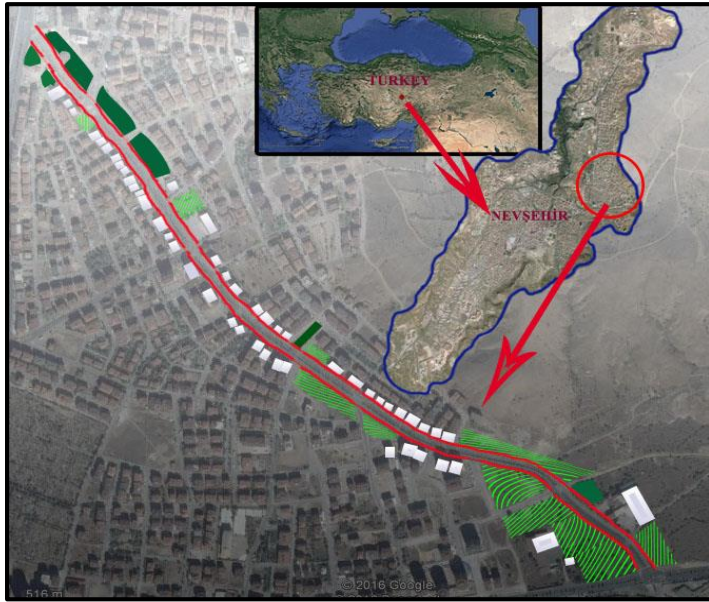
Bu çalışmanın amacı; yürüyüş parkuru, marketler, ticaret ve konut alanları vb. sosyal etkileşim alanlarını barındıran, çok sayıda aile ve ilkökul çağındaki öğrencinin okula erişim amacıyla da kullandığı bir yol güzergâhının, mekânsal ve görsel nitelikleri ile bu niteliklerin kullanıcı tercihleri açısından geri dönüşlerini

analiz ederek, ilişkileri ortaya koyabilmektir. Bundan sonra yapılacak çalışmalar açısından, bir görsel-mekânsal analiz ve kullanıcı tercihi profili sergileyen çalışma, bu tip kent içi güzergâhların temel peyzaj tasarım niteliklerini ve hedeflerini ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda çalışma alanı olarak, Nevşehir kenti içinde görsel özellikleri ve sosyo-kültürel dokusu ile dikkat çeken, kent açısından önemli bir değer ve referans niteliği taşıyan Güzelyurt Mahallesi 80. Yıl Bulvarı seçilmiştir.

2. Materyal ve Metot

2.1. Materyal

Çalışmanın materyalini, ızgara yol sistemine sahip Nevşehir Kenti yol sistemi içerisinde ana arterlerden birini temsil eden 80. Yıl Bulvarı oluşturmaktadır (Şekil 1). Kent merkezi nüfusunun 102.997 kişi olduğu Nevşehir kenti (TÜİK, 2016), küçük ölçekli bir İç Anadolu kentidir. Bulvarın içinde bulunduğu Güzelyurt Mahallesi ise 21 mahalleye sahip olan kentin, en büyük mahallesidir. Güzelyurt Mahallesinin toplam nüfusu, 16.165 kişidir. Mahallenin nüfusu yıllar içinde düzenli bir biçimde artış göstermiştir (TÜİK, 2016).



Şekil 1. Çalışma alanının konumu

80.Yıl Bulvarı güzergâhının uzunluğu 1,87 km olup, saatte ortalama 4-5 km hız ile 25 dakikada yürünebilmektedir. Yayalar tarafından aktif kullanılmayan ve kaldırıma yer verilmemiş olan üst kesim dışında, kaldırım genişliği ise 3 ile 8 metre arasında değişmektedir.

Güzergâh üzerinde 11 yaya geçidi bulunmaktadır. Güzergâhta her iki tarafta 4'er tane olmak üzere, toplam 8 toplu taşıma durağı yer almaktadır. Güzergâh 3 ana taşıt kesişim noktası bulunmaktadır. Taşıt yolları üzerinde trafiği yavaşlatma amaçlı, hız kesici tümsekler yer almaktadır.

Güzergâhın her iki tarafında toplam 49 adet bina bulunmakta, çoğunluğu konutlar ve giriş katında yer verilen ticari amaçlı yapılardan oluşmakta, bir adet okul binası ve bahçesi yer almaktadır. Binaların yüksekliği genellikle 3-6 kat arasında değişmekte olup, az sayıda bina 10 katlı konut tipindedir. Güzergâhta yan yana konumlanmış Tabipler Konağı Parkı ve Yürüyüş Parkuru ile Şehit Polis Ali Rıza Güneş Parkı yer almaktadır. Ayrıca birkaç noktada, hiçbir amaçla kullanılmayan, gelişigüzel bırakılmış açık alanlar yer almaktadır.

2.2. Metot

Çalışmada uygulanan yöntem üç aşamadan oluşmuş, mekânsal analiz, görsel analiz ve kullanıcı değerlendirmesi uygulanmıştır.

- **Mekânsal analiz:** Konu ile ilgili literatür taranmış, güzergâhın fiziksel yapısının kullanıcı konforu ve standartlar açısından yeterliliğini ortaya koymak amacıyla bir skala oluşturulmuştur (Gallimore et al., 2011;

Bahrainy and Khosravi, 2013; Sutikno et al., 2013; Moura et al., 2017). Bu amaçla kullanılan parametreler; bağlılık, çeşitlilik, trafik güvenliği/ dikkati çekme, konfor, erişim kolaylığı, yaya standartları, konut yoğunluğu, farklı özel ve tüzel yapı yola dönük durumları ve yaya açısından etkisi, iklimsel düzenlemedir (Tablo 1).

Tablo 1. Güzergâhın mekânsal analizinde kullanılan parametreler ve temel ilgi noktaları

Parametre	İlgi noktası	Açıklaması
Bağlılık	Yaya altyapısı (yol/kaldırım) sürekliliği	Yayaların ideal yürüyüş koşullarının sağlanması
	Yol dolaysızlığı	Gereksiz dolaşım karmaşası olmayan direkt ulaşım imkânlarının durumu
Çeşitlilik	Erişilebilir yaya ağı	Yaya öncelikli organik sistemin var olma durumu
	Bisiklet yolu	Bisiklet kullanımı için standart uygulamaların var olma durumu
Trafik güvenliği/ dikkati çekme,	Alan kullanım çeşitliliği (doğal ve yapay unsurlar),	Farklı amaçlara hizmet eden rekreatif ve hizmet alanlarının varlığı
	Kaldırım genişliği etkinliği	Yeterli genişlikte kaldırım uygulaması varlığı
Konfor	Sokakta toponomi	Sokak isimleri, tabela, yol bulma vb. tanımlayıcı bilgilendirme levhalarının varlığı
	Işıklar, geçitler ve hız sınırı işaretleri	Trafik işaretlendirmelerinin yeterliliği
Erişim kolaylığı	Yayanın dikkat etkisi ya da algısı	Yaya güvenliği açısından dikkat artırıcı işaretlendirmelerin yeterliliği
	Kaldırım kalitesi	Kullanılan malzeme ve uygulama kalitesi
Yaya standartları	Kamusal alan kalitesi	Kullanılan malzeme ve uygulama kalitesi
	Temel fonksiyon alanlarının varlığı veya görünürlüğü	Ör. alışveriş merkezleri, kamu tesisleri, taşıma arabirimleri
Konut yoğunluğu	Günlük ticaret ve hizmetler	Ör. fırın, market, atm
	Çalışma saatleri	Mesai saati uzunluğu
Farklı özel ve tüzel yapı yola dönük durumları ve yaya açısından etkisi	Tasarım standartlarının varlığı	Kaldırım tasarımının durumu
	Engelsiz tasarım düzeyi	Engelsiz tasarım standartlarının varlığı
İklimsel düzenleme	Binaların türü (konut, ticaret, kamuya ait vb.),	Yapı kullanım tipi
	Binaların boyutu (insan ölçeği açısından)	Yapı yüksekliği
İklimsel düzenleme	Ticari alanların etkisi	Ticari alanların yola dönük koşulları
	Konutlar,	Konutların yola dönük koşulları
İklimsel düzenleme	Kamusal alanlar	Okul, cami, park, resmi kurum vb. yola dönük koşulları
	Parklar ve yürüme parkuru	Parkların yola dönük koşulları
İklimsel düzenleme	Güneşten koruma için gölge varlığı	Doğal veya yapay gölgeliklerin varlığı
	Çevresel konforu sağlayan vejetasyon	Vejetasyonun varlığı ve konumu
İklimsel düzenleme	Yağıştan korunmak için gölgelik	Yağış durumunda korunabilme

• **Görsel analiz:** Yolun görsel kalite niteliklerinin değerlendirilmesi, kalite değeri yüksek ve düşük alanları belirlenmesi amacıyla görsel değerlendirme (puanlama) formu oluşturulmuştur (Tablo 2) (Daniel and Vining, 1983; Arriaza et al., 2004; Acar vd., 2006; Özhancı, 2014).

Tablo 2. Görsel analiz formu (Daniel and Vining, 1983; Arriaza et al., 2004; Acar vd., 2006; Özhancı, 2014)

PARAMETRELER	PUANLAMA		
	1	2	3
Benzerlik	Zayıf	Orta	Net
Yakınlık	Zayıf	Orta	Net
Yolun Ritmi(topoğrafya katkısı)	Durağan	Kısmen hareketli	Hareketli
Yer hissi	Zayıf	Orta	Net
Geleneksellik düzeyi	Geleneksel yapı yok	Birkaç geleneksel yapı	Tamamı geleneksel yapı
Tanımlanabilir form	Yok	Kısmen	Var
Ufak çizgisi netliği	Zayıf	Orta	Net
Bitki örtüsü katkısı	Zayıf	Orta	Net
Görüş açıklığı	Zayıf	Orta	Net
Rahatsız edici görsel unsurlar			
Elektrik telleri	İki ve ya daha fazla	Bir unsur	Yok
Donatılar, hendekler, rögarlar vb	İki ve ya daha fazla	Bir unsur	Yok

Bu amaçla, 2017 ilkbahar-yaz döneminde güzergâh üzerinde fotoğraflar çekilmiştir. Elde edilen 180 adet fotoğraftan, her iki yönde yaya güzergâhının ve görüş düzleminin bakış açısı içerisine giren kaldırım, taşıt yolu ve diğer çevresel unsurları en iyi temsil eden, 20 adet fotoğraf seçilerek değerlendirme yapılmıştır (Şekil 2). Görüntülerin içeriği, yaya düzleminin sağı-solu ve karşısı olarak ifade edebileceğimiz bakış açıları ile karşıdan karşıya geçiş gözlemleri ile taşıt yolu kesişim noktalarının oluşturduğu vistalardır.



Şekil 2. Görsel Analizde kullanılan görüntüler

• **Kullanıcı değerlendirmesi:** Üçüncü etapta; güzergâhta yürüyen kullanıcılarla ile anket yapılarak, kullanıcıların güzergâhta yürüme eylemi esnasında farkına vardıkları fiziksel ve algısal nitelikler (konfor, keyif, güven, huzur, güzergâhta yer alan kullanımlara bakış vb.), güzergâhı kullanım amaç ve nitelikleri, güzergâhta eksik gördükleri unsurlar, güzergâh kullanım zaman ve sıklığı durumları sorgulanmıştır. Çalışmada binde bir örnekleme (mahalle nüfusu 16.165 kişi) alınarak uygulanmış, ancak örnekleme geniş tutularak yapılan 90 anketin geri dönüşleri sonucunda, toplam 60 katılımcı (%66) ile anket yürütülmüştür.

5’li likert ölçeği (Kesinlikle katılmıyorum, Katılmıyorum, Kararsızım, Katılıyorum, Kesinlikle katılıyorum) kullanılmıştır. Ayrıca katılımcıların demografik özellikleri de tespit edilmiştir. Analizlerde “SPSS Statistics 22” istatistik paket programı kullanılmış, nonparametrik testler uygulanmıştır. Sorulara verilen yanıtlar, yüzde ve frekans dağılım tabloları şeklinde verilmiştir. Değişkenler arası ilişki Pearson Korelasyon testi ile ortaya konmuştur.

3. Bulgular ve Tartışma

3.1. Mekânsal Analiz

Tablo 3’de güzergâhın fiziki şartlarının değerlendirildiği Mekânsal Analiz tablosu verilmiştir. Buna göre; büyük ölçüde “bağlılık, trafik güvenliği, konfor, erişim kolaylığı ve yaya standartları” parametreleri içerisinde ve “ticari alanların yola dönük etkisi” parametresinde olumsuzluklar ortaya çıkmıştır.

Tablo 3. Güzergâhın Mekânsal Analizi

Parametreler	Temel ilgi noktaları	Mevcut durum
Bağlılık	1. Yaya altyapısı sürekliliği	Olumlu
	2. Yol dolaysızlığı	Olumlu
Çeşitlilik	3. Erişilebilir yaya ağı (Engelli veya değil)	Olumsuz
	4. Bisiklet yolu	Olumsuz
Trafik güvenliği/ Dikkati çekme	5. Alan kullanım çeşitliliği	Kısmen olumlu
	6. Kaldırım genişliği etkinliği	Olumlu
Konfor	7. Sokakta toponomi	Kısmen olumlu
	8. Işıklar, geçitler ve hız sınırı işaretleri	Kısmen olumlu
Erişim kolaylığı	9. Yayanın dikkat etkisi ya da algısı	Olumsuz
	10. Kaldırım kalitesi	Olumsuz
Yaya standartları	11. Kamusal alan kalitesi	Kısmen olumlu
	12. Temel fonksiyon alanlarının varlığı veya görünürlüğü	Orta düzey olanaklar
Konut yoğunluğu	13. Günlük ticaret	Olumlu
	14. Çalışma saatleri	Olumsuz
Farklı özel ve tüzel yapı yola dönük durumları ve yaya açısından etkisi	15. Tasarım standartlarının varlığı	Olumlu
	16. Engelsiz tasarım düzeyi	Olumsuz
İklimsel düzenleme	17. Binaların türü	Kısmen konut
	18. Binaların boyutu	Az sayıda yüksek bina, kısmen 3-4 katlı bina
İklimsel düzenleme	19. Ticari alanların etkisi	Olumsuz
	20. Konutlar	Kısmen olumlu
İklimsel düzenleme	21. Kamusal alanlar	Dönemsel yaya ve taşıt trafiği yoğunluğu
	22. Parklar ve yürüme parkuru	Olumlu
İklimsel düzenleme	23. Güneşten koruma için gölge varlığı	Kısmen olumlu
	24. Çevresel konforu sağlayan vejetasyon	Parklar ve yürüme parkurları, düzensiz biçimde yaya güzergahları, kanal-refüj boyunca
İklimsel düzenleme	25. Yağıştan korunmak için gölgelik	Otobüs durakları/Yetersiz

3.2. Görsel Analiz

Güzergâh görüntüleri için oluşturulan Görsel Analiz puanları ve ortaya çıkan ortalama puanlar Tablo 4'de verilmiştir. Buna göre; G7(M=2,72) ve G8(M=2,72) görüntüleri yüksek görsel kalite G19(M=1,45) ve G4(M=1,63) görüntüleri ise düşük görsel kalite ifade etmiştir.

Tablo 4. Görsel Analiz tablosu ve ortalama puanlar

	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G9	G10
Benzerlik	3	3	2	1	2	3	3	3	3	3
Yakınlık	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Yolun Ritmi	2	3	1	3	2	3	3	3	2	3
Yer hissi	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2
Geleneksellik düzeyi	1	1	2	1	1	2	2	2	3	2
Tanımlanabilir form	3	3	3	1	2	3	3	3	3	3
Ufak çizgisi netliği	3	1	2	1	2	3	3	3	1	1
Bitki örtüsü katkısı	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3
Görüş açıklığı	1	2	2	1	2	2	2	2	1	1
Rahatsız edici görsel unsurlar - Elektrik telleri	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Rahatsız edici görsel unsurlar - Donatılar, hendekler, rögarlar vb.	3	3	1	1	3	2	3	3	3	3
ORTALAMA PUAN	2,45	2,27	2	1,63	2,27	2,63	2,72	2,72	2,54	2,45

Tablo 4. Görsel analiz tablosu ve ortalama puanlar(devamı)

	G11	G12	G13	G14	G15	G16	G17	G18	G19	G20
Benzerlik	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2
Yakınlık	3	2	2	3	3	1	3	3	2	2
Yolun Ritmi	2	1	2	2	2	2	2	3	1	3
Yer hissi	2	2	1	2	3	3	2	3	2	3
Geleneksellik düzeyi	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1
Tanımlanabilir form	3	1	2	3	3	3	3	3	2	2
Ufak çizgisi netliği	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2
Bitki örtüsü katkısı	3	2	3	3	3	3	3	3	1	1
Görüş açıklığı	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2
Rahatsız edici görsel unsurlar - Elektrik telleri	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1
Rahatsız edici görsel unsurlar - Donatılar, hendekler, rögarlar vb.	3	3	1	1	3	1	1	3	1	2
ORTALAMA PUAN	2,45	1,72	1,72	2,18	2,45	2,18	2,18	2,54	1,45	1,9

3.3. Kullanıcı Değerlendirmesi

Tablo 5’de katılımcıların kişisel özellikleri verilmiştir. Buna göre; katılımcıların %56,7’si kadın iken, %38,3’ü üniversite mezunudur.

Tablo 5. Katılımcıların kişisel özellikleri

Demografik Faktörler	Katılımcılar	Toplam (Frekans)	Toplam (%)
Cinsiyet Faktörü	Erkek	26	43,3
	Kadın	34	56,7
Yaş Faktörü	18-24	0	0
	25-34	26	43,3
	35-44	23	38,3
	45-54	11	18,3
	Emekli	2	3,3
Meslek Faktörü	İşsiz	23	38,3
	Kamuda çalışan	18	30
	Özel sektörde çalışan	14	23,3
Medeni Durum Faktörü	Öğrenci	3	5
	Evli	49	81,7
	Bekâr	11	18,3
Öğrenim Faktörü	İlköğretim	16	26,7
	Lise	20	33,3
	Üniversite	23	38,3
	Yüksek lisans/doktora	1	1,7

İlk olarak katılımcılardan, yolun onlarda bıraktığı etkiye yönelik değerlendirmeleri alınmıştır. Buna göre; bu yolda yürümek konforlu (%45,0), keyifli (%46,7) ve huzur vericidir (%36,7). Yolun güvenli olduğunu düşünenler ve kararsız olanlar ise eşit oranı (%31,7) temsil etmiştir (Tablo 6).

Tablo 6. Katılımcıların yolun bıraktığı etkiye yönelik değerlendirmeleri dağılımı

Soru	Cevap	Oran (%)
Bu yolda yürümek çok keyiflidir.	kesinlikle katılmıyorum	11,7
	katılmıyorum	15
	kararsızım	10
	katılıyorum	46,7
	kesinlikle katılıyorum	16,7
	Toplam	100
Bu yolda yürümek çok güvenlidir.	kesinlikle katılmıyorum	8,3
	katılmıyorum	23,3
	kararsızım	31,7
	katılıyorum	31,7
	kesinlikle katılıyorum	5
	Toplam	100
Bu yolda yürümek çok konforludur.	kesinlikle katılmıyorum	6,7
	katılmıyorum	18,3
	kararsızım	26,7
	katılıyorum	45
	kesinlikle katılıyorum	3,3
	Toplam	100
Bu yol sakin ve huzurludur.	kesinlikle katılmıyorum	6,7
	katılmıyorum	28,3
	kararsızım	18,3
	katılıyorum	36,7
	kesinlikle katılıyorum	10
	Toplam	100

Katılımcılardan yolu ne amaçla kullandıklarına yönelik ifadeler yöneltilmiş, tercihleri sorulmuştur. Yürüyüşçülerin bu yolu işe gitmek için kullanmadıkları (%33,3), çocuklarını okula götürürken bu yolu kullandıkları (%31,7) ortaya çıkmıştır. Çoğunluk ise yolu yürüyüş/spor amaçlı olarak da kullanmakta (%55,0), alışveriş olanaklarından yararlananlar ise %61,7 oranındadır (Tablo 7).

Tablo 7. Katılımcıların yolu kullanım amacına yönelik değerlendirmeleri dağılımı

Soru	Cevap	Oran (%)
İşime gitmek için bu yolu kullanıyorum	kesinlikle katılmıyorum	33,3
	katılmıyorum	23,3
	kararsızım	5,0
	katılıyorum	21,7
	kesinlikle katılıyorum	16,7
	Toplam	100
Çocuğumu okula götürmek için bu yolu kullanıyorum	kesinlikle katılmıyorum	25,0
	katılmıyorum	28,3
	kararsızım	5,0
	katılıyorum	31,7
	kesinlikle katılıyorum	10,0
	Toplam	100
Yürüyüş/spor amaçlı olarak bu yolu kullanırım	kesinlikle katılmıyorum	10,0
	katılmıyorum	16,7
	kararsızım	6,7
	katılıyorum	55,0
	kesinlikle katılıyorum	11,7
	Toplam	100
Alışveriş amaçlı bu yolu kullanırım	kesinlikle katılmıyorum	10,0
	katılmıyorum	10,0
	kararsızım	13,0
	katılıyorum	61,7
	kesinlikle katılıyorum	5,0
	Toplam	100,0

Katılımcılardan yolun en sevdikleri fiziksel niteliklerini belirtmeleri istenmiştir. Sonuçlara göre; yürüme parkuru ve alışveriş olanakları %80,0'lık oranla (katılıyorum+kesinlikle katılıyorum) yüksek değer ifade etmiş, parklar (%76,6) ve ağaçlar ve doğal güzellikler (%66,6) onu izleyen nitelikler olmuştur (Tablo 8).

Tablo 8. Katılımcıların yolda sevindikleri fiziksel niteliklere yönelik değerlendirmeleri dağılımı

Soru	Cevap	Oran (%)
Bu yolun sevdiğim özelliği;	kesinlikle katılmıyorum	5
	katılmıyorum	20
	kararsızım	13,3
Ağaçları ve doğal güzellikleridir.	katılıyorum	48,3
	kesinlikle katılıyorum	18,3
	Toplam	100
	kesinlikle katılmıyorum	5
Bu yolun sevdiğim özelliği; Parklarıdır	katılmıyorum	10
	kararsızım	8,3
	katılıyorum	53,3
	kesinlikle katılıyorum	23,3
Bu yolun sevdiğim özelliği;	Toplam	100
	kesinlikle katılmıyorum	5
	katılmıyorum	15
	kararsızım	10
Yürüme parkurudur.	katılıyorum	41,7
	kesinlikle katılıyorum	28,3
	Toplam	100
	kesinlikle katılmıyorum	5
Bu yolun sevdiğim özelliği; Alışveriş-ticaret olanaklarıdır	katılmıyorum	15
	kararsızım	10
	katılıyorum	41,7
	kesinlikle katılıyorum	28,3
	Toplam	100

Katılımcılardan yolun yürünebilirliği, bisiklet kullanımı, trafik güvenliği ve eksiklikler görüp görmediklerine yönelik yorumları istenmiştir. %40'lık kesim yolu yürünebilir bulurken, bisiklet güvenliği (%31,7) ve trafik güvenliği (%25,0) konusunda kararsız kalmışlardır. Ayrıca yürüyen kişiler, bu yolda yürürken eksiklikler fark etmektedirler (%40,0) (Tablo 9).

Tablo 9. Katılımcıların yolun yürünebilirliğine yönelik değerlendirmeleri dağılımı

Soru	Cevap	Oran (%)
Bence bu yol bütünüyle yürünebilir bir yol	kesinlikle katılmıyorum	15,0
	katılmıyorum	20,0
	kararsızım	20,0
	katılıyorum	40,0
	kesinlikle katılıyorum	5,0
	Toplam	100
Bu yolda bisiklet kullanmak güvenlidir	kesinlikle katılmıyorum	20,0
	katılmıyorum	21,3
	kararsızım	31,7
	katılıyorum	25,0
	kesinlikle katılıyorum	0
	Toplam	100
Bu yolda trafik güvenliği yok	kesinlikle katılmıyorum	11,7
	katılmıyorum	21,7
	kararsızım	25,0
	katılıyorum	20,0
	kesinlikle katılıyorum	21,7
	Toplam	100
Bu yolda yürürken eksikliğini fark ettiğim şeyler var	kesinlikle katılmıyorum	6,7
	katılmıyorum	15,0
	kararsızım	18,3
	katılıyorum	40,0
	kesinlikle katılıyorum	20,0
	Toplam	100,0

Ankete katılanların büyük bölümü iki-üç günde (%43,3) ve genellikle gündüzleri (%76,7) bu güzergâhta yürüdüklerini ifade etmişlerdir (Tablo 10).

Tablo 10. Katılımcıların yolu kullanım periyotları ve gün içinde tercihleri dağılımı

Soru	Cevap	Oran (%)
Bu yolu yaya olarak ne sıklıkla kullanırsınız?	Her gün bu yolda yürürüm	18,3
	İki-üç günde bir bu yolda yürürüm	43,3
	Haftada bir bu yolda yürürüm	18,3
	Ayda bir bu yolda yürürüm	6,7
	Çok nadir bu yolda yürürüm	13,3
	Toplam	100
Bu yolu hangi zamanlarda kullanırsınız?	Genellikle gündüzleri bu yolda yürürüm	76,7
	Genellikle akşamları bu yolda yürürüm	23,3
	Toplam	100

Değişkenler arası ilişkiyi belirlemek üzere gerçekleştirilen Pearson Korelasyon Testi, yolun kullanıcıda bıraktığı etki parametrelerinin birbiri ile çok önemli düzeyde ilişkili olduğunu gösterirken ($p:0,000$, $p<0,01$), beklendiği gibi eksiklik olduğu parametresi ile ilişki ortaya çıkmamıştır (Tablo 11).

Tablo 11. Yolun kullanıcıda bıraktığı etki parametrelerine ilişkin sorulara verilen yanıtlar arası ilişkiyi gösteren Pearson Korelasyon testi

	Keyifli	Güvenli	Konforlu	Huzurlu
Keyifli				
Güvenli	,696**			
Konforlu	,586**	,640**		
Huzurlu	,516**	,505**	,606**	
Eksiklikler var	,062	,139	-,109	,094

** $p<0,01$ (%1 seviyesinde önemli)

Yolun kullanıcıda bıraktığı etki ve yolun kullanım amacına ilişkin sorulara verilen yanıtlar arası ilişkiye bakıldığında; spor ve yürüyüş amaçlı kullanıcılar yoldan olumlu etkilenirken, farklı kullanım amaçları ile ilişki ortaya çıkmamıştır (Tablo 12). İş (p:0,020, p<0,05), ve alışveriş (p:0,036, p<0,05), amaçlı kullanıcılar ise, eksiklikler olduğunu düşünmektedirler.

Tablo 12. Yolun kullanıcıda bıraktığı etki ve yolun kullanım amacına ilişkin sorulara verilen yanıtlar arası ilişkiyi gösteren Pearson Korelasyon testi

	Keyifli	Güvenli	Konforlu	Huzurlu	Eksiklikler var
İşe gitmek için	,050	,025	,002	-,104	,299*
Çocuğumu okula götürmek için	,150	,165	,111	,004	,152
Spor ve yürüyüş için	,476**	,439**	,366**	,521**	,079
Alışveriş için	,094	-,006	-,063	-,147	,271*

*p<0.05 (%5 seviyesinde önemli)

**p<0,01 (%1 seviyesinde önemli)

Yolun kullanıcıda bıraktığı etki ve yolda beğendikleri fiziksel özelliklere ilişkin sorulara verilen yanıtlar arası ilişkiyi gösteren Pearson Korelasyon testi Tablo 13’de verilmiştir. Yolun keyifli, güvenli, huzurlu ve konforlu olduğu kanısını taşıyan katılımcılar, ağaçlar- doğa ve yürüme parkurlarını beğenmektedirler. Güven ve konfor ile park beğenisi arasında da ilişkiler söz konusudur. Faktörler arasındaki ilişki düzeyleri değişkendir.

Güzergâhta yer alan doğal ve rekreatif unsurlar, algıya dayalı etkileri olumlu yönde etkilemiştir. Hizmet sektörünün bu yönde katkısı ortaya çıkmamıştır.

Tablo 13. Yolun kullanıcıda bıraktığı etki ve yolda beğendikleri fiziksel özelliklere ilişkin yanıtlar arası ilişkiyi gösteren Pearson Korelasyon testi

	Keyifli	Güvenli	Konforlu	Huzurlu	Eksiklikler var
Ağaçlar ve doğa	,376**	,468**	,335**	,313*	-,026
Parklar	,200	,275*	,274*	,190	-,168
Yürüme parkuru	,360**	,306*	,318*	,306*	-,001
Alışveriş olanakları	,032	-,060	-,157	-,249	,055

*p<0.05 (%5 seviyesinde önemli)

**p<0,01 (%1 seviyesinde önemli)

4. Sonuç ve Öneriler

Araştırmanın ilk aşamasında gerçekleştirilen mekânsal analizde; büyük ölçüde yaya/trafik güvenliği ve yaya standartları temelinde yer alan nitelikler olumsuzluk ifade etmiştir. Nitekim anketlere göre; bu yolda yürümek konforlu keyifli ve huzur vericidir ancak kullanıcılar yolun güvenli olup olmadığı konusunda ise aynı oranda net olmamışlardır. Katılımcılara göre yol yürünebilirdir, ancak bisiklet ve trafik güvenliği konusunda yetersizdir. Değişkenler arası ilişki testi de, güven-konfor ile park beğenisi arasında ilişkiler olduğunu ortaya koymuştur.

Öyle görünmektedir ki, güven faktörü topluma açık alanların tümünde olduğu gibi yürüyüş güzergâhlarında da etkili bir faktördür. Yürüyüş kalitesi ve talebini etkileyen önemli faktörlerden biri güvenlidir. Bunu hem trafik güvenliği hem de algısal güven olarak ele almak mümkündür. Son yıllarda yapılan çalışmalar yürünen çevrelerin, trafiğe itaat ve boyun eğme hissi yarattığını göstermiştir (Moura et al., 2017). Trafik içinde yaya ve bisikletli güvenliği, yolun donanımı ile ilgili olduğu kadar, belki daha fazla sürücülerin trafik kurallarını algılayış ve uygulayış biçimi ile yakından ilgilidir. Çoğu zaman yayanın yok sayılması şeklinde gelişen bir trafik akışı söz konusu olmaktadır. Kuralsız ve beklenmedik sürücü davranışları yayalar üzerinde de olumsuz etki yaratmaktadır. Ele alınan bulvarda olduğu gibi, okul-ev ulaşımını içeren güzergâhlarda durum daha da hassaslaşmaktadır.

Ayrıca genellikle gündüzleri bu güzergâhta yürüdüğü ortaya çıkmıştır. O halde gün batımından sonra kullanımı cazip gelmemektedir. Oysa kentli çalışan bireyler için, günün rekreasyon açısından uygun bölümü akşam saatleridir. Ailenin tüm bireyleri için farklı yeme-içme ve eğlence olanaklarının yer alması, yeterli aydınlatma ile algısal güven duygusunun artırılması ve trafik güvenliğinin sağlanması şüphesiz tam zamanlı aktif kullanımı artıracaktır. Kullanıcılar yolu daha çok yürüyüş/spor ve alışveriş amaçlı kullandığını, yürüme parkuru, alışveriş olanakları, parklar, ağaçlar ve doğal güzelliklerini beğendiklerini belirtmişlerdir. Alan çalışmalarında, özellikle yaz aylarında yürüme parkurunun aktif biçimde kullanıldığı gözlemlenmiştir. Aydınlatma elemanlarının alanı

yeterince aydınlatıldığı ve parkurun günbatımından sonra da kullanıldığı gözlemlenmiştir. Nitekim Korelasyon testi, farklı kullanım amaçlarının aksine spor ve yürüyüş amaçlı kullanıcıların yoldan olumlu etkilendiğini göstermiştir.

80. Yıl Bulvarı yapısı itibarıyla, büyük ölçüde konut alanları ve bağlı kullanımların yer aldığı bir çevre içerisinde gelişmiş bir güzergâhtır. Bu nedenle yürüyüş ve sportif aktiviteye dayalı bir tasarım ve uygulama alanlarının artırılması ve vurgulanması doğru bir yaklaşım olacak, zaten mevcut itibarıyla de bu yönde talep gören güzergâh daha verimli kullanılabilir.

Görsel Analize göre; G7(M=2,72) ve G8(M=2,72) görüntüleri yüksek görsel kalite ifade etmiştir. Söz konusu görüntüler, güzergâhın karakteristik yapısını temsil etmektedir. Arazi eğimi (topoğrafya katkısı), bitkisel düzenleme ve yaya açısından görüş açıklığı algıyı güçlendiren unsurlardır. Güzergâhın bitkisel tasarımı, yolun çizgisel etkisini belirlemiş, oldukça belirgin bir algı unsuru olmuştur. Güzergâhta kullanılan bitkiler; kanal-refüj boyunca ağırlıklı biçimde *Thuja orientalis pyramidalis* ve *Tilia tomentosa*, kaldırımlarda ise; *Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera'*, *Prunus cerasifera 'Atropurpurea'* ve *Thuja orientalis 'aurea nana'* lar kullanılmıştır. Form ve renk etkisi oldukça güçlü bir kompozisyon oluşturulmuştur. O halde, yolun genelinde bu görsel yapı temel alınmalı ve bu doğrultuda restorasyonlar yapılmalıdır. Ayrıca konutlar ve özellikle ticari yapılarda, görsel ve yöresel açıdan uyumlu, doğal malzemeler seçilmeli, görüntü bütünlüğü sağlanmalıdır.

Şüphesiz 80. Yıl Bulvarı, Nevşehir kenti bütünü içerisinde, görsel etkisi yüksek, önemli bir kentsel cazibe alanıdır. Mevcut durumu itibarıyla olumlu ve etkileyici kullanımlar göze çarparken, güzergâh genelinde aksaklık ve eksiklikler ele alınarak kullanıcı endişeleri giderilmelidir. Bu sayede ideal bir yürüyüş güzergâhı ve kentsel kullanım örneği sergilenmesi mümkün olacaktır.

Kaynaklar

1. **Acar C, Kurdoğlu BÇ, Kurdoğlu O, Acar H, (2006).** Public preferences for visual quality and management in the Kackar Mountains National Park (Turkey). *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 13(6).
2. **Arriaza M, Cañas-Ortega JF, Cañas-Madueño JA, Ruiz-Aviles P, (2004).** Assessing the visual quality of rural landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 69 (1), 115–125.
3. **Bahrainy H, Khosravi H, (2013).** The impact of urban design features and qualities on walkability and health in under-construction environments: The case of Hashtgerd New Town in Iran. *Cities* 31, 17–28.
4. **Daniel TC, Vining J, (1983).** Methodological issues in the assessment of landscape quality. In Altman I and Wohlwill F (Eds), *Behavior and the Natural Environment* (39-84). New York: Plenum Press.
5. **Gallimore JM, Browne BB, Werner CM, (2011).** Walking routes to school in new urban and suburban neighborhoods: An environmental walkability analysis of blocks and routes. *Journal of Environmental Psychology*, 31,184-191.
6. **Gilderbloom JJ, Riggs WW, Meares WL, (2015).** Does walkability matter? An examination of walkability's impact on housing values, foreclosures and crime. *Cities* 42, 13–24.
7. **Jun HJ, Hur M, (2015).** The relationship between walkability and neighborhood social environment: The importance of physical and perceived walkability. *Applied Geography*, 62, 115-124.
8. **Lynch K (1981).** *A Theory of Good City Form*, The MIT Press.
9. **Moura F, Cambra P, Goncalves AB, (2017).** Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning* 157, 282–296
10. **Southworth M (2005).** Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257.
11. **Özhancı E (2014).** Kırsal Alanlarda Ekolojik Temelli Görsel Peyzaj Karakter Analizi; Bayburt Örneği. Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.
12. **Savcı S, Öztürk M, Arıkan H, İnce D, Tokgözoğlu L, (2006).** Üniversite öğrencilerinin fiziksel aktivite düzeyleri. *Türk Kardiyol Dern Arfl*, 34(3):166-172.
13. **Sutikno FR, Surjono, Kurniawan EB, (2013).** Walkability and pedestrian perceptions in Malang City emerging business corridor. *Procedia Environmental Sciences*, 17, 424 – 433.
14. **TÜİK (2016).** Türkiye İstatistik Kurumu ADNKS verileri.
15. **Zorlu F (2008).** Kentsel doku-ulaşım sistemi ilişkileri. *METU JFA*, 1(25:1), 81-104.