

UDK: 614.8:351.76:711.5(560.11 Istanbul)
doi:10.5379/urbani-izziv-2025-36-01-02

Prejeto: 16. 12. 2024
Sprejeto: 5. 5. 2025

Elifsu ŞAHİN
Eren KÜRKÇÜOĞLU

Vpliv prostorskih poudarkov na zaznavanje varnosti v mestu: primer soseske Balat v Istanbulu

Mesta z izrazitimi prostorskimi poudarki uporabnikom omogočajo učinkovito orientacijo in prijetnejšo izkušnjo ter jim dajejo večji občutek varnosti. Avtorja sta v članku proučevala vpliv prostorskih poudarkov na gibanje in orientacijo pešcev ter njihovo povezavo z zaznavanjem varnosti v mestu. Za raziskavo sta izbrala sosesko Balat v Istanbulu, ki ima veliko prostorskih poudarkov, hkrati pa so v njej objekti in prostori, ki vplivajo na negativno zaznavanje varnosti. Na podlagi pregleda literature s področij prostorskih poudarkov in varnosti v prostoru, ki sta ga dopolnila s terenskimi opazovanji, sta opravila raziskavo s 110 posamezniki, v kateri sta analizirala njihovo

izbiro poti na podlagi prostorskih poudarkov in njihov občutek varnosti na teh poteh. Izsledki so pokazali, da imajo ulice z večjim številom prostorskih poudarkov in tiste z višjo stopnjo privlačnosti pomembno vlogo pri orientaciji v prostoru. Poleg tega je raziskava pokazala povezavo med prostorskimi poudarki in zaznavanjem varnosti v prostoru, ki nakazuje, da uporabniki ulice z več izrazitimi prostorskimi poudarki dojemajo kot varnejše.

Ključne besede: prostorski poudarki, orientacija v prostoru, zaznavanje prostora, varnost v mestu, Balat, Istanbul

1 Uvod

Uporabniki v mestnih prostorih z umetnimi in naravnimi prviniami posredno ali neposredno zaznavajo razne okoljske dražljaje, in to z individualnimi kognitivnimi procesi, in jih pretvorijo v miselne podobe, na podlagi katerih sprejemajo odločitve v prostoru (Lynch, 1960; Göregenli, 2018; Cüceloğlu, 2019). Prvine, ki vključujejo eno ali več družbenih, zgodovinskih, simbolnih, gospodarskih ali estetskih značilnosti v mestnem prostoru, delujejo kot prostorski poudarki (ang. *landmarks*), ki vzbujajo pozornost prostorskih uporabnikov in posledično vplivajo na njihovo zaznavanje in orientacijo v prostoru (Gibson, 1950; Gifford, 2002; Raubal in Winter, 2002; Santos-Delgado, 2005). Ti poudarki se lahko zaznavajo tudi kot prvine mestne podobe. Mestni prostori, ki pri ljudeh vzbujajo močne miselne podobe, olajšajo navigacijo po mestu, zagotavljajo prijetnejšo uporabniško izkušnjo in ustvarjajo občutek varnosti (Lang, 1987; Lynch, 1960; Steck in Mallot, 2000; Köseoğlu in Önder, 2011). Za razlago občutka varnosti v prostoru, ki se nanaša na občutek miru in varnosti v družbenem življenju posameznikov, ki živijo na mestnih območjih, je bilo razvitih več teorij (npr. teorija razbitih stekel, teorija o branljivem prostoru, teorija racionalne izbire in teorija okoljskega stresa). V skladu z njimi uporabniki prostore, ki so zanemarjeni, zapuščeni ali so v njih razpadajoče stavbe in prvine, dojemajo kot nevarne, saj povečujejo verjetnost kriminalnih dejavnosti.

Zaznavanje prostora in varnost sta dobro raziskani področji urbanizma in psihologije, povezava med mestnimi podobami in zaznavanjem varnosti v mestu pa še ni bila podrobneje raziskana. Na podlagi Lyncheve (1960) trditve, da močni prostorski poudarki povečajo občutek varnosti, sta avtorja proučila vpliv mestnih prostorskih poudarkov na gibanje in orientacijo pešcev ter njihov morebitni vpliv na zaznavanje varnosti v mestu. Osredotočila sta se na tri temeljna raziskovalna vprašanja: 1. Ali obstaja povezava med prostorskimi poudarki ter gibanjem in orientacijo pešcev? 2. Kateri prostorski poudarki imajo večji vpliv na zaznavanje in orientacijo? 3. Ali obstaja povezava med prostorskimi poudarki in zaznavanjem varnosti v mestu? Njuna hipoteza je, da sta prisotnost in privlačnost prostorskih poudarkov v neposrednem sorazmerju z gibanjem uporabnikov in prispevata k večjemu občutku varnosti v mestu.

2 Zaznavanje prostora, vedenje in zaznavanje varnosti v mestu

Posamezniki so v nenehni interakciji z okoljem, ki jih obdaja. Svoje bivalno okolje si razlagajo prek njegovih fizičnih značilnosti, ga ustrezno umestijo v svojih mislih ali, z drugimi besedami, ga zaznavajo. Kot navaja Lewin (1951), na človekovo

vedenje vpliva odnos med posameznikom in okoljem. To pomeni, da to, kako posamezniki zaznavajo svoje okolje – na kar vplivajo tako osebne lastnosti kot okoljske značilnosti – določa njihovo vedenje v prostoru. Poleg tega imajo mestno okolje in prvine, ki jih vključuje, močan vpliv na zaznavanje varnosti v mestu. Pozitivno zaznavanje varnosti v mestu je ključno za izboljšanje splošne kakovosti življenja (Barker, 1968; Koca in Erkan, 2019).

2.1 Zaznavanje prostora in vedenje v prostoru

Zaznavanje je proces prejetja informacij iz okolja prek čutil ter njihovega urejanja in interpretacije z razvrščanjem v mislih (Norberg-Schulz, 1966; Rapoport, 1977). Na zaznavanje vplivajo številni dejavniki, ki izvirajo iz posameznika ali okolja. Med tistimi, ki izhajajo iz posameznika, so starost, stopnja izobrazbe, poklic, znanje, družbenogospodarski položaj, življenjski slog, vrednostne sodbe, potrebe, osebne lastnosti in izkušnje. Navedeni dejavniki vplivajo na zaznavanje, saj oblikujejo posameznikove senzorične lastnosti, kognitivne procese, vrednote in prednostne naloge, ki posledično vplivajo na to, kako si posameznik razlaga svoje okolje (Broadbent, 1958; Lynch, 1960; Kaplan, 1973; Sayar-Avcioğlu in Akin, 2017; Göregenli, 2018).

Okoljski dejavniki, ki vplivajo na zaznavanje, vključujejo značilnosti, kot so barve, velikost, gostota, gibanje in orientacija drugih pešcev, svetloba in senca, oblika, bližina, globina, kontinuiteta, ponavljanje, razmerje, podobnost, raznovrstnost, topografija, naklon, vremenske razmere, zvok in vonj (Broadbent, 1958; Lim, 2000; Kürkçüoğlu in Ocağcı, 2015; Diker in Erkan, 2017). Prostorski poudarki (Lynch, 1960; Santos-Delgado, 2005) so pomembni okoljski dejavniki, ki vplivajo na zaznavanje. Njihova najpomembnejša značilnost je, da se fizično, funkcionalno ali pomensko razlikujejo od drugih prvin v okolici. Nekateri so znani vsem, drugi ne. Ni nujno, da jih vsi poznajo ali prepoznajo. Na ravni sosesk so to lahko kavarne, upravni uradi, živilske trgovine, grobnice, vodnjaki ali objekti, ki se od drugih izrazito razlikujejo po barvi, obliki ali materialu (Abu-Obeid, 1998; Erkan-Biçer, 2002; Köseoğlu in Önder, 2011; Zacharias, 2001). Santos-Delgado (2005) je prostorske poudarke razdelila v pet skupin: družbene, zgodovinske, simbolne, gospodarske in estetske. Družbeni prostorski poudarki so kraji, ki združujejo ljudi in spodbujajo stike (npr. verski kraji, parki in šole). Zgodovinski prostorski poudarki so kraji z zgodovinsko vrednostjo, na katerih so potekali pomembni zgodovinski dogodki. Mednje spadajo spomeniki, grobovi, domovi pomembnih posameznikov, zgodovinske stavbe in trgi. Simbolni prostorski poudarki so prvine, ki ljudem pomagajo vzpostaviti povezavo s prostorom, ko jih zagledajo. Gospodarski prostorski poudarki so kraji gospodarskega pomena, kot so tovarne, pristanišča, hoteli, trgovine in razni poslovni prostori,

estetski prostorski poudarki pa so kraji estetskega pomena, ki izstopajo po arhitekturnih in krajinskih značilnostih (Lim, 2000; Santos-Delgado, 2005; Köseoğlu in Önder, 2011; Bratina Jurkovič, 2014).

Okoljske dejavnike, ki vplivajo na zaznavanje, lahko poleg tega razvrstimo v fizične, funkcionalne in mobilne vire. Fizični spodbujevalni viri se nanašajo na obliko, material, barvo, teksturo ter razmerja med polnostjo in praznostjo sestavin grajenega okolja, ki sestavljajo prostor, ter na njihove medsebojne povezave. Funkcionalni spodbujevalni viri so tisti, ki pri uporabniku ustvarijo podobo o prostoru na podlagi njegove funkcije. Mobilni viri so povezani zlasti z množico in smerjo njenega gibanja, saj vplivajo na posameznikovo psihologijo in preference (Zacharias, 2001). Vedenje v prostoru je tesno povezano z zaznavanjem prostora, saj je zaznavanje temelj vedenja. Ljudje se gibljejo po prostoru na podlagi svojih zaznav, zato dejavniki, ki vplivajo na zaznavanje, vplivajo tudi na gibanje v prostoru (Gibson, 1950). Kot navajata Kitazawa in Batty (2004), so za gibanje pešcev v mestnem prostoru in njihovo izbiro poti značilne spremembe in nenadne odločitve. Na te vplivajo čas, fizične prvine v mestnem prostoru, naravne in umetne ovire ter posameznikove estetske in vrednostne presoje. Poleg dejavnikov, odvisnih od posameznika, in okoljskih dejavnikov, ki vplivajo na posameznikovo zaznavanje in vedenje, na gibanje in vedenje pešcev vpliva tudi čas (npr. letni čas, mesec, teden, dan in ura). Razlike v časovnem pasu lahko spremenijo dražljaje in njihovo intenzivnost, kar vpliva na zaznavanje in vedenje (Banerjee in Southworth, 1990; Bradshaw, 1993; Carmona idr., 2003; Correa, 1983; Marshall, 2005; Massey, 1994; Moughtin in Mertens, 2003; Mumford, 1937; Özer, 2006; Relph, 1976; Rykwert, 1982).

2.2 Zaznavanje varnosti v mestu in prostoru

Varnost se nanaša na materialno in duhovno varnost ter spoznanje, da ni nevarnosti. Je občutek in zaznava ter temeljna pravica vsakega človeka. Podobno se varnost v mestu nanaša na zmožnost posameznikov, ki živijo v mestu, da se počutijo varni pri zadovoljevanju svojih potreb in v medosebnih odnosih ter hkrati živijo v mirnem in varnem okolju. Za razlago občutka varnosti ali nevarnosti v mestnem prostoru so bile predlagane razne teorije o varnosti v prostoru (Akers, 2000; Anselin idr., 2000; Aksoy, 2007; Clarke, 1997; Elliott, 1952; Farrington, 2004; Ritts, 2024).

Teorija razbitih oken se osredotoča na to, kako prisotnost zanemarjenih, neurejenih in poškodovanih objektov in prvin v prostoru vzbujajo občutek zapuščenosti, kar sčasoma vodi v nadaljnje propadanje. Zanemarjene ali poškodovane stavbe, nefunkcionalne krajinske prvine, nepobrane smeti ter pomensko ali vizualno problematični grafiti in poslikave dajejo

vtis zanemarjenosti in nevarnosti (Welsh idr., 2015; Bilen in Büyüklü, 2018; Koca in Erkan, 2019). Po teoriji o branljivem prostoru prostori brez jasne ločnice med javnimi, poljavnimi, polzasebnimi in zasebnimi območji ter prenatrpane stanovanjske stolpnice, nefunkcionalna in neizkoriščena pritličja, zidovi brez oken, odmaknjeni prostori ter zapuščena območja, ki so posledica načrtovalskih napak in neustrezne umestitve stavb, ustvarjajo občutek nevarnosti. Take razmere namreč zmanjšujejo občutek pripadnosti, prostorsko preglednost in nadzor, zaradi česar so tovrstna območja ranljiva za kriminalne dejavnosti (Koca in Erkan, 2019). V skladu s teorijo racionalne izbire območja, na katerih je veliko gneče, kot so mestna središča in trgovske ulice, kjer lahko storilci ostanejo anonimni, slabo urejeni javni prostori, opuščena območja, ki jih zasedajo tolpe, ter slabo osvetljeni in zapuščeni javni prostori povečujejo občutek nevarnosti (Cullen in Agnew, 1999). Po teoriji okoljskega stresa lahko okoljski stresorji, kot je slaba kakovost okolja in stavb, pri posameznikih povzročajo stres, napetost, tesnobo, nemir in strah ter posledično vzbujajo povečan občutek nevarnosti. Dejavniki, kot so kakovost stavb, hrup, gneča, onesnaženost, staranje in zanemarjenost, ključno vplivajo na kakovost mestnega okolja. Slaba kakovost stavb je povezana zlasti s staranjem in propadanjem objektov (Clarke, 1997; Elliott, 1952; Farrington, 2004; Steg idr., 2015).

Posamezniki torej zaznavajo prvine mestnega okolja, v katerem živijo, na podlagi česar razvijajo vedenja in se v prostoru orientirajo. Pri tem prostorski poudarki – privlačne točke z družbeno, zgodovinsko, simbolno, gospodarsko in estetsko vrednostjo – pri opazovalcu izzovejo močne podobe mestnega okolja ter prek zaznavanja vplivajo na njegovo vedenje in orientacijo v prostoru (Lynch, 1960; Santos-Delgado, 2005). Poleg tega prostori z izrazito podobo povečujejo občutek varnosti pri ljudeh. Na podlagi navedenega sta avtorja povezave med prostorskimi poudarki, izbiro poti in zaznavanjem varnosti v mestu proučila s terensko raziskavo.

3 Metode

Na podlagi Lyncheve (1960) trditve, da mestni prostorski poudarki povečujejo občutek varnosti v prostoru, sta avtorja proučila vpliv mestnih prostorskih poudarkov na gibanje pešcev in njihovo zaznavanje varnosti v prostoru. Raziskavo sta razdelila v pet faz (slika 1).

V prvi fazi sta izbrala območje raziskave, in sicer sosesko Balat, ki ima številne in raznovrstne prostorske poudarke ter prostore in prvine, ki lahko vplivajo na negativno zaznavanje varnosti (Erbey in Erbaş, 2017; Özbilge, 2018). V drugi fazi sta podrobno analizirala grajeno okolje na izbranem območju, vključno z dejavniki, kot so stanje stavb, število nadstropij, vrsta stavb,

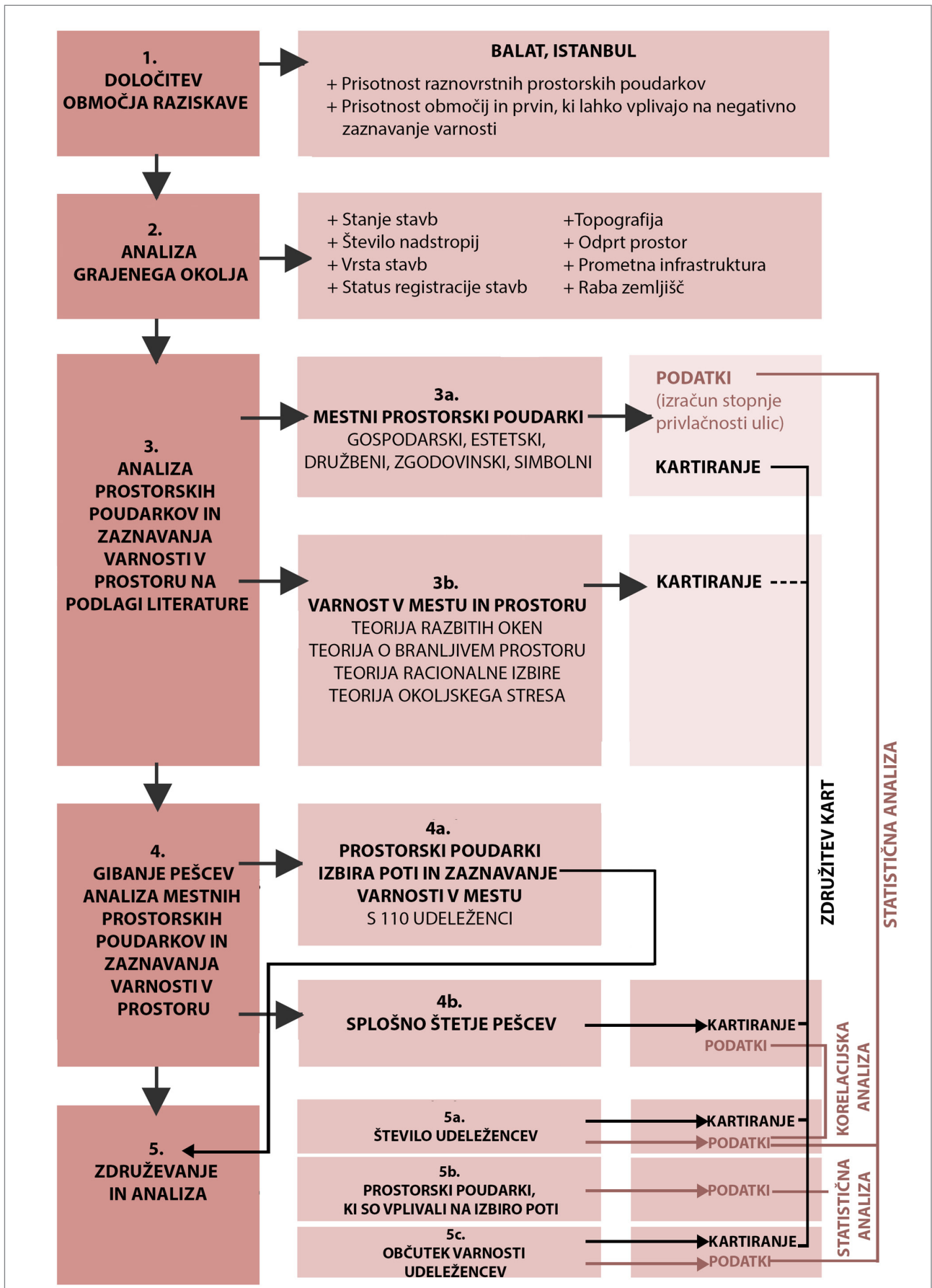
status registracije stavb, topografija, odprt prostor, prometna infrastruktura in raba zemljišč. V tretji fazi sta na podlagi literature analizirala prostorske poudarke in zaznave varnosti v prostoru. Pri tem sta objekte in prvine na proučevanem območju analizirala posebej glede na njihove gospodarske, estetske, družbene, zgodovinske in simbolne značilnosti (faza 3a) (prim. Santos-Delgado, 2005). Objektivno in prvinam z več značilnostmi hkrati sta pripisala številke, ustrezne številom vsebovanih značilnosti, na podlagi česar sta določila stopnjo njihove privlačnosti. Nato sta izračunala privlačnost vsake ulice na proučevanem območju, in sicer tako, da sta seštelala stopnje privlačnosti objektov in prvin, ki so bili na posamezni ulici ali so bili z nje vidni, čeprav niso bili neposredno na njej. Nato sta privlačnost ulic ustrezno kartirala. Prostorske prvine so seske sta razvrstila na podlagi gospodarskih, estetskih, družbenih, zgodovinskih in simbolnih značilnosti. Kavarnice, restavracije, vintage trgovine, obrtne delavnice, banke, trgovine z živili/tržnice/lekarne, butiki, ulične prodajalne, mladinski hoteli in bazarji imajo gospodarsko vrednost. Barva in oblika stavb, materiali, iz katerih so zgrajene, zgodovinske stavbe, porušene zgradbe, arhitekturni elementi (npr. vodnjaki) ter naravne krajine, umetniško preoblikovani prostori, topografija, ukripljenost, odprtost in širina ulic, razgledi, senca in svetloba imajo lahko estetsko vrednost. Muzeji, cerkve, mošeje, sinagoge, kopališča, šole, bolnice, policijske postaje, raziskovalni centri, športni klubi, grafiti, viseče perilo in filmska prizorišča imajo družbeno vrednost. Zgodovinske stanovanjske, poslovne ali verske zgradbe imajo zgodovinsko vrednost, objekti, ki se običajno povezujejo s soseso Balat, pa imajo simbolno vrednost (Erbey in Erbaş, 2017; Lim, 2000; Santos-Delgado, 2005; Köseoğlu in Önder, 2011; Özbilge, 2018). Avtorja sta poleg tega na podlagi prej omenjenih štirih teorij proučila območja, ki bi lahko prispevala k negativnemu zaznavanju varnosti, ter določila lokacije, kjer je teh območij največ (faza 3b) (prim. Cullen in Agnew, 1999; Koca in Erkan, 2019; Steg idr., 2015; Welsh idr., 2015).

V četrti fazi sta izvedla terensko raziskavo s 110 posamezniki, ki še niso bili na proučevanem območju, pri čemer sta se osredotočila na povezavo med prepoznavanjem prostorskih poudarkov, izbiro poti in opredelitvijo varnosti v mestnem prostoru. Vsak udeleženec je eno uro z zemljevidom hodil po sosiski Balat. Da bi se izognili izbiri poti na podlagi prejšnjih izkušenj s tem prostorom, so bili za raziskavo izbrani samo tisti posamezniki, ki Balata prej še nikoli niso obiskali. Udeleženci so se lahko na križiščih prosto odločali, v katero smer bodo nadaljevali pot, hkrati pa so že zaradi prostorske konfiguracije območja prečkali tako zelo privlačne kot manj privlačne ulice. Čeprav so sami izbirali poti, so torej že zaradi zveznosti ulične mreže med hojo izkusili najrazličnejše prostorske značilnosti. Ker je bilo ključno, da udeleženci vidijo in zaznajo prostorske poudarke in dejavnike varnosti v sosiski, je terenska raziskava

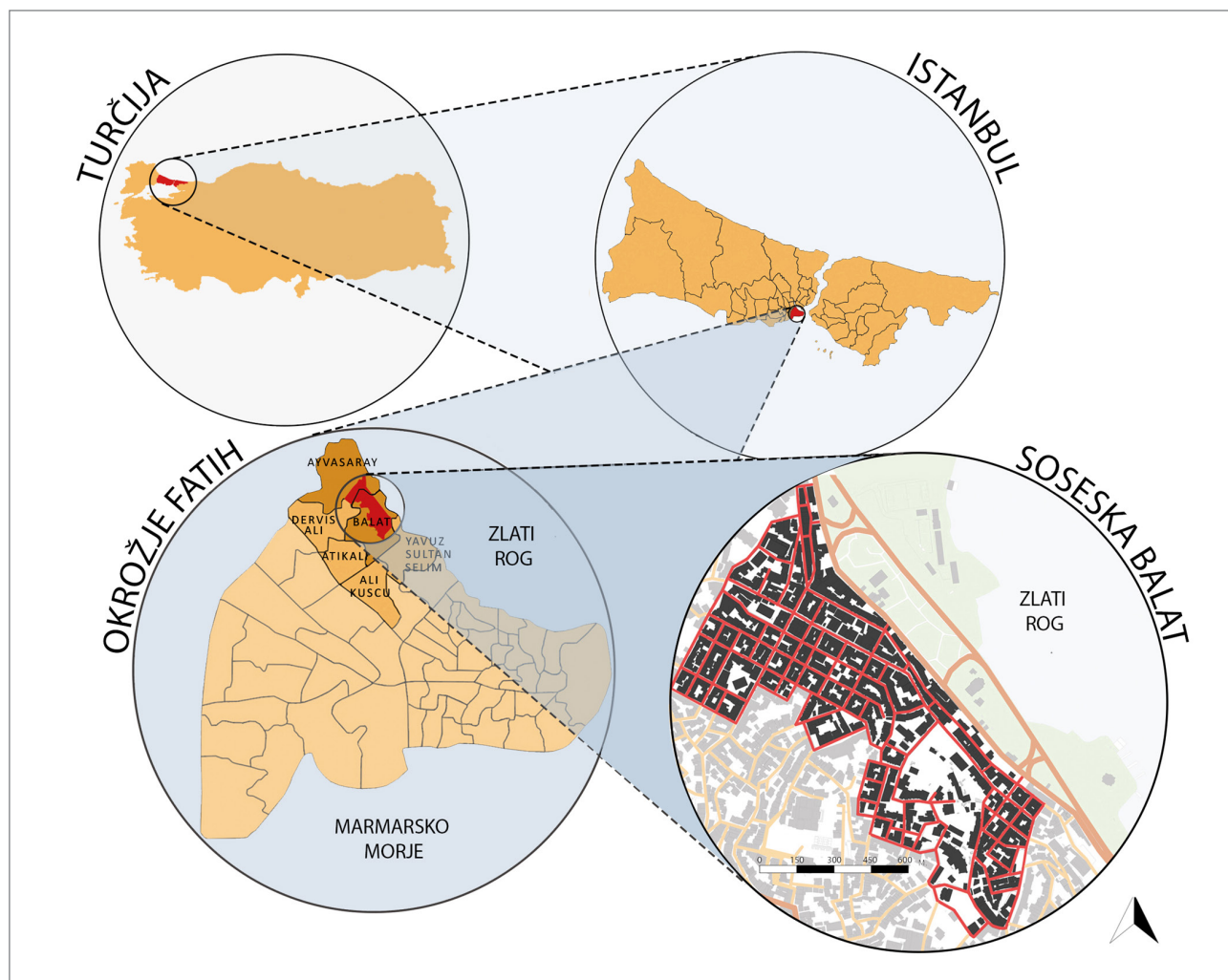
potekala podnevi. Da bi udeležencem zagotovili čim večje udobje, je poleg tega potekala samo ob jasnem in suhem vremenu. Izvajala se je od avgusta do oktobra 2020 ob upoštevanju ustreznega vremena in razmer, povezanih s pandemijo COVID-19. Avtorja sta omenjene mesece izbrala zato, ker je bilo takrat najmanj okužb, ni bilo policijskih ur ali zaprtij, zahtevana je bila samo uporaba mask na javnih prostorih. Ker je raziskava potekala na prostem, kjer so morali udeleženci nositi maske, so bili vplivi pandemije COVID-19 čim manjši. Glede na to, da so morali udeleženci znati brati zemljevid in na njem označevati izbrane poti, so bili za raziskavo izbrani posamezniki, stari najmanj 20 let. Zaradi dejavnikov tveganja, povezanih s pandemijo, so morali biti tudi mlajši od 60 let. Udeleženci so v raziskavi sodelovali prostovoljno, za raziskavo pa so se prijavili na podlagi javnih objav v družbenih omrežjih in e-sporočil, poslanih na univerzitetne e-poštne sezname in namenjenih posameznikom, ki živijo v Istanbulu. Med prijavljenimi so bili izbrani tisti, ki so izpolnjevali merila glede starosti, niso še nikoli obiskali sosiske Balat in so bili na razpolago v času izvajanja raziskave.

V okviru raziskave (faza 4b) so morali udeleženci na priloženem zemljevidu cestnega omrežja označiti izbrane poti in na vsakem križišču opredeliti prostorske poudarke, ki so vplivali na njihovo izbiro. Hkrati so morali na vsakem križišču, ki so ga prečkali, oceniti svoj občutek varnosti na Likertovi lestvici (-3: najbolj nevarno, +3: najbolj varno). Poleg tega je bilo za vsako ulico na proučevanem območju v soboto popoldne izvedeno enourno splošno štetje pešcev (faza 4b). Na podlagi tega je bilo nato kartirano splošno število pešcev za vsako ulico v Balatu. Sobotno popoldne je bilo izbrano zaradi običajno velike gostote pešcev, kar so potrdile tudi druge raziskave (Erbey in Erbaş, 2017; Özbilge, 2018).

V peti fazi sta avtorja prekrila zemljevide vseh udeležencev, na podlagi česar sta določila in kartirala njihovo število na posamezni ulici (faza 5a). Nato sta prostorske poudarke, ki so jih udeleženci opredelili na vsakem križišču, razvrstila v več kategorij (faza 5b). Da bi preprečili kakršno koli vplivanje, udeleženci niso prejeli nobenih ključnih besed, poudarke pa so bili v kategorije razvrščeni na podlagi ključnih besed, ki so jih udeleženci sami zapisali. Ker ima lahko posamezna prvina več značilnosti (gospodarske, estetske, družbene, zgodovinske ali simbolne), sta avtorja ključne besede udeležencev najprej razvrstila v pet kategorij: arhitekturni elementi, fizični prostor, krajinske in topografske značilnosti, družbene in kulturne značilnosti ter gospodarski vidiki. Prve tri kategorije so bile povezane z estetsko vrednostjo, družbene in kulturne značilnosti so bile povezane z družbeno vrednostjo, gospodarski vidiki pa z gospodarsko vrednostjo. Zgodovinske stavbe imajo zgodovinsko vrednost, grška šola v predelu Fener, kavarna Naftalin in hiše na ulici Merdivenli Yokuş pa imajo simbolno vrednost.



Slika 1: Metode, uporabljene v raziskavi (ilustracija: avtorja)



Slika 2: Lokacija in meje proučevanega območja (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)

Avtorja sta na podlagi ključnih besed, ki so jih za prostorske poudarke zapisali udeleženci, izvedla statistično analizo, s katero sta določila prostorske poudarke, ki so najbolj vplivali na izbiro poti.

V nadaljevanju (faza 5c) sta avtorja z izračunom aritmetične sredine in srednje vrednosti ocen varnosti od -3 do 3 , ki jih za vsako ulico podali udeleženci, določila njihov občutek varnosti. Te vrednosti sta nato združila in kartirala ulice z oceno 2 ali več. Ker je lahko občutek varnosti pri vsakem posamezniku drugačen in gre torej za subjektivno oceno, lahko uporaba srednje vrednosti skupaj z aritmetično sredino pomaga ublažiti izjemne primere. Avtorja sta vse izdelane karte (splošnega števila pešcev, števila udeležencev na posamezni ulici, zaznane varnosti udeležencev in privlačnosti ulic) prekrila in primerjala. Z rezultati analize in kartiranja na podlagi teorij s področja prostorske varnosti, pridobljenimi v fazi 3b, sta preverila ocene varnosti, ki so jih podali udeleženci. Poleg tega sta z orodjem Python statistično analizirala povezave med splošnim številom

pešcev in številom udeležencev na posamezni ulici ter med številom udeležencev na posamezni ulici, njihovim zaznanim občutkom varnosti, privlačnostjo ulic in mestnimi prostorskimi poudarki, ki so jih opredelili (slika 1).

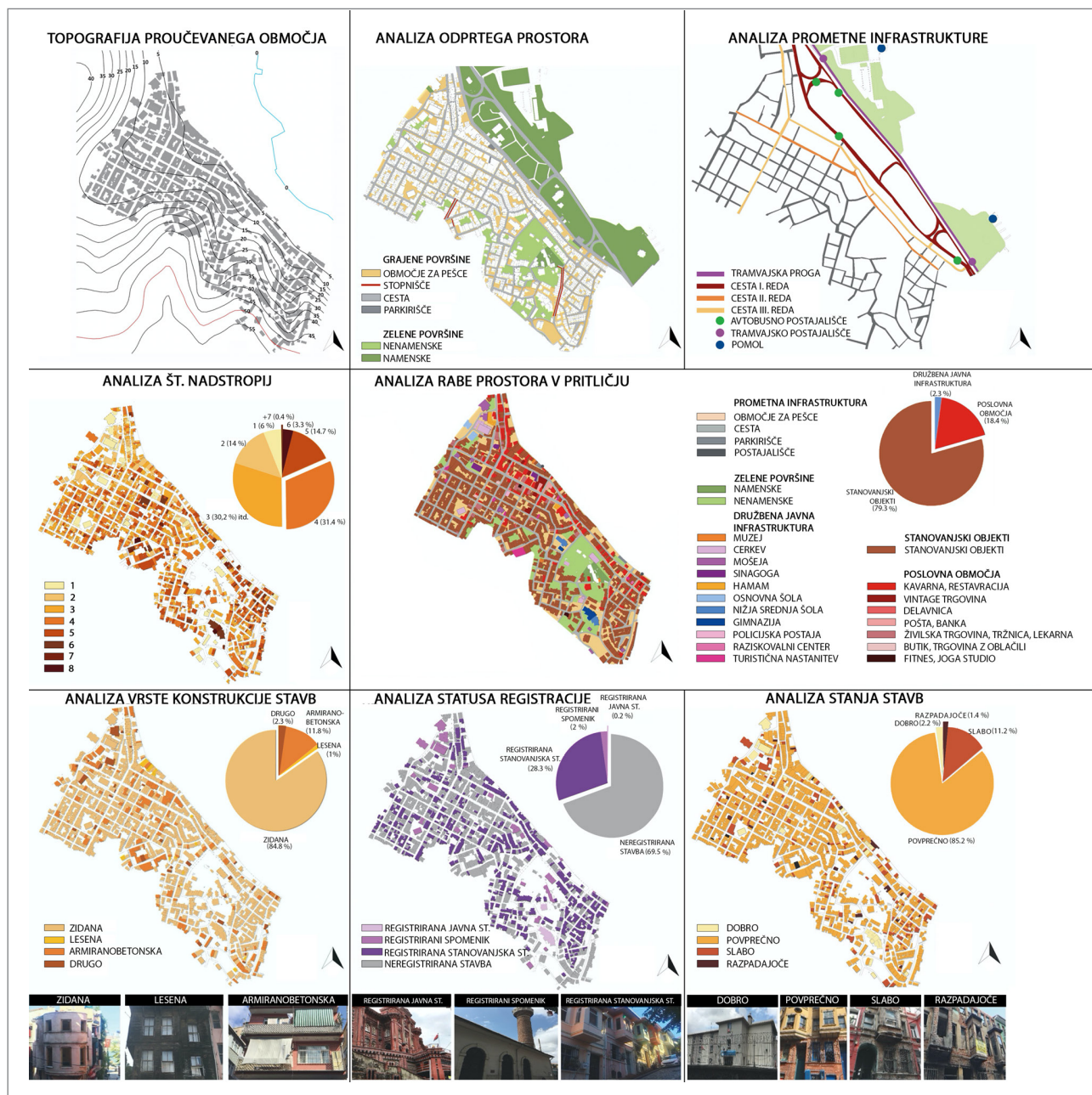
4 Rezultati

Soseska Balat je v okrožju Fatih med soseskama Fener in Ayvasaray na evropski strani Istanbula. Skozi zgodovino so v njej živeli Judje, Grki, Armenci in Turki. Ima številne objekte iz bizantinskega obdobja in časa Osmanskega cesarstva, v njej pa so vidni sledovi treh svetovnih religij (prim. Ülke, 1957; Deleon, 1991; Türkoğlu, 2002; Önem in Kılıncarslan, 2005; Şenyapılı, 2009; Özbilge, 2018). Avtorja sta območje raziskave zamejila na podlagi prisotnosti prostorskih poudarkov in prvin, kot so stare in razpadajoče stavbe, slaba osvetljenost in ozke ali slepe ulice, ki vplivajo na negativno zaznavanje varnosti (slika 2).

Preglednica 1: Analiza stavb in rabe prostora na proučevanem območju

Kategorija	Število enot	Delež (v %)
Stanje stavb		
Dobro	35	2,2
Povprečno	1.328	85,2
Slabo	181	11,2
Razpadajoče	23	1,4
Število nadstropij		
Eno	92	6,0
Dve	215	14,0
Tri	462	30,2
Štiri	481	31,4
Pet	225	14,7
Šest	51	3,3
Sedem	4	0,3
Osem	2	0,1
Vrsta konstrukcije		
Zidana	1,375	84,8
Lesena	17	1,0
Armiranobetonska	191	11,8
Drugo	38	2,3
Status registracije		
Registrirana javna stavba	2	0,2
Registrirani spomenik	33	2,0
Registrirana stanovanjska stavba	459	28,3
Neregistrirana stavba	1,127	69,5
Raba prostora v pritličju		
Stanovanje	1,288	79,3
Kavarna, restavracija	241	80,6
Vintage trgovina, starinarna	8	2,7
Delavnica	4	1,3
Pošta, banka	4	1,3
Butik	4	1,3
Fitnes, joga studio	2	0,7
Muzej	4	10,9
Cerkev	5	13,5
Mošeja	9	24,3
Sinagoga	3	8,1
Kopališče	2	5,4
Osnovan šola	2	5,4
Nižja srednja šola	2	5,4
Gimnazija	2	5,4
Policijska postaja	1	2,7
Raziskovalni center	1	2,7
Turistična nastanitev	6	16,2

Vir: avtorja (podatki so bili pridobljeni od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul).

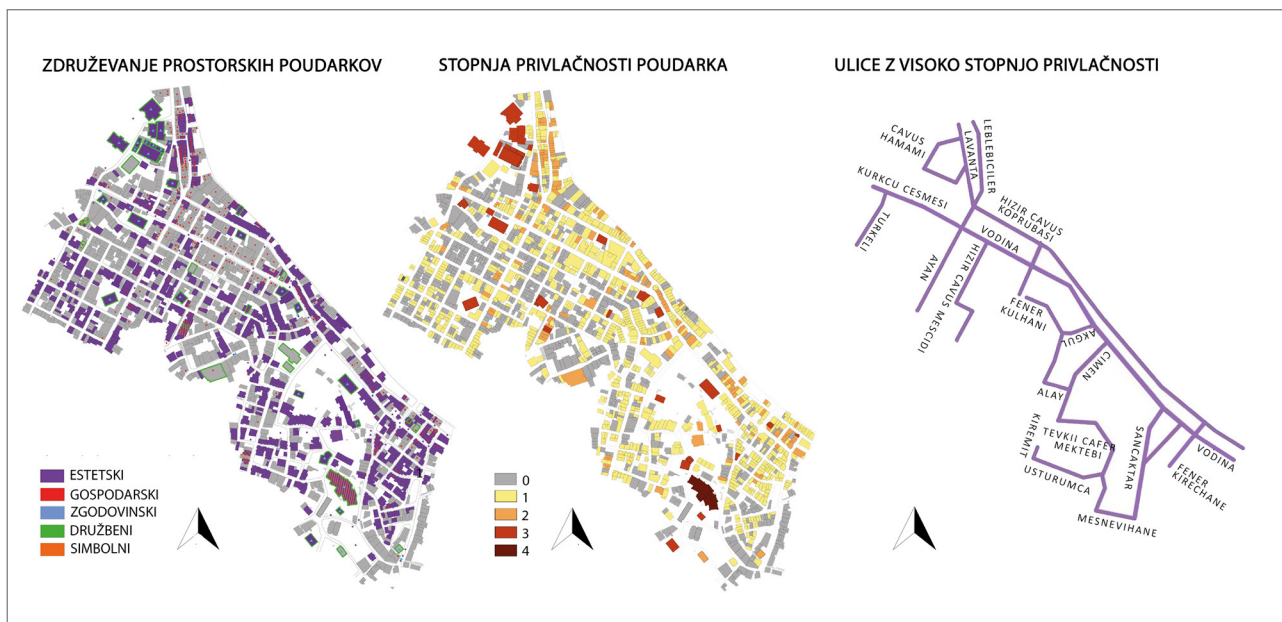


Slika 3: Analiza fizične zgradbe proučevanega območja (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metro-politanske občine Istanbul)

4.1 Analiza fizičnega prostora

Območje ima mešano ulično ureditev, pri kateri prevladuje pravilna ulična zasnova. Velik del stavb je v povprečnem stanju, večina stavb v dobrem stanju pa je obnovljenih. Stavbe, ki so v slabem stanju, imajo stare, razpadajoče in poškodovane zidove in druge konstrukcijske elemente, večina je še vedno naseljena. Na pol porušene stavbe nimajo več vseh zidov in konstrukcijskih elementov ter niso primerne za bivanje. Prevladujejo tri- in štirinadstropne stavbe. Večina je zidanih, nekaj pa je tudi lesenih in drugih vrst objektov. Stavbe zgodovinskega in kulturnega pomena so zaščitene, približno tretjina je registriranih.

Med njimi je veliko stanovanjskih objektov. Predeli blizu Zlatega roga so razmeroma ravni, proti notranosti pa se naklon terena postopno povečuje. Razen vrta ob nekdanji palači družine Kantemir, obdanega z visokimi zidovi, na proučevanem območju ni večje zelene površine. Na njem so številna drevesa in zidovi, porasli z bršljanom, veliko je tudi stopnišč, ki so posledica nagnjenega terena. Glavno območje za pešce v Balatu je ulica Vodina, na kateri so restavracije, kavarne in trgovine. Za pešce so ključne ulice še Kürkçü Çeşmesi, Yıldırım, Ayan in Lavanta. V pritličjih prevladujejo tri kategorije rabe prostora: stanovanja (79,3 %), poslovni prostori (18,4 %) in družbena javna infrastruktura (2,3 %) (preglednica 1 in slika 3).



Slika 4: Zdržena karta prostorskih poudarkov in ulic z visoko stopnjo privlačnosti (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)

4.1.1 Analiza mestnih prostorskih poudarkov

Avtorja sta prostorske poudarke analizirala na podlagi njihovih gospodarskih, estetskih, družbenih, zgodovinskih in simbolnih značilnosti, poleg tega sta določila in kartirala območja njihove največje koncentracije. Na proučevanem območju sta med zgodovinske prostorske poudarke uvrstila osem mošej, pet cerkev, tri sinagoge, dve kopališči in dve šoli, med gospodarske poudarke pa 241 kavarn ali restavracij, osem starinarnic, štiri delavnice, štiri pošte ali banke, 36 živilskih trgovin ali lekarn, štiri butike ali trgovine z oblačili, dva fitnesa ali joga studia in šest turističnih nastanitev. Kot družbene prostorske poudarke sta opredelila štiri muzeje, pet cerkev, devet mošej, tri sinagoge, dve kopališči, po dve osnovni ali nižji srednji šoli, dve gimnaziji, policijsko postajo, raziskovalni center in šest turističnih nastanitev. Grško šolo v Fenerju, nekaj stanovanjskih stavb in kavarno Naftalin Cafe sta prepoznala kot simbolne prostorske poudarke. Med estetske poudarke sta uvrstila objekte z estetsko vrednostjo, kot so stavbe z izstopajočimi arhitekturnimi elementi in krajinskimi ureditvami (npr. kamniti zidovi, platane, vinska trta, razsvetljava, barvita svetloba, ki se iz kavarn in restavracij razliva po ulicah, posebno pohištvo, barvita stopnišča, najrazličnejši elementi umetniško preoblikovanega prostora in vodnjaki).

Objekt ali prvina je lahko pomembna z več vidikov. Grška šola v Fenerju na primer izstopa kot najmočnejši prostorski poudarek zaradi svoje zgodovinske, družbene, simbolne in estetske vrednosti. Po pomenu in privlačnosti ji sledijo verske stavbe z zgodovinsko, družbeno in estetsko vrednostjo.

Na proučevanem območju so poleg tega številne registrirane stavbe z estetskim pomenom. Nekatere se uporabljajo tudi v poslovne namene in imajo zato tudi gospodarsko vrednost, kar povečuje njihovo privlačnost. Avtorja sta ulice s stopnjo privlačnosti, višjo od povprečja plus standardni odklon, opredelila kot zelo privlačne in jih nato tudi kartirala. Na splošno so to ulice, na katerih je veliko trgovin, gostinskih lokalov in drugih poslovnih objektov (gospodarsko pomembne ulice) ter potekajo vzporedno z Zlatim rogom na vhodu na proučevano območje, ter nekatere druge ulice zgodovinskega, estetskega ali družbenega pomena, ki potekajo pravokotno na prej navedene in se nadaljujejo v notranjost (slika 4).

4.1.2 Analiza varnosti v mestu

Prostori in objekti, ki vplivajo na občutek nevarnosti, prevladujejo v zahodnem, južnem, jugozahodnem in jugovzhodnem delu proučevanega območja (slika 5). V jugozahodnem delu je opazna visoka koncentracija stavb in območij slabe kakovosti, ki so ključni kazalnik okoljskega stresa.

4.2 Analiza gibanja pešcev, mestnih prostorskih poudarkov in zaznavanja varnosti

Preglednica 2 vsebuje podatke o spolu, starosti in izobrazbi udeležencev. Na proučevano območje so vstopili skozi enega od treh vhodov, dostopnih z obale. Ti vhodi so na mestu nekdanjih vrat v mestnem obzidju (prim. Özbilge, 2018). Udeleženci so vhod (V1, V2 ali V3; slika 6) izbrali povsem po svoji presoji. Vsak udeleženec je nato dobil osnovni zemljevid



Slika 5: Prostori, ki v skladu s teorijami prostorske varnosti vzbujajo občutek nevarnosti v prostoru (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)

proučevanega območja, na katerem je lahko označil svojo pot. Na osnovnem zemljevidu so bile vse ceste, stopnice in povezovalni elementi prikazani v delno abstrahirani in linearni obliki, križišča pa so bila označena s krogi. Udeleženci so se ustavili na vsakem križišču in izbrali ulico, po kateri so želeli nadaljevati, ter tako oblikovali svoje poti. Med potjo so na vsakem križišču opredelili prostorske poudarke, ki so vplivali na njihove odločitve, na Likertovi lestvici pa so ocenili svoj občutek varnosti v mestu. Vsak udeleženec je v raziskavi sodeloval eno uro.

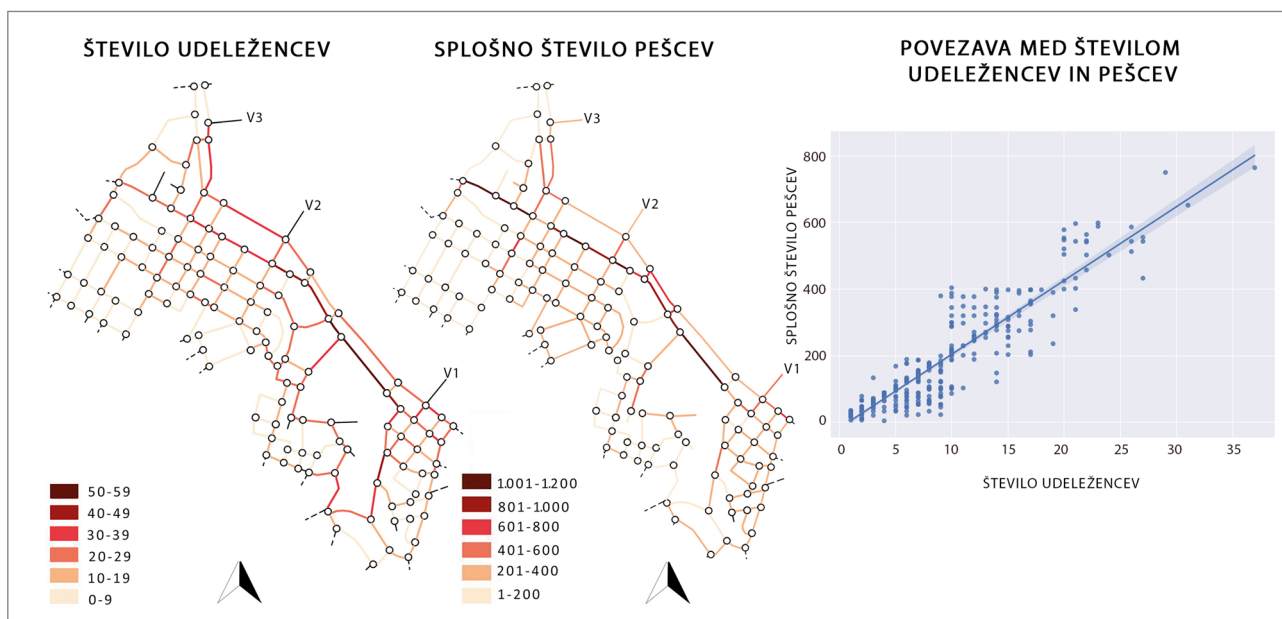
4.2.1 Splošno število pešcev in število udeležencev

Avtorja sta zemljevide, ki so jih vrnilo udeleženci, prekrila, združila in izračunala število udeležencev, ki so prečkali vsako ulico. Prehode v obe smeri sta štela ločeno. Največje število udeležencev, ki so prečkali samo eno ulico, je bilo devetinštideset, nekaterih ulic pa ni prečkal noben udeleženec. Največ udeležencev je prečkalo ulico Vodina, ki poteka vzporedno z Zlatim rogom in je glavna ulica na proučevanem območju. Poleg števila udeležencev na posamezni ulici je bilo na proučevanem območju opravljeno tudi splošno štetje pešcev. Potekalo je sočasno s terenskimi raziskavami udeležencev med avgustom

Preglednica 2: Demografske značilnosti udeležencev

Značilnost	<i>n</i>	Delež (v %)
Spol		
Ženski	52	47,0
Moški	58	53,0
Izobrazba		
Osnovna šola	17	15,5
Gimnazija	35	31,8
Univerzitetna	46	41,8
Magisterij ali doktorat	12	10,9
Starost (v letih)		
20–29	35	31,8
30–39	22	20,0
40–49	30	27,3
50–59	23	20,9

Vir: avtorja.



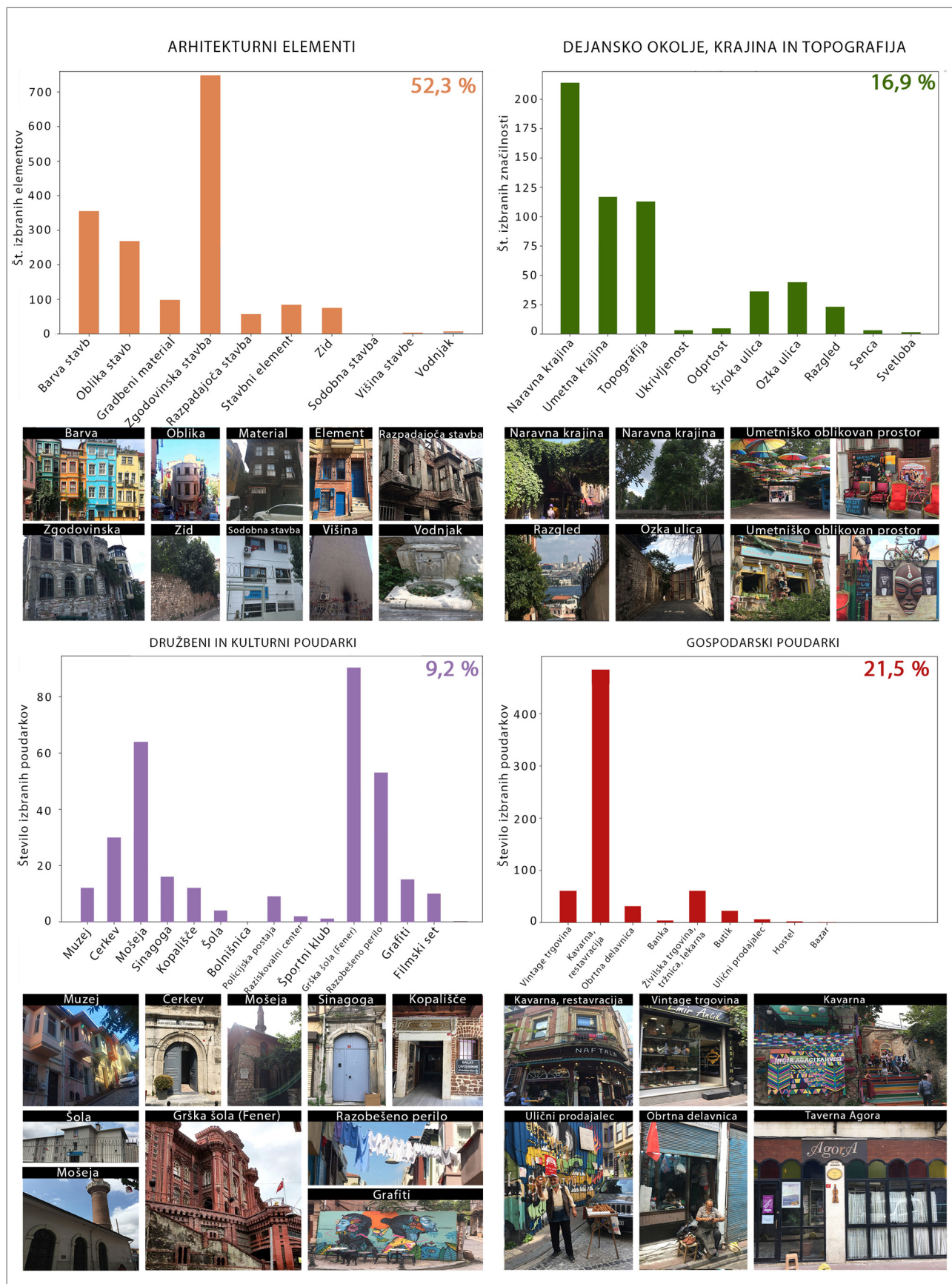
Slika 6: Število udeležencev, splošno število pešcev in Pearsonov koeficient korelacije (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)

in oktobrom 2020, in sicer ob sobotah med 14. in 17. uro, da je bila zagotovljena primerljivost podatkov. Tokove pešcev v obe smeri so ročno zapisovali opazovalci, ki so stali na ključnih točkah po celotnem proučevanem območju. Vsak odsek ulice je bil neprekinjeno opazovan eno uro. Med splošnim štetjem pešcev je bilo na nekaterih odsekih prešteto od 1.000 do 1.200 pešcev. Na podlagi obeh štetij je bilo ugotovljeno, da je število pešcev največje na območju bazarja (ulica Vodina) in Fenerja (vzhod-jugovzhod), precej manjše pa je v zahodnem in južnem delu proučevanega območja. Obe štetji sta pokazali še, da je največ pešcev na ulicah z visoko koncentracijo trgovskih,

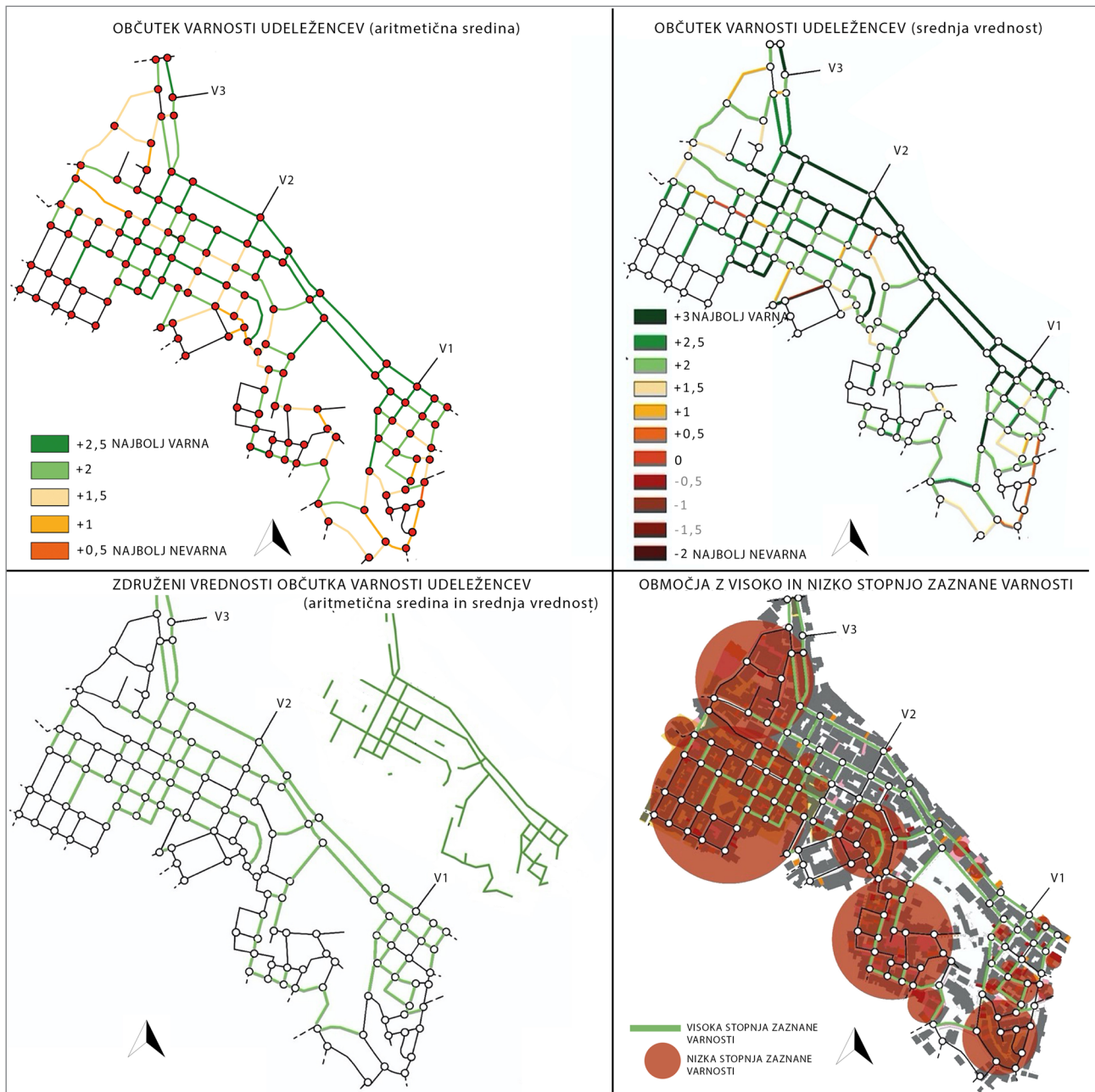
gostinskih in verskih objektov. Pearsonov koeficient korelacije med splošnim številom pešcev in številom udeležencev je znašal 0,92 (slika 6).

4.2.2 Mestni prostorski poudarki in izbira poti

Terenska raziskava je pokazala, da so na izbiro poti udeležencev najbolj vplivali arhitekturni poudarki v prostoru, tem so po pomenu sledili gospodarski poudarki, poudarki, povezani s fizičnim okoljem, krajino in topografijo, ter nazadnje družbeni in kulturni poudarki.



Slika 7: Število izbranih poudarkov v prostoru (ilustracija in foto: avtorja)



Slika 8: Območja z visoko in nizko stopnjo zaznane varnosti (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)

Med arhitekturnimi elementi so na orientacijo udeležencev najbolj vplivale zgodovinske stavbe. Pomemben dejavnik sta bili tudi barva in oblika stavb, najmanj pomembni pa so bili višina stavb in vodnjaki. Med prostorskimi poudarki, ki so se nanašali na fizično okolje, krajino in topografijo, je bil najpomembnejši dejavnik naravna krajina, čeprav sta tudi umetna krajina in topografija precej vplivali na izbiro poti. Širina ulic in razgledi so imeli manjši vpliv na orientacijo, najmanj pomembni pa so bili dejavniki, kot so ukrivljenost ulic, odprtost, svetloba in senca.

Pri družbenih in kulturnih prostorskih poudarkih je na orientacijo najbolj vplivala grška pravoslavna šola v Fenerju, ki po barvi, velikosti in arhitekturnem slogu izstopa iz okolice in je ena najiminennejših stavb na območju Zlatega roga. Po pomenu so ji sledili grafiti, mošeje in cerkve. Javna šola, policijska postaja, raziskovalni center in športni klub so imeli manjši vpliv na izbiro poti, zdravstvene in zobne ambulante, ki so spadale v kategorijo bolnišnic, pa so imele zanemarljiv vpliv.

Preglednica 3: Razvrstitev ulic glede na stopnjo privlačnosti in povprečno število udeležencev, ki so jih prečkali

Razpon vrednosti	Stopnja privlačnosti	Delež (v %)	Povprečno št. udeležencev
0 do povprečja minus SD	Nizka	16	7
Povprečje minus SD do povprečja	Nizka do zmerna	34	8
Povprečje do povprečja plus SD	Zmerna do visoka	34	11
> povprečje plus SD	Visoka	16	13

Vir: avtorja.

Med gospodarskimi prostorskimi poudarki je daleč največ udeležencev izbralo kavarne in restavracije. To lahko pripisemo številnim gostinskim lokalom na proučevanem območju, njihovi lokaciji, tematiki, barvitim mizam in stolom, senčni-kom, razsvetljavi, stopnicam in stenskim poslikavam. Na orientacijo udeležencev so poleg tega vplivali tudi živilske trgovine in lekarne, vintage trgovine in starinarne, obrtne delavnice in butiki na proučevanem območju. Zanimivo je, da manjša tržnica v predelu Ayvansaray na zahodu, na kateri prodajajo hrano in oblačila, na njihovo izbiro poti ni imela nikakršnega vpliva (slika 7).

4.2.3 Zaznavanje varnosti

Po izračunu in kartiranju aritmetične sredine in srednje vrednosti ocen zaznane varnosti, ki so jih podali udeleženci, sta avtorja obe združila, nato pa sta določila in kartirala ulice z vrednostjo 2 ali več pri obeh kazalnikih. Avtorja sta aritmetično sredino in srednjo vrednost uporabila skupaj, da bi preprečila ekstremne vrednosti ali osamelce v podatkih, ulice z majhnim številom udeležencev pa sta izključila iz analize. Ulice z visoko oceno zaznane varnosti (označene zeleno na sliki 8) sta primerjala z območji, ki bi jih po teorijah s področja prostorske varnosti zaradi zgoščenosti nekaterih objektov in elementov posamezniki lahko zaznali kot nevarne (označena s temno rdečimi krogi). Ta primerjava je pomembna za oceno točnosti subjektivno zaznane varnosti (slika 8).

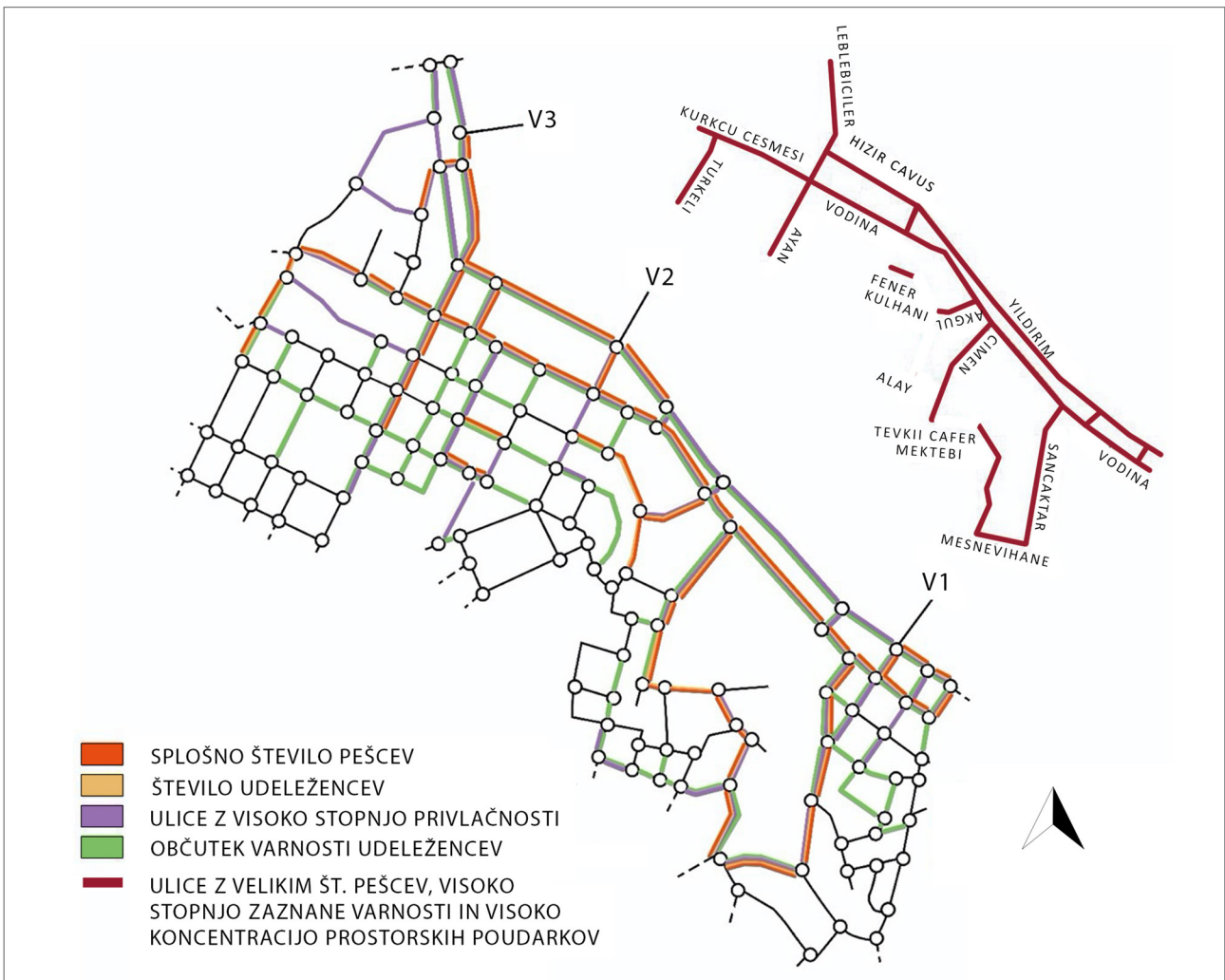
Ulice z visoko stopnjo zaznane varnosti so bile večinoma zunaj temno rdečih krogov. Aritmetična sredina in srednja vrednost zaznane varnosti pri večini ulic znotraj krogov je bila nižja od 2. Izsledki analize proučevanega območja na podlagi teorij s področja varnosti v mestu se torej ujemajo z zaznanim občutkom varnosti med udeleženci, saj se ti na območjih, ki bi morala biti po teh teorijah zaznana kot nevarna, niso počutili varne. Čeprav je večina ulic z visoko stopnjo zaznane varnosti zunaj rdečih krogov, jih nekaj vseeno ostaja znotraj. Navedeno je najverjetneje posledica vpliva individualnih dejavnikov in nekaterih prostorskih poudarkov (slika 8).

4.2.4 Število udeležencev, zaznana varnost in prostorski poudarki

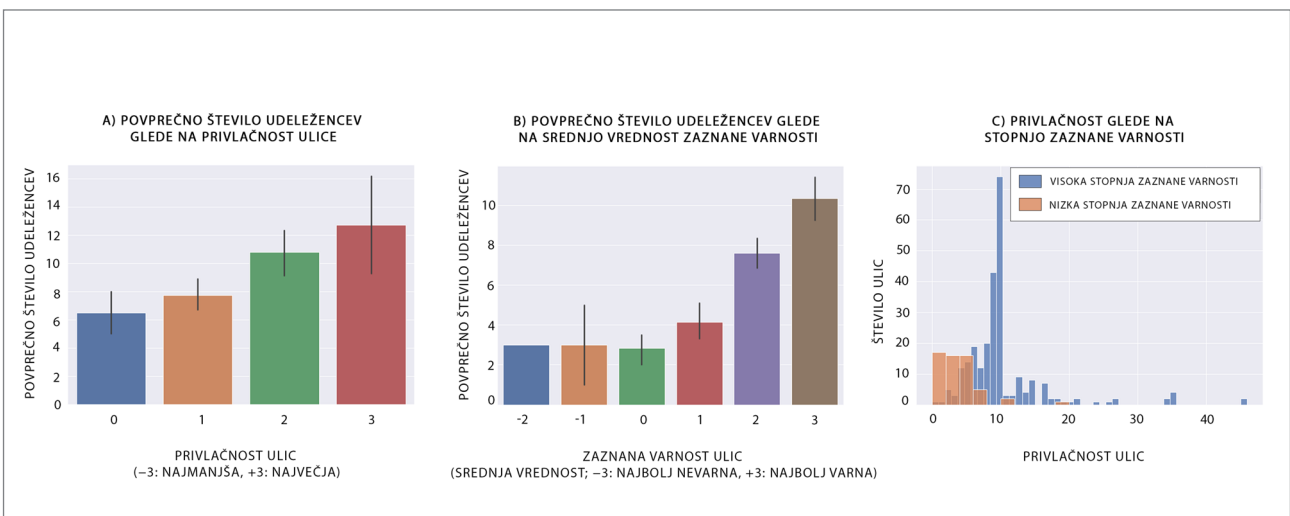
Raziskava je pokazala, da se ulice z visoko koncentracijo udeležencev in velikim številom pešcev močno prekrivajo s tistimi z visoko stopnjo zaznane varnosti in privlačnosti. Mednje spadajo ulice Vodina Street, Yıldırım, Ayan, Leblebiciler, Lavanta, Kürkü Çeşmesi, Hızır Çavuş Köprübaşı, Akgül, Çimen, Sancaktar Yokuşu in Mesneviyhane. Število pešcev in njihova izbira poti sta torej povezana s prisotnostjo, privlačnostjo in gostoto mestnih prostorskih poudarkov, ki vplivajo na privlačnost ulice in prispevajo k močnemu občutku varnosti (slika 9).

Izsledki raziskave so bili obdelani še statistično. Pri analizi povezave med privlačnostjo ulice in številom udeležencev, ki so jo prečkali, je bila povprečna stopnja privlačnosti pri vseh ulicah 8,22 (standardni odklon (SD): 6,39). Porazdelitev stopnje privlačnosti ulic se okvirno ujema s simetrično normalno porazdelitvijo. Ulice s stopnjo privlačnosti od 0 do povprečne vrednosti minus standardni odklon so bile razvrščene med ulice z nizko stopnjo privlačnosti. Teh je bilo približno 16 %. Ulice z vrednostmi med povprečjem minus standardni odklon in povprečjem so bile razvrščene med ulice z nizko do zmerno stopnjo privlačnosti. Teh je bilo približno 34 %. Ulice z vrednostmi med povprečjem in povprečjem plus standardni odklon so bile opredeljene kot ulice z zmerno do visoko stopnjo privlačnosti in teh je bilo prav tako približno 34 %. Tiste z vrednostmi, višjimi od povprečja plus standardni odklon, pa so bile opredeljene kot ulice z visoko stopnjo privlačnosti. Teh je bilo približno 16 %. Povprečno število udeležencev za vsako kategorijo ulic je prikazano v histogramu na sliki 10a. Povprečno število udeležencev na ulicah z nizko stopnjo privlačnosti je bilo 7, na tistih z nizko do zmerno stopnjo privlačnosti je bilo 8, na ulicah z zmerno do visoko stopnjo privlačnosti 11 in na tistih z visoko stopnjo privlačnosti 13. Podatki torej kažejo, da z naraščanjem privlačnosti ulice narašča tudi povprečno število udeležencev na njej (slika 10a, preglednica 3).

Pri analizi povezave med zaznano varnostjo in številom udeležencev, ki so prečkali posamezno ulico, sta avtorja izračunala srednjo vrednost zaznane varnosti, ki so jo udeleženci



Slika 9: Združena karta ulic z velikim številom pešcev, visoko stopnjo zaznane varnosti in visoko koncentracijo prostorskih poudarkov (ilustracija: avtorja; kartografska podlaga pridobljena od Oddelka za coniranje Metropolitanske občine Istanbul)



Slika 10: povezave med privlačnostjo ulic, njihovo zaznano varnostjo in številom udeležencev na njih: a) število udeležencev glede na stopnjo privlačnosti ulic, b) število udeležencev glede na stopnjo zaznane varnosti, c) stopnja privlačnosti glede na zaznano varnost (vir: avtorja)

ocenjevali na lestvici od -3 do $+3$. Izračunala sta jo za vse ulice, pri čemer sta decimalne vrednosti zaokrožila. Povprečno število udeležencev na ulicah v povezavi z njihovim občutkom varnosti je prikazano v histogramu na sliki 10b, iz katerega je razvidno, da povprečno število narašča skupaj z zaznano stopnjo varnosti. Analiza povezave med zaznano varnostjo in privlačnostjo ulic je pokazala, da je povprečna stopnja privlačnosti ulic z visoko stopnjo varnosti znašala 10,28, povprečna stopnja privlačnosti ulic z nizko stopnjo varnosti pa je znašala 3,33. Navedeno kaže, da se ulice z visoko stopnjo privlačnosti, na katerih je veliko izrazitih prostorskih poudarkov, po navadi dojemajo kot varnejše (slika 10c).

5 Razprava

V zvezi s prvim raziskovalnim vprašanjem je terenska raziskava pokazala, da je na privlačnejših ulicah po navadi več pešcev. Večina ulic z velikim številom pešcev se namreč prekriva z ulicami z visoko stopnjo privlačnosti (slika 9). Tudi statistične analize so pokazale, da se z naraščanjem privlačnosti ulic močno poveča povprečno število pešcev. Ulice z nizko stopnjo privlačnosti je na primer v povprečju prečkalo sedem pešcev, na ulicah z visoko stopnjo privlačnosti pa je to število naraslo na 13. Navedeni rezultati potrjujejo vpliv privlačnosti prostora na gibanje pešcev in vpliv raznolikosti prostora na vedenje uporabnikov (slika 10a).

Navedeni izsledki se ujemajo s teorijo podobe mesta, ki jo je razvil Lynch (1960) in po kateri se posamezniki v prostoru orientirajo na podlagi povezave, ki jo vzpostavijo z okoljskimi prvinami. Podobno je Zacharias (2001) poudaril, da vedenje pešcev na mestnih območjih določajo njihovi stiki z okoljem in da imajo nekateri prostorski poudarki odločilno vlogo pri izbiri smeri. Tudi model vedenja pešcev, ki sta ga razvila Kitazawa in Batty (2004), izpostavlja močno povezavo med okoljskimi dražljaji in preferencami uporabnikov. Močna povezava med izračunanimi vrednostmi in podatki o orientaciji, pridobljenimi v raziskavi, ki je predstavljena v tem članku, se torej precej ujemajo s teoretičnimi in empiričnimi izsledki v literaturi. Na splošno izsledki opravljene raziskave potrjujejo ključni vpliv privlačnih mestnih območij na mobilnost uporabnikov prostora ter posledično pomen tovrstnih območij v urbanizmu in prostorskem oblikovanju.

V zvezi z drugim raziskovalnim vprašanjem je raziskava pokazala, da so arhitekturne značilnosti prostorski poudarki, ki najbolj vplivajo na zaznavanje prostora in orientacijo njegovih uporabnikov. Po pomenu jim sledijo gospodarski poudarki in tisti, povezani s fizičnim okoljem, krajino in topografijo. Najmanjši vpliv imajo družbeni in kulturni poudarki v prostoru. Ključni elementi, ki so pri udeležencih raziskave vplivali na

izbiro poti, so bili zgodovinske stavbe, kavarne in restavracije, barva in oblika stavb, prvine naravne krajine in umetniško preoblikovanega prostora, topografske značilnosti in verske stavbe.

Navedeni izsledki se ujemajo z Lynchevo (1960) teorijo podobe mesta, po kateri izstopajoče in funkcionalno pomembne urbane prvine usmerjajo uporabnike pri iskanju poti. Zaradi zgodovinskega, simbolnega, estetskega in družbenega pomena izstopa zlasti grška pravoslavna šola v Fenerju, ki je močan prostorski poudarek in orientacijska točka. To se ujema z razvrstitvijo prostorskih poudarkov, ki jo je izdelala Santos-Delgado (2005) in ki poudarja vlogo njihovega estetskega, gospodarskega, družbenega, zgodovinskega in simbolnega pomena pri oblikovanju prostorskih zaznav. Norberg-Schulz (1966) je trdil, da prostorska identiteta, ki jo določajo simbolne in estetske okoljske prvine, povečajo berljivost mestnih prostorov. Navedeno se neposredno ujema z ugotovitvami raziskave, predstavljene v tem članku, v kateri se je grška šola v Fenerju izkazala za pomembno orientacijsko točko. Tudi Bratina Jurkovič (2014) ugotavlja, da estetski javni prostori krepijo stike med uporabniki in pozitivno vplivajo na njihovo orientacijo. Navedeno se ujema z ugotovitvami avtorjev raziskave, predstavljene v tem članku, ki so pokazali, da imajo barva in oblika stavb ter urejenost njihove okolice močan vpliv na orientacijo v prostoru. Na splošno se njihovi izsledki ujemajo s tistimi v literaturi (Köseoğlu in Önder, 2011; Zacharias, 2001). Prostorski poudarki z visoko estetsko in gospodarsko vrednostjo imajo torej ključno vlogo pri prostorskih odločitvah uporabnikov in njihovem vedenju v prostoru, ki temelji na prostorskih zaznavah in orientacijskih točkah (slika 7).

V zvezi s tretjim raziskovalnim vprašanjem je raziskava pokazala močno in statistično značilno povezavo med prostorskimi poudarki in zaznavanjem varnosti v mestu. Večina ulic z visoko stopnjo privlačnosti ujema s tistimi, ki so jih udeleženci ocenili kot zelo varne. Karte, na katerih sta avtorja združila aritmetične in srednje vrednosti ocen zaznane varnosti, ki so jih podali udeleženci, jasno kažejo, da se ulice, zaznane kot varnejše, močno prekrivajo s tistimi z visoko stopnjo privlačnosti (slika 9). Navedeno povezavo so potrdili tudi statistični podatki: povprečna stopnja privlačnosti ulic, ki so jih udeleženci ocenili kot varne, je znašala 10,28, za nevarne ulice pa je znašala samo 3,33. Ta skoraj trikratna razlika v vrednosti kaže, da se s privlačnostjo in kakovostjo prostorskih poudarkov močno poveča tudi občutek varnosti (slika 10c). Prostorski poudarki torej ne vplivajo samo na orientacijo in gibanje pešcev, ampak tudi na njihovo zaznavanje varnosti v mestnem okolju.

Navedeni izsledki se močno ujemajo s teoretičnimi pristopi v literaturi. Lynch (1960) je trdil, da izstopajoče in funkcionalne mestne prvine pomagajo uporabnikom pri orientaciji, hkrati

pa povečujejo njihov občutek varnosti. Santos-Delgado (2005) navaja, da imajo prostorski poudarki družbeno, simbolno in estetsko vrednost, kar zmanjšuje prostorsko dvoumnost in tako prispevajo k večjemu občutku varnosti med uporabniki prostora. Podobno teorije, kot so teorija razbitih oken (Wilson in Kelling, 1982), teorija o branljivem prostoru (Newman, 1972) in teorije okoljskega stresa (Steg idr., 2015), poudarjajo, da okoljske značilnosti, kot so estetska podoba, berljivost, jasnost in urejenost, neposredno vplivajo na zaznavanje varnosti. Prostorski poudarki prispevajo k večjemu občutku varnosti, saj oblikujejo privlačno, urejeno, jasno opredeljeno in kakovostno okolje. Izsledki raziskave so torej potrdili močno neposredno povezavo med prisotnostjo in kakovostjo mestnih prostorskih poudarkov in posameznikovim občutkom varnosti v mestnem prostoru. Navedeno poudarja pomen prostorskih poudarkov za urbanistično načrtovanje in oblikovanje, tako z vidika oblikovanja privlačnih prostorov in lažje orientacije kot zaradi psihološkega občutka varnosti, ki ga lahko ustvarjajo.

Na podlagi navedenega lahko potrdimo hipotezo raziskave. To pomeni, da so prostorski poudarki povezani in v neposrednem sorazmerju z gibanjem in orientacijo pešcev ter njihovim občutkom varnosti.

Pomembna metodološka omejitev raziskave je ta, da so v njej sodelovali samo posamezniki, ki še nikoli niso obiskali proučevanega območja. Čeprav je ta pristop avtorjema pomagal odpraviti pristranskost zaradi predhodnega poznavanja območja in jima omogočil jasnejšo osredotočenost na vpliv prostorskih poudarkov, hkrati omejuje interpretacijo izsledkov na posameznike, ki prvič obišejo to območje. Posamezniki, ki območje poznajo, lahko na podlagi izkušenj, kognitivnih zemljevidov in ustaljenih poti, ki jih uporabljajo, drugače zaznavajo in ocenjujejo prostorske poudarke in varnost. Zato je treba izsledke raziskave razlagati previdno, zlasti z vidika njihove posplošljivosti na pogoste obiskovalce ali prebivalce območja. Treba se je zavedati tudi, da na sposobnost branja in označevanja zemljevidov ter zaznavanje prostorskih poudarkov in varnosti v prostoru vplivajo posameznikove lastnosti, kot so dojetje prostora, raven pozornosti in občutljivost za okolje. Zato so lahko rezultati pri drugačni skupini udeležencev povsem drugačni. Poleg tega lahko na število pešcev in zaznavanje prostora vplivajo tudi čas in okoljske razmere zbiranja podatkov. Na zaznavanje prostorskih poudarkov in varnosti lahko namreč pomembno vpliva to, ali raziskava poteka med delovniki ali koncem tedna, zjutraj ali zvečer, pozimi ali poleti ter med suhim ali slabim vremenom. Čeprav je raziskava potekala v obdobju, ko so bile omejitve zaradi pandemije COVID-19 razmeroma ohlapne, je na gibanje udeležencev in njihovo izbiro poti lahko še vedno vplivalo vedenje, povezano z omejevanjem socialnih stikov. Zato je treba njene izsledke razlagati ob upoštevanju navedenih omejitev, v prihodnje raziskave pa bi bilo treba vključiti

širši nabor udeležencev in okoljskih razmer, s čimer bi lahko dodatno potrdili in razširili trenutne ugotovitve.

6 Sklep

Raziskava pomembno prispeva k interdisciplinarnim povezavam med urbanističnim načrtovanjem in oblikovanjem ter okoljsko psihologijo, saj poudarja ključno vlogo mestnih prostorskih poudarkov pri oblikovanju vedenja in občutka varnosti v prostoru. Eden glavnih ciljev urbanističnega načrtovanja in oblikovanja je ustvariti vključujoče, kakovostne javne prostore, na katerih se lahko uporabniki počutijo varne in se dobro orientirajo. Na podlagi zbranih podatkov prostorski poudarki niso samo vizualne in funkcionalne orientacijske točke, ki vplivajo na vedenje v prostoru, ampak tudi prvine, ki krepijo psihološki občutek varnosti. Zato bi bilo treba prisotnost, vpliv in kakovost mestnih prostorskih poudarkov obravnavati kot ključni oblikovalski parameter pri načrtovanju varnejših, preglednejših in uporabnikom prijaznejših mestnih okolij. Glede na čedalje večjo kompleksnost mestnih prostorov in vse večji pomen urbanističnega oblikovanja, osredotočenega na človeka, je vključevanje privlačnih prvin, ki povečujejo varnost, primerna smer prihodnjih posegov v prostor in oblikovanja prostorske politike.

Elifsu Şahin, Univerza v Istanbulu, Fakulteta za arhitekturo, Oddelek za mestno in regionalno načrtovanje, Istanbul, Turčija
E-naslov: elifsu.sahin@istanbul.edu.tr

Eren Kürkcüoğlu, Tehnična univerza v Istanbulu, Univerza v Istanbulu, Fakulteta za arhitekturo, Oddelek za urbanistično in regionalno načrtovanje, Istanbul, Turčija
E-naslov: ekurkcuoğlu@itu.edu.tr

Zahvala

Članek temelji na magistrski nalogi z naslovom *Vpliv fizičnih in funkcionalnih prostorskih poudarkov na zaznavanje varnosti v mestu: primer soseke Balat v Istanbulu*, ki jo je pod mentorstvom drugega avtorja napisala prva avtorica in jo zagovarjala januarja 2022.

Viri in literatura

- Abu-Obeid, N. (1998): Abstract and scenographic imagery: The effect of environmental form on wayfinding. *Journal of Environmental Psychology*, 18, 159–173. doi:10.1006/jev.1998.0082
- Akers, R. L. (2000): *Criminological theories: Introduction, evaluation, and application*. Los Angeles, Roxbury Publishing Company.
- Aksoy, E. (2007): Suç ve güvenli kent yaklaşımları. *Dosya 06 – Kent ve Suç*, 55, 11–15.
- Anselin, L., Cohen, J., Cook, D., Gorr, W., in Tita, G. (2000): Spatial analysis of crime. *Criminal Justice*, 4, 213–262.

- Banerjee, T., in Southworth, M. (1990): *City sense and city design*. Cambridge, MA, The MIT Press.
- Barker, R. G. (1968): *Ecological psychology: Concepts and methods for studying the environment of human behavior*. Stanford, CA, Stanford University Press.
- Bilen, Ö., in Büyüklü, A. H. (2018): Kırık pencereler teorisi'nin İstanbul metropoliten alanı'nda geçerliliğinin testi. *İdealkent*, 23(9), 160–188. doi:10.31198/idealkent.416791
- Bradshaw, C. (1993): *Creating and using a rating system for neighborhood walkability: Towards an agenda for local heroes*. Prispvek je bil predstavljen na konferenci 14th International Pedestrian Conference, ki je potekala 1. oktobra v Boulderju v ZDA. Tipkopolis.
- Bratina Jurkovič, N. (2014): Perception, experience and the use of public urban spaces by residents of urban neighbourhoods. *Urbani izziv*, 25(1), 107–125. doi:10.5379/urbani-izziv-en-2014-25-01-003
- Broadbent, D. E. (1958): *Perception and communication*. London, Pergamon Press. doi:10.1037/10037-000
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., in Tiesdell, S. (2003): *Public places, urban spaces*. Oxford, Elsevier.
- Clarke, R. V. (1997): *Situational crime prevention: Successful case studies*. New York, Harrow and Heston.
- Correa, C. (1983): Quest for identity, architecture and identity. V: Powell, R. (ur.): *Exploring architecture in Islamic culture*, 10. Singapur, Concept Media Pte Ltd.
- Çubuk, M., Yüksel, G., in Karabey, H. (1978): Yapılanmamış kent-sel-kamusal dış mekanlar. *Yapı*, 30, 25–54.
- Cüceloğlu, D. (2019): *İnsan ve davranışı*. İstanbul, Remzi Kitabevi.
- Cullen, F. T., in Agnew, R. (1999): *Criminological theory: Past to present*. Los Angeles, Roxbury Publishing Company.
- Deleon, J. (1991): *Balat ve çevresi*. İstanbul, Can Yayınları.
- Diker, M., in Erkan, N. Ç. (2017): Kent kimliğinde ibadet yapıları: Antakya örneği. *Planlama*, 27(2), 180–192. doi.org/10.14744/planlama.2017.74755
- Doğan, H. İ., in Sevinç, B. (2011): Suç teorileri ve şehir güvenliği: Bitlis ili'yle ilgili genel bir değerlendirme. *Polis Bilimleri Dergisi*, 13(4), 27–53.
- Dülger-Türkoğlu, H. (2002): Kentsel imge: İstanbul'dan bulgular. *İTÜ Dergisi A, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 1(1), 57–64.
- Elliott, M. A. (1952): *Crime in modern society*. New York, Harper and Brothers Publishers.
- Erbey, D., in Erbaş, A. E. (2017): The challenges on spatial continuity of urban regeneration projects: The case of Fener Balat historical district in İstanbul. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 12(3), 498–507. doi:10.2495/SDP-V12-N3-498-507
- Erkan-Biçer, N. Ç. (2002): Kastamonu örneğinde Anadolu kenti imaj öğeleri ve değişim süreci. Doktora disertacija. İstanbul, Yıldız Technical University, Faculty of Architecture.
- Farrington, D. P. (2004): Criminological psychology in the twenty-first century. *Criminal Behavior and Mental Health*, 14, 152–166. doi:10.1002/cbm.583
- Gibson, J. J. (1950): *The perception of the visual world*. Cambridge, The Riverside Press. doi:10.2307/1418003
- Gifford, R. (2002): *Environmental psychology: Principles and practice*. London, Allyn & Bacon Ltd.
- Göregenli, M. (2018): *Çevre psikolojisi: İnsan mekân ilişkileri*. İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kaplan, S. (1973): Cognitive maps in perception and thought. V: Downs, R. M., in Stea, D. (ur.): *Image and environment*, 8–26. Chicago, Adline Press.
- Kitazawa, K., in Batty, M. (2004): Pedestrian behaviour modelling. V: Leeuwen, J. P., in Timmermans, H. J. P. (ur.): *Developments in design & decision support systems in architecture and urban planning*, 111–126. Eindhoven, Eindhoven University of Technology.
- Koca, T., in Erkan, N. Ç. (2019): Yaşam kalitesinin artırılmasında bir etmen: Mekânsal güvenlik ölçütleri. *Megaron*, 14(1), 167–176.
- Köseoğlu, E., in Erinsel-Önder, D. (2011): Defining salient elements of human memory and city: Subjective and objective landmarks in Ayvalık. *Arkitekt*, 524, 40–51.
- Kürkçüoğlu, E., in Ocakçı, M. (2015): Kentsel dokuda mekânsal yönelme üzerine bir algı-davranış çalışması: Kadıköy çarşı bölgesi. *Megaron*, 10(3), 365–388.
- Lang, J. (1987): *Creating architectural theory: The role of behavioral sciences in environmental design*. New York, Van Nostrand Reinhold Company.
- Lim, W. S. W. (2000): Memories and urban places. *City*, 4(2), 270–277. doi:10.1080/13604810050147875
- Lynch, K. (1960): *The image of the city*. Cambridge, MA, The MIT Press.
- Marshall, S. (2005): *Streets and patterns*. New York, Spon Press. doi:10.4324/9780203589397
- Massey, D. (1994): *Space, place and gender*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Moughtin, C., in Mertens, M. (2003): *Street and square* (3. izd.). Oxford, Elsevier.
- Mumford, L. (1937): *What is a city?* Dostopno na: https://deensharp.files.wordpress.com/2014/08/mumford-what-is-a-city_.pdf (sneto 1. 5. 2025).
- Norberg-Schulz, C. (1966): *Intentions in architecture*. London, Allen and Unwin Ltd.
- Önem, B., in Kılınçaslan, İ. (2005): Haliç Bölgesi'nde çevre algılamaya ve kentsel kimlik. *İTÜ Dergisi A, Mimarlık, Planlama ve Tasarım*, 4(1), 115–125.
- Özbilge, A. F. (2018): *Fener Balat Ayyansaray*. İstanbul, E Yayınları.
- Özer, Ö. (2006): Yaya hareketleri ve mekân ilişkisi – İstanbul Galata bölgesi örneği. Magistrska naloga. İstanbul, İstanbul Technical University, Faculty of Architecture.
- Rapoport, A. (1977): *Human aspects of urban form: Towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford, Pergamon Press.
- Raubal, M., in Winter, S. (2002): Enriching wayfinding instructions with local landmarks. V: Egenhofer, M. J., in Mark, D. M. (ur.): *Geographic information science*, 2478, 243–259. Berlin, Springer. doi:10.1007/3-540-45799-2_17
- Relph, E. (1976): *Place and placelessness*. London, Pion Limited.
- Ritts, Z. (2024): Designing justice in the city. *City*, 28(1–2), 297–303. doi:10.1080/13604813.2024.2315873
- Rykwert, J. (1982): Learning from the street. In: *The necessity of artifice*, 102–113. New York, Rizzoli.
- Sampson, R. J., in Raudenbush, S. W. (2004): Seeing disorder: Neighborhood stigma and the social construction of "broken windows". *Social Psychology Quarterly*, 67(4), 319–342. doi:10.1177/019027250406700401

Santos-Delgado, R. (2005): Architectural landmarks in Davao City: Value-based approach to the history of architecture. *Banwa*, 2(1), 38–62.

Sayar-Avciođlu, S., in Akın, O. (2017): Kolektif bellek ve kentsel mekân algısı bağlamında İstanbul Tuzla Köyiçi Koruma Bölgesi'nin mekânsal deđişiminin irdelenmesi. *İdealkent*, 8(22), 423–450.

Şenyapılı, Ö. (2009): *İsim isim İstanbul*. İstanbul, Boyut Yayıncılık.

Steck, S. D., in Mallot, H. A. (2000): The role of global and local landmarks in virtual environment navigation. *Presence*, 9(1), 69–83. doi:10.1162/105474600566628

Steg, L., Van Den Berg, A. E., in De Groot, J. I. M. (2015): *Environmental psychology*. Ankara, Nobel.

Topçu, K. D. (2011): Kent kimliđi üzerine bir araştırma: Konya örneđi. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 8(2), 1048–1072.

Trancik, R. (1986): *Finding lost space: Theories of urban design*. New York, Van Nostrand Reinhold Company.

Ülke, R. (1957): *İstanbul anıtları: Ayvansaray, Balat ve Fener semtlerinde anıtlar*. İstanbul, Yeni Matbaa.

Welsh, B. C., Braga, A. A., in Bruinsma, G. J. N. (2015): Reimagining broken windows: From theory to policy. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 52(4), 447–463. doi:10.1177/0022427815581399

Zacharias, J. (2001): Pedestrian behavior and perception in urban walking environments. *Journal of Planning Literature*, 16(3), 3–18. doi:10.1177/08854120122093249