

Ege Üniversitesi Kampüsü ‘Sevgi Yolu’nun Görsel (Etki) Değerlendirme Çalışması

Adnan KAPLAN¹

Çiğdem COŞKUN HEPCAN²

Summary

A Study on Visual (Impact) Assessment of ‘Sevgi Yolu’ in Ege University Campus

Major pedestrian and vehicle shared road -named ‘Sevgi Yolu’-, that provides easy access between the eastern and the western parts of Ege University Campus, has been examined within the context of visual (impact) assessment. Through which some specific challenges and opportunities have been addressed to enhance the quality of life, spatial and environmental attributes, and also to formulate some design guidelines or proposals.

Key words: Visual (impact) assessment; Ege University Campus; Pedestrian and vehicle shared road

Giriş

Görsel (etki) değerlendirme çalışmaları, bir yerin ya da güzergahın görsel niteliklerini, mekan kurgusunu ve de sosyal yaşamını algısal temelde (göz başta olmak üzere tüm duyu organlarıyla) fonksiyonel bir ilişki içinde değerlendirmeye dayanmaktadır (Kaplan ve ark., 1999; Pullar and Tidey, 2001; Yürekli, 1977).

Bu çalışmalar kent yerleşimlerinde; kent ya da yerleşim bütününden, bölümlerine ve de bir tek güzergaha (bulvar, cadde, sokak gibi) kadar uzanan geniş bir alanda işlerlik kazanmaktadır. Günlük yaşamı, fiziksel planlama ve tasarım çalışmalarını yönlendirmektedir.

Makale kapsamında; Ege Üniversitesi Kampüsünde Yeşil Köşk-Petrol Ofisi benzin istasyonu arasındaki araç ve yaya paylaşımlı yolu temel alan görsel (etki) değerlendirme çalışması yapılmıştır.

¹ Doç. Dr., Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova, İzmir (e-posta: kaplan@ziraat.ege.edu.tr)

² Arş. Gör., Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova, İzmir (e-posta: cigdemc@agr.ege.edu.tr)

Materyal ve Yöntem

Materyal

Ege Üniversitesi Kampüsünün batı bölümüyle (tıp, bilgisayar, iktisat fakülteleri) doğu bölümü (diş hekimliği, su ürünleri, eczacılık, ziraat, edebiyat, fen, mühendislik fakülteleri) arasında bağlantıyı sağlayan araç+yaya yolu çalışmanın materyalidir (Şekil 1).

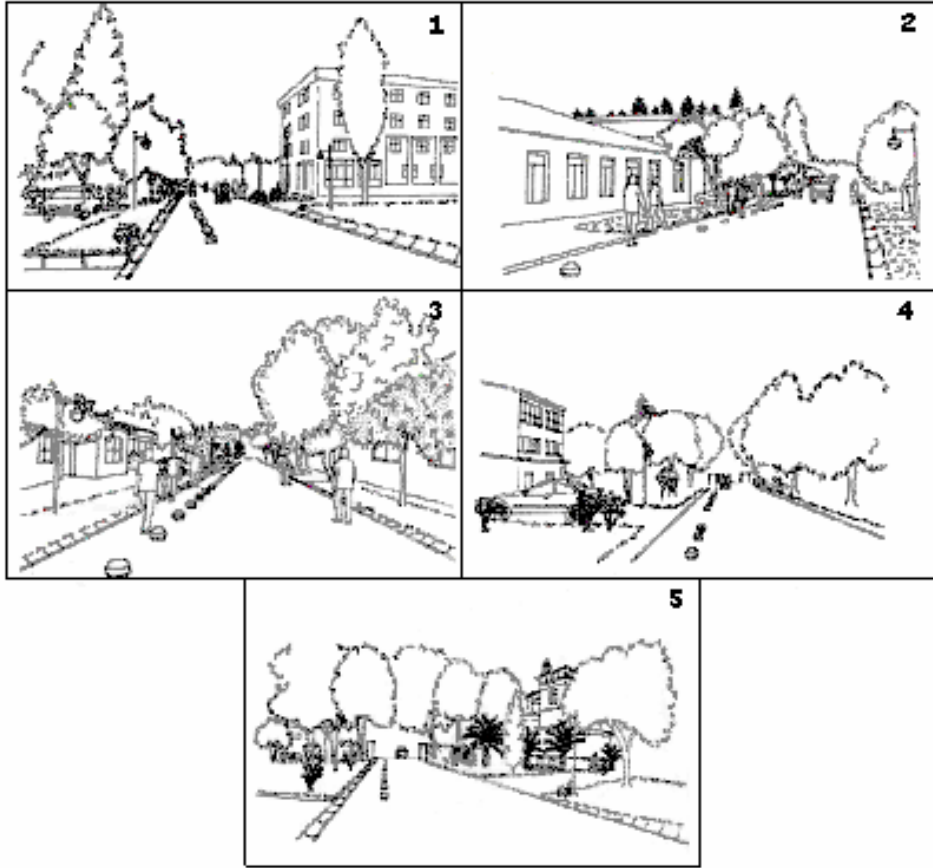
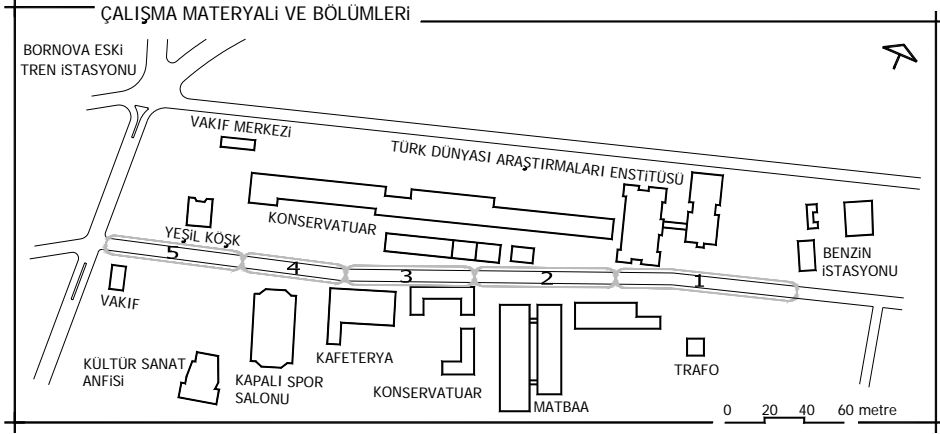
Daha önce asfalt olan ve geliş-gidiş araç trafiğine hizmet eden bu yol güzergahı 2000 yılında araç ve yaya yollarının tanımlanması, yer döşemeleri, aydınlatma elemanları gibi donatılar ve alt yapı çalışmaları kapsamında yenilenecek tek yönlü (doğu-batı yönünde) araç ve yaya erişimine açılmıştır. Bu yola bağlı olarak çevresindeki binalara ve mekanlara yeni işlevler kazandırılmıştır.

Yöntem

Çalışma materyali, sahip olduğu yapısal çevre ve görsel karakteristikler kapsamında, homojen yapıda 5 alt bölümde tanımlanmıştır (Şekil 1). Burada ilgili bölümleri ve dolayısıyla güzergahı tanımlayan fiziksel strüktürün ve sosyal yaşamdan alınan duyuların görsel bağlamda analizi ve değerlendirilmesi esastır. Algılanan ve(ya) yaşanan duyuların iklim koşullarına bağlı olarak gün boyunca farklılaşması nedeniyle, alan çalışmaları bu farklılaşmanın İzmir’de belirgin olarak yaşandığı Haziran ayı içinde (2003 yılında) sabah (8³⁰-9³⁰), öğle (12³⁰-13³⁰) ve akşam (17³⁰-18³⁰) saatlerinde yapılmıştır.

Görsel (etki) değerlendirme çalışması iki bölümden oluşmaktadır. Bilgilendirme odaklı birinci bölümde; 5 alt bölümde hakim noktalardan algılanan görünümünün tipolojisi tanımlanmaktadır (Çizelge 1). İkinci bölümde ise hareket halinde iken edinilen görsel deneyimler ve psikolojik duyular (sıfat çiftleri sayesinde) sayısal değerlere dönüştürülüp (Çizelge 2) değerlendirilmektedir. Bu bölüm sayesinde sabah, öğle ve akşam saatlerinde elde edilen değerlerin derecelendirilmesi ve birbirleriyle karşılaştırılması söz konusudur.

Bu iki bölümde elde edilen bilgi ve değerlerden hareketle; yaşanan olumsuz deneyimlerin giderilmesi ya da etkinliğinin azaltılması, olumlu deneyimlerin etkinliğinin artırılması yolunda somut çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmaktadır. Yöntem bölümünün geliştirilmesinde Anonymus (2002), Kaplan ve ark. (1999), Kaplan ve ark. (2001), Palmer (2000) ve Smardon et al. (1986) kaynaklarından da yararlanılmıştır.



Şekil 1. Çalışma materyali ve bölümleri.

Araştırma Bulguları

Bilgilendirme odaklı birinci bölümde araştırma materyalini oluşturan alt bölümler günün farklı bölümlerinde edinilen görsel deneyimler ve sosyal yaşam kapsamında ele alınmıştır (Çizelge 1).

Çizelge 1. Alt bölümlerde algılanan görünümünün (bilgilendirme odaklı olarak) tipolojisi

ALT BÖLÜMLER	DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ															
	Görüş Tipi			Görsel Algılamada Ritm			İmajı Kavrama Süresi			İmajın Okunabilirliği			Aktiviteler			
	Vista	Manzara	Panorama	Kesintililik	Tekrar	Ritm	Kavranmıyor	Uzun Sürede	Kısa Sürede	Kompleks	Kısmen Açık	Açık	Yürüme	Dinlenme	Servis	Bekleme
1		√		√			√			√		√				
2		√		√			√			√		√				
3	√					√		√			√	√				√
4		√				√		√			√	√	√	√	√	
5		√		√			√			√		√	√	√	√	

Bu bölümde değerlendirme ölçütlerinin açıklımı;

Görüş Tipi: Algılanan görüş açısına göre görüş tipleri belirlenir. Buna göre vista (0° - 60°), manzara (60° - 180°) ve panorama (180° - 360°) görüş tipleri vardır.

Görsel Algılamada Ritm: Algılanan görünümünün ve objelerin arasında ritmik geçişler (devamlılık ve uyum) olmasıyla ilgilidir. Kesintili olması ritmi bozmaktadır.

İmajı Kavrama Süresi: Görünümünün imaj olarak kavranmasıyla ilgilidir. Görünümde bütünlük ve uyum olmaması, belirli bir karakter içermemesi durumunda imaj oluşturmaması ve kavranması güçtür.

İmajın Okunabilirliği: İmajın okunabilir (anlaşılabilir, net şekilde tanımlanabilir) olmasıyla ilgilidir. Görünümünün kompleks olması okunabilir olmasıyla ters orantılıdır. Basit, uyumlu ve anlaşılabilir olanın okunabilirliği yüksek düzeydedir.

Aktiviteler: Kullanıcıların gün boyunca ilgili mekanda gerçekleştirdiği etkinliklerdir.

Çizelge 1 uyarınca; görüş tipleri açısından 3. alt bölümde vista (koridor etkisi nedeniyle), diğer bölümlerde manzara görüş tipi hakimdir. 1., 2. ve 5. bölümlerde görsel algılamada ritm duyumu, görüş alanına giren öğeler arasında bütünlük ve geçişlerde süreklilik sağlanamaması nedeniyle kesintiye uğramaktadır. Bunun bir sonucu olarak ilgili bölümlerde imajı kavrama süresi uzamaktadır. Objelerin arasında uyumun olduğu 3. ve 4. bölümlerde imaj açık ve net bir şekilde okunabilmektedir. Yol boyunca tüm bölümler yürüme, 4. ve 5. bölümler dinlenme ve servis, 3. bölüm bekleme aktivitelerine olanak sağlamaktadır.

İkinci bölümde ise sabah (S), öğle (Ö) ve akşam (A) saatlerinde ilgili alt bölümlerde, sıfat çiftleri kapsamında, edinilen görsel deneyimler ve psikolojik duyular derecelendirilmiştir. Buna göre; 1 ‘çok olumsuz’, 2 ‘olumsuz’, 3 ‘orta’, 4 ‘olumlu’, 5 ise ‘çok olumlu’ değerlerdir (Çizelge 2).

Çizelge 2. Alt bölümlerde deneyimlerin ve duyuların derecelendirilmesi

SIFAT ÇİFTLERİ	1. BÖLÜM			2. BÖLÜM			3. BÖLÜM			4. BÖLÜM			5. BÖLÜM		
	S	Ö	A	S	Ö	A	S	Ö	A	S	Ö	A	S	Ö	A
Can sıkıcı-iç açıcı	3	2	3	3	<u>1</u>	3	4	<u>2</u>	4	5	4	5	4	5	5
İtici-çekici	3	2	3	3	2	3	4	<u>2</u>	4	5	<u>3</u>	5	4	5	5
Dikkat dağıtıcı-yoğunlaştırıcı	2	1	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	3
Güvenilir değil-güvenilir	<u>1</u>	3	3	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	1	2	2	1	2	2	1	1	<u>3</u>
Durgun-hareketli	4	3	4	4	<u>2</u>	4	5	5	4	5	5	5	4	4	5

Çizelge 2’de altı çizili rakamlar, ilgili bölümlerde sıfat çiftlerinin sabah, öğle ve akşam zamanı değerleri arasındaki belirgin sapmaları göstermektedir. Genelde en belirgin sapmalar öğle saatlerinde ve de değerlerin azalması yönündedir. Bunun yanında 2. bölüm ‘güvenilir değil-güvenilir’ sıfat çifti yönünden sabah, öğle ve akşam saatlerinde farklı (stabil olmayan) değerler almış, güvenilirliği akşama doğru artış göstermiştir.

Çizelge sıfat çiftleri açısından ele alındığında; ‘can sıkıcı-iç açıcı’ ile ‘itici-çekici’ sıfat çiftleri kapsamında aynı bölümler arasında doğru orantılı bir ilişki vardır. Diğer sıfat çiftleri arasında ise tanımlanabilecek net bir ilişki söz konusu değildir. ‘Dikkat dağıtıcı-yoğunlaştırıcı’ sıfat çiftinde 3. bölüm, ‘güvenilir değil-güvenilir’ sıfat çiftinde 1. bölüm, ‘durgun-hareketli’ sıfat çiftinde ise 4. ve 5. bölümlerin değerleri ile bu bölümlerin ilk iki sıfat çiftine göre değerleri arasında doğru orantılı bir ilişki vardır.

Bölümler kapsamında genel olarak ele alındığında; 1. ve 2. bölümlerde ‘orta’, 3. bölümde ‘olumlu’, 4. ve 5. bölümlerde ‘çok olumlu’ değerler ağırlık taşımaktadır. Bunun yanında 2. ve 4. bölümler iki sıfat çifti yönünden ‘olumsuz’ değerlere sahiptir.

Değerlendirme

Araştırma materyalini oluşturan bölümler, sıfat çiftleri kapsamında, olumlu ve olumsuz hususlar yönüyle değerlendirildiğinde;

1. Bölüm: Yapı kitlelerinin baskın olması, bitkilerin türü ve yer seçiminde görsel bağlamda sürekliliğin olmaması yanında karmaşa yaşanması (mekan duyumunun düşük olması), özellikle öğle saatlerinde yapı ve döşeme yüzeylerinden yansıyan güneş ışınlarının etkisi ve gölgeleme sorunu, matbaa binası çevresinin düzenlenmemiş olması, sabah saatlerinde yoğun bir araç trafiği nedeniyle yayaların kullanımında güvenlik sorunu sıfat çiftleri açısından genelde olumsuz değerlendirmelere neden olan hususlardır.

2. Bölüm: Yapısal ve bitkisel kitlenin uyumlu olmaması, görüş açısının yer yer kapalı olması, yol üzerine park edilen araçların yaya hareketlerini kısıtlaması kullanıcılar üzerinde baskı ve güvensizlik duyguyu oluşturmaktadır. Yüzeylerden yansıyan güneş ışınları özellikle öğle saatlerinde rahatsız edicidir. Bu bölüm kullanıcılar tarafından geçiş mekanı olarak kullanılmakta olup sabah ve akşam saatlerinde öğle saatlerine oranla daha fazla hareketlilik yaşanmaktadır.

3. Bölüm: Dersliklerin yola yakın olması bu bölümde koridor etkisi oluşturmaktadır. Konservatuar binaları ve çevrelerinin insan ölçeğinde mekanlar oluşturması kullanıcıların kendilerini rahat hissetmelerini sağlamaktadır. Öğrencilerin yanısıra yapısal ve bitkisel kitlenin uyumu mekana canlılık ve hareket getirmektedir. Ancak gölgeleme sorunu, dersliklerin önüne ve yakın çevresine araçların park edilmesi, sabah ve öğle saatlerinde kullanıcı yoğunluğunun artmasına bağlı olarak bina girişlerinde toplanan öğrencilerin diğer kullanıcıların geçişlerini sınırlaması olumsuz hususlardır.

4. Bölüm: Kafeterya ve çevresinde bulunan oturma-dinlenme mekanları ve geniş çim yüzeyler geniş-dinlendirici ortamlar sunmakla beraber kullanıcı yoğunluğunu karşılayamamaktadır. Yol kenarlarına park edilen araçlar sabah ve öğle saatlerinde öğrenciler tarafından yoğun bir şekilde kullanılan bu mekanlarda güvenlik duyumunun azalmasına ve karmaşaya neden olmaktadır.

5. Bölüm: Boylu ağaçların gölgeleme işlevi ve kitle etkisiyle mekanı tanımlaması bu ortamın kullanım yönünden cazip hale getirmektedir. Tarihi Yeşil Köşk ve çevresi kullanıcılara dinlenme ve yeme-içme, Kültür Sanat Evi sosyal aktivite olanakları sunmaktadır. Özellikle sabah ve öğle saatlerinde kampüs kapısından yoğun araç çıkışının olması olumsuz bir husustur. Sabah saatlerinde genellikle araç ve yaya geçiş mekanı olarak kullanılan bu bölüm öğle ve akşam saatlerinde Yeşil Köşk ve Kültür Sanat Evindeki aktivitelerle hareket kazanmaktadır.

Genel bir değerlendirme yapıldığında; araç ve yaya trafiğinin birbirine karışmış olması araç kullanıcıları ve yayalar açısından, sıfat çiftleri kapsamında, çeşitli olumsuzlukları gündeme getirmektedir. Bu durum görsel bağlamda ve sosyal yaşamda kesintilerin ya da sorunların oluşmasına neden olmaktadır. Kullanılan malzemeler ve uygulamalar açısından bakıldığında çalışma materyali yaya yolu mantığında inşa edilmiş olmasına karşın, araçlar tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bu durumdan dolayı yer döşemelerinin yer yer kırılmış olması görsel kalite ve yaşanan duyular açısından olumsuzluklara neden olmaktadır. Üstelik yol üzerinde yayalara ayrılan bölümün dar olması nedeniyle yayalar yolun diğer bölümlerini park eden ya da seyir halindeki araçlarla ortak kullanmak durumundadır. Bu durum yaya trafiği açısından yolun güvenilirliğini ortadan kaldırmaktadır.

Öneriler ve Sonuç

Çalışmada tasarım (ve planlama) rehberlerinin öneriler şeklinde tanımlandığı bu bölümde araştırma materyali öncelikle 5 alt bölümde ele alınmıştır. Buna göre;

- Bilgilendirme odaklı olarak; 1., 2. ve 5. bölümler mekan duyumunu (mekansallığı) kuvvetlendirecek ve ilgiyi yoğunlaştıracak şekilde yeniden tasarlanmalıdır. Yapılacak çalışmada 1., 2. (ve 3.) bölümlerin sadece geçiş olanağı sağlama yanında birtakım aktivitelerle yönlendirilmesi ve yaşayan mekanlar haline getirilmesi gerekir.

- Sıfat çiftleri kapsamında; başta araç ve yaya trafiği karmaşası, otopark sorunu çözümlenerek güvenli bir şekilde yolun kullanımı sağlanmalıdır. Tasarım çalışmasında güneş-gölge ilişkisi öncelikle 2. ve 3. bölümlerde ele alınmalıdır. 4. bölümde kafeterya ile bağlantılı mekanlar yeniden tanımlanmalıdır.

Çalışma materyaline yönelik genel öneriler ise;

- İlgili yaya yolunun girişi benzin istasyonundan kavşağa kadar uzatılmalı, bu yol üzerinde benzin istasyonuna giden tek izli bir araç yolu bırakılmalı, araç yolu dışındaki bu kısım yaya zonu olarak ele alınmalıdır. İlgili araç yoluyla bağlantılı olarak benzin istasyonunun doğusunda kalan bölümde otopark sorunu çözümlenmelidir. Zorunlu haller dışında çalışma alanına araç girişi yasaklanmalı, tamamıyla yaya kullanımına tahsis edilmelidir.

- Kampüsün doğu ile batı bölümü arasında araçla erişim, yaya yolunun güney yönündeki (paralelindeki) mevcut diğer araç yolu ile sağlanmalıdır.

- Çalışma materyali kampüsün doğu bölümü ile batı bölümünü yaya odaklı olarak ilişkilendirecek ve de özellikle konservatuar öğrencilerinin çalışmalarını sergileyebilecekleri canlı ve hareketli bir yaya yolu (sosyal yaşam ortamı) olarak planlanmalı, bu suretle kampüsün bu bölümünde sanat ve kültür odaklı bir çekim merkezi oluşturulmalıdır. Yol boyunca hızlı hareket eden insanların çevreyi ve etkinlikleri (sanat ve kültür etkinliklerini) yaşamasına olanak sağlayacak şekilde çalışma alanı yeniden tasarlanmalıdır. Bu durumda yol boyunca insanların yaşayacağı deneyimlerin ve çevrelerinden edinecekleri olumlu mesajların yanı sıra getirilecek tesis ve olanakların ilgili yaya yoluyla doğrudan ve yaşayan boyutta ilişki kurması önemli bir tasarım verisi olarak tanımlanmalıdır.
- Uygun yerlere diğer donatı elemanlarıyla uyum sağlayacak çöp birimleri ve kampüsü tanıtan panolar yerleştirilmeli, görsel açıdan rahatsızlık veren taşıt bariyerleri kaldırılmalıdır.
- Kafeterya, oturma-dinlenme mekanları gibi mekanların kullanıcı gereksinimini (kullanım ve olumlu görsel duyumlar yönünden) karşılayabilmesi için kapasiteleri artırılmalı yada daha etkin mekansal çözümler üretilmelidir.

Sonuç olarak ilgili yol ve ilişkili olduğu çevre kullanımları, görsel (etki) değerlendirme bağlamında, yaya öncelikli bir sosyal yaşam ortamı ve geçiş ortamı olarak yeniden ele alınmalıdır.

Özet

Ege Üniversitesinin doğu ve batı bölümlerini birbirine bağlayan araç ve yaya paylaşımlı yol (Sevgi Yolu) görsel (etki) değerlendirme kapsamında ele alınmıştır. Bu sayede temel sorunlar ve olanaklar yaşam kalitesini, mekansal ve çevresel nitelikleri artırma ve tasarım rehberleri oluşturma yolunda kullanılmıştır.

Anahtar sözcükler: Görsel (etki) değerlendirme; Ege Üniversitesi Kampüsü; Araç ve yaya paylaşımlı yol

Kaynaklar

- Anonymous, 2002, Guidelines for Landscape and Visual Impact Assessment. Institute of Environmental Assessment and The Landscape Institute, E&FN Spon, London, 166 pp.
- Kaplan, A., E. Küçükbaş, B. Özkan, 1999, Foça Kentsel Yerleşiminde Görsel Etki Değerlendirmesi Üzerine Araştırmalar. Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Projesi (Proje No: 96-ZRF-009), İzmir, 112 sy.
- Kaplan, A., Ş. Hepcan, E. Küçükbaş, B. Özkan, 2001. Kuşadası Kent Merkezine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması. Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu, 23–26 Şubat 2000, Kuşadası Belediyesi, Kuşadası, 405-410
- Palmer, J.F., 2000. Reliability of Rating Visible Landscape Qualities. Landscape Journal 19(1/2), 166-178

- Pullar, V.D., E.M. Tidey, 2001. Coupling 3D Visualisation to Qualitative Assessment of Built Environment Design. *Landscape and Urban Planning* 55(2001), 29-40
- Smardon, R.C., T. Costello, H. Eggink, 1986. Urban Visual Description and Analysis. Pages 115-135, in *Foundations for Visual Project Analysis*. R.C. Smardon, J.F. Palmer, J.P. Felleman (Editors), John Wiley and Sons, New York, 374 pp.
- Yürekli, F., 1977. Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem Araştırması. Doktora Tezi (Yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 117 sy.