KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

TARİHÎ KENT KORİDORLARININ YÜRÜNEBİLİR MEKÂNLAR OLARAK ORTAYA ÇIKARILMASI: TRABZON ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Müge YURTCAN

MAYIS 2023
TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

TARİHÎ KENT KORİDORLARININ YÜRÜNEBİLİR MEKÂNLAR OLARAK ORTAYA ÇIKARILMASI: TRABZON ÖRNEĞİ

Müge YURTCAN
ORCID : - - -

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce
"DOKTOR (PEYZAJ MİMARLIĞI)"
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07 / 04 /2023
Tezin Savunma Tarihi : 24 / 05 /2023

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU
ORCID : - - -

Trabzon 2023

ÖNSÖZ

Doktora öğrenim sürecimin her aşamasının, farklı duygu geçişlerinin yaşandığı heyecan verici bir macera olduğu söylenebilir. Bugün yazdığım bu cümleler, bir adanmışlığın ancak minicik bir noktası olabilir. Yüzlerce otobüs bileti, onlarca uçak bileti, sürecin ilk iki yılında Bingöl'den Trabzon'a her hafta yapılan yolculuklar, hiç bilmediğiniz bir kenti kendi doğup büyüdüğünüz kentten daha iyi tanımak, kenti karış karış gezerek kilometrelerce yürümek ve 30 yıllık ömrümde kuramadığım dostlukları bu süreçte kurmak…

Bu macera dolu süreçte kendisiyle çalışmaktan onur duyduğum danışmanım Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU'na, bana olan sabrı, anlayışı ve daimî güler yüzü için sayamayacağım kadar büyük, ifade edemeyeceğim kadar içten teşekkürlerimi sunarım. Tezimde desteğini hissettiğim Doç. Dr. Elif BAYRAMOĞLU'na ve bu süreçte her an farklı bir bakış açısı olacağını bana göstererek bu tezin şekillenmesinde bana önemli desteği veren Dr. Öğr. Üyesi Fulya ÜSTÜN DEMİRKAYA'ya içtenlikle teşekkürlerimi sunarım. Bu sürecin içinde önemli bir yere sahip olan Sayın Prof. Dr. Öner DEMİREL'i ve Prof. Dr. Aurora CARAPINHA'yı tanımaktan onur duyduğumu belirterek teşekkürlerimi sunarım.

Bu süreçte dostluğunu benden esirgemeyen Ar. Gör. Serkan KAYA, Meltem ÇELİK ve Fatmanur AYYILDIZ'a gönülden teşekkür ederim. Her ihtiyaç duyduğumda yardımlarını benden esirgemeyen Doç. Dr. Sultan Sevinç KURT KONAKOĞLU'na, Doç. Dr. Üzeyir KEMENT'e, Dr. Öğr. Üyesi Yaşar Selçuk ERBAŞ'a, Arş. Gör. Seyhan SEYHAN'a, Arş. Gör. Özge PARLAK'a, Öğr. Gör. Ayşegül GÜMRÜKÇÜ KESKİN'e, Peyzaj Y. Mimarı Pınar DİNÇER'e ayrıca çalışmalarıma katılım ve katkı sağlayan tüm uzmanlara ve de lisansüstü öğrencilerine teşekkür ederim. Alanda yaptığım çalışmalarım esnasında bana yakınlık gösteren Pazarkapı ve Çarşı esnafına, Yenicuma'yı karış karış gezdiren Mustafa Amca'ya, teşekkür ederim.

Bugünümü kurmamda en önemli temeli atan aileme; doktora sürecimin öncesi ve sonrasında bana her türlü sabrı ve desteği gösteren değerli eşim Uğur Eren YURTCAN'a sevgiyle teşekkür ederim. Türk kadınının, eğitimin, bilimin, sporun, sanatın, politikanın ve sosyal yaşamın içinde hak ettiği yere ulaşmasına öncülük eden Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'e saygı, sevgi ve minnetimi ifade etmek isterim.

Müge YURTCAN

Trabzon 2023

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Tarihî Kent Koridorlarının Yürünebilir Mekânlar Olarak Ortaya Çıkarılması: Trabzon Örneği” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU‘nun sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 24/05/2023

Müge YURTCAN

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ IV
İÇİNDEKİLER V
ÖZET IX
SUMMARY X
ŞEKİLLER DİZİNİ XI
TABLOLAR DİZİNİ XVI
SEMBOLLER DİZİNİ XVIII
1. GENEL BİLGİLER 1
1.1. Giriş 1
1.1.1. Çalışmanın Amacı ve Hedefleri 4
1.1.2. Çalışmanın Kapsamı 6
1.1.3. Çalışmanın Yöntemi 7
1.2. Kavramsal Çerçeve 8
1.2.1. Fiziksel Bir Aktivite Şekli Olarak Yürüme 9
1.2.2. Bir Ulaşım Şekli Olarak Yürüme 11
1.2.3. Felsefi Bir Hareket Olarak Yürüme 12
1.2.4. Peyzaj Bileşenleri ve Koridor Kavramı 15
1.2.5. Kentsel Koridor Tipolojisi 17
1.2.5. Yürünebilirlik ve Yayalaştırma 19
1.2.5.1. Yürünebilirliğin 5N2K'si 20
1.2.5.1.1. Yürünebilirlik Nedir? 20
1.2.5.1.2. Yürünebilir Çevreler Neden Planlanır/Tasarlanır? 21
1.2.5.1.3. Yürünebilir Çevreler Nasıl Görünür? 26
1.2.5.1.3. Yürünebilir Çevreler Nasıl Planlanır/Tasarlanır? 26
1.2.5.1.4. Yürünebilir Çevreler Nerede Planlanır/Tasarlanır? 38
1.2.5.1.5. Yürünebilirlik Kavramı Ne Zaman Ortaya Çıkmıştır? 40
1.2.5.1.6. Yürünebilir Çevreler Kim Tarafından Planlanır/Tasarlanır? 41
1.2.5.1.7. Yürünebilir Çevreler Kime Planlanır/Tasarlanır? 42
1.2.5.2. Yayalaştırma 42

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR 48
2.1. İş Akışı 48
2.2. Materyal 50
2.2.1. Doğal Özellikler 50
2.2.1.1. İklimsel Özellikler 50
2.2.1.2. Jeolojik ve Jeomorfolojik Yapı 51
2.2.1.3. Toprak Yapısı 54
2.2.1.4. Hidrolojik ve Hidrojeolojik Yapı 55
2.2.1.5. Bitki Örtüsü 56
2.2.2. Kültürel Özellikler 58
2.2.2.1. Komnenos Hanedanlığı Öncesinde Trabzon 60
2.2.2.1.1. Trabzon'da Komnenos Hanedanlığı Öncesi Dönemden Günümüze Ulaşan Önemli Unsurlar 62
2.2.2.1.1.1. Yapısal Unsurlar 62
2.2.2.1.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar 69
2.2.2.2. Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde Trabzon 70
2.2.2.2.1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nden Günümüze Gelen Önemli Unsurlar 72
2.2.2.2.1.1. Yapısal Unsurlar 72
2.2.2.2.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar 79
2.2.2.2.1.3. Koridor Tarihçesi 81
2.2.2.3. Osmanlı Devleti Dönemi'nde Trabzon 86
2.2.2.3.1. Osmanlı Devleti Dönemi'nden Günümüze Gelen Önemli Unsurlar 88
2.2.2.3.1.1. Yapısal Unsurlar 88
2.2.2.3.1.2. Konak ve Konutlar 109
2.2.2.3.1.3. Açık ve Yeşil Alanlar 110
2.2.2.3.1.4. Koridor Tarihçesi 112
2.2.2.4. Türkiye Cumhuriyeti 1923-1960 Yılları Arasındaki Dönem 132
2.2.2.4.1. Türkiye Cumhuriyeti 1923-1960 Yılları Arasındaki Dönem'den Günümüze Gelen Önemli Yapılar 134
2.2.2.4.1.1. Yapısal Unsurlar 134
2.2.2.4.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar 135
2.2.2.4.1.5. Koridor Tarihçesi 135
2.2.3. Trabzon'un Yöresel Ürünleri 145
2.2.3.1. Yöresel Gıda Ürünleri ve Yemekler 145

2.2.3.2. Yöresel Zanaat ve Sanat Ürünleri 147
2.2.4. Diğer Kültürel Unsurlar 150
2.2.4.1. İpek Yolu 150
2.2.4.2. Müzeler 151
2.2.4.3. Tiyatro, Sinema ve Kültür Merkezleri 153
2.2.4.4. Trabzon'a Özgü Mekânlar 153
2.2.4.5. Plastik Objeler 154
2.2.4.6. Alışveriş Merkezleri 155
2.3. Otomobil Öncelikli Düzenlemelerin Trabzon Üzerindeki Etkileri 156
2.4. Yöntem 160
2.4.1. Yöntem Akış Şeması 160
2.4.2. Koridor Tarihi Araştırması 162
2.4.3. Halk Anketi 163
2.4.3.1. Güvenirlik ve Geçerlik 164
2.4.3.2. Farklılık Testleri 165
2.4.3. Uzman Anketi 166
2.4.4. Veri Toplama ve Arazi Çalışmaları 169
2.4.5. Harita Oluşturma 169
2.4.6. Odak Grup Görüşmesi 170
3. BULGULAR 172
3.1. Koridor Tarihi Bulguları 172
3.1.1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461) Koridorları 173
3.1.2. Osmanlı Dönemi (MS. 1461-MS. 1923) Koridorları 176
3.1.3. Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (MS. 1923-1960), ... 185
3.2. Yürüme Tercih Ölçeği Bulguları 188
3.2.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular 188
3.2.2. Yürüme Tercih Ölçeğinin Frekans Analizine İlişkin Bulgular 190
3.2.3. Güvenirlik ve Geçerlik Testlerine İlişkin Bulgular 191
3.2.3.1. Keşfedici Faktör Analizi Bulguları 191
3.2.3.2. Uyum Geçerliğine İlişkin Bulgular 193
3.2.3.3. Ayrım Geçerliğine İlişkin Bulgular 193
3.2.3.4. Cronbach Alpha Güvenilirlik Testi Bulguları 194
3.2.4. Farklılık Testleri Bulguları 195

3.2.4.1. Demografik Özelliklere İlişkin Farklılık Testi Bulguları 195
3.2.4.2. Günlük Yürüme Durumuna Göre Farklılık Testi Bulguları 198
3.3. Koridor İşlev Anketi Bulguları 201
3.3.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular 201
3.3.2. Ticaret İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları 202
3.3.3. Tarih, Kültür ve Turizm İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları 205
3.3.4. Rekreasyon İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları 208
3.3.5. Ekolojik İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları 210
3.4. Koridor Unsurlarının İşlevlere Göre Yoğunluk Bulguları 213
3.5. Odak Grup Görüşmesi Bulguları 214
4. TARTIŞMA 230
4.1. Koridor Tarihi Tartışması 230
4.2. Halk Anketi Tartışması 232
4.3. Uzman Anketi ve Koridor İşlevi Tartışması 235
4.4. Odak Grup Görüşmesi Tartışması 247
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER 261
6. KAYNAKLAR 277
7. EKLER 301
ÖZGEÇMİŞ 328

Doktora Tezi

ÖZET

TARİHÎ KENT KORİDORLARININ YÜRÜNEBİLİR MEKÂNLAR OLARAK ORTAYA ÇIKARILMASI: TRABZON ÖRNEĞİ

Müge YURTCAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU
2023, 300 Sayfa, 27 Sayfa Ek

Bu araştırmada Ortahisar/Trabzon'da bulunan tarihî kent koridorları için, koridor işlevine göre yürünebilirlik temelli bir planlama modeli sunulmuştur. Araştırma kapsamında tarihî koridorlar; Komnenos Hanedanlığı Dönemi (1204-1461), Osmanlı Devleti Dönemi (1461-1923) ve Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi'ni (1923-1960) kapsayan 3 farklı süreçte incelenmiştir. Tarihî koridorların yürünebilir mekânlar olarak planlanması için ele alınması gereken ölçütleri saptamak için 597 katılımcıyla YT (Yürüme Tercih) Ölçeğini içeren bir halk anketi yürütülmüştür. Anketin analizi için kullanılan "Keşfedici Faktör Analizi" ile 21 ifade ve 8 faktör (çekici yürüme, yürümede trafik yoğunluğu, güvenli yürüme, yürümede tesis ve donatı varlığı, herkes için yürüme, yürüme süresi, her koşulda/ zamanda yürüme, yürümede eğim) ortaya çıkarılmıştır. Tarihî koridorların yüklendiği işlevleri anlamak için 30 uzman katılımcı ile uzman anketi yürütülmüştür. Trabzon özelinde 57 adet koridor unsuru belirlenerek, 4 işleve (ticaret, tarih/kültür/turizm, rekreasyon, ekoloji) etkisi saptanmıştır. Çalışma alanında her bir unsurun noktasal konumu saptanarak ArcGIS 10.7 programına işlenmiştir. Kernel yoğunluk analizi ile noktasal verilerin yoğunluk haritaları hazırlanmıştır. Noktasal yoğunluk ve koridor özellikleri göz önünde bulundurularak koridorların yüklendiği 10 işlev saptanarak koridor işlev haritası hazırlanmıştır. Son olarak 9 katılıcıyla odak grup görüşmesi yürütülmüştür. Bu süreçte YT ölçeğinde elde edilen ölçütler geliştirilerek, 8 faktör altında 45 ölçüt saptanmış; elde edilen tüm ölçütlerin, 4 ana işlev için önem dereceleri belirlenmiştir. Elde edilen verilerle yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevleri üzerindeki etkilerini gösteren diyagramlar oluşturularak harita üzerinde gösterilmiştir. Örnek bir koridor üzerinde, kolaj tekniği ile öneri paftası oluşturulmuştur. Araştırmada, yürünebilirlik ölçütlerinin önem derecesinin tarihî koridorların yüklendiği işlevlere göre farklılık göstermesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Koridor planlaması, Yürünebilirlik, Koridor tarihi, Trabzon

PhD. Thesis

SUMMARY

REVEALED HISTORICAL CITY CORRIDORS AS WALKABLE PLACES: THE CASE OF TRABZON

Müge YURTCAN

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Landscape Architecture Graduate Programera
Supervisor: Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU
2023, 300 Pages, 27 Pages Appendix

In this research, a walkability-based planning model according to the corridor function is presented historical city corridors in Ortahisar/Trabzon. In the research scope has been covered historical corridors in 3 different periods; Komnenian Dynasty Period (1204-1461), Ottoman State Period (1461-1923) and Early Period of the Republic of Turkey (1923-1960). WP (Walking Preference) Survey was conducted with 597 participants to identify criteria that should be considered for planning historic corridors as walkable spaces. With the "Exploratory Factor Analysis" used analysis of the questionnaire, 21 expressions and 8 factors (attractive walking, presences of facility and urban furniture in walking, traffic density in walking, safe walking, walking for everyone, walking duration, walking in every condition and time, slope in walking) were revealed. An expert questionaire was conducted with 30 expert participants to understand the functions of historical corridors. In Trabzon, 57 corridor elements were determined and their effects on 4 functions (trade, history/culture/tourism, recreation, ecology) were determined. The point location of each element in the study area was determined and processed in ArcGIS 10.7 program. Density maps of kernel point density analysis were prepared. A corridor function map was prepared by determining the 10 functions that the corridors are loaded by considering the point density and corridor characteristics. Finally, a focus group interview was conducted with 9 participants. In this process, the criteria obtained in the WP survey were developed and 45 criteria were determined under 8 factors; the importance levels of all the criteria obtained were determined for 4 main functions. After, diagrams showing the effects of walkability criteria on corridor functions were created and mapped. A proposal map was created on a sample corridor with the collage technique. In the study, it was concluded that the importance of walkability criteria should differ according to the functions of historical corridors.

Key Words: Corridor planning, Walkability, Corridor history, Trabzon.

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa No

Şekil 1. Dış mekân kalitesi ile etkinlikler arasındaki ilişkiyi gösteren şema 3
Şekil 2. Sürdürülebilir Ulaşım Hiyerarşisi (Litman, 2015). 12
Şekil 3. İş Akış Şeması 49
Şekil 4. Trabzon'un topografik haritası (URL-12, 2022). 52
Şekil 5. (a) Trabzon kalesini çevreleyen Tabakhane, ve Zağnos Vadileri, (b) Değirmendere Vadisi, (c) Boztepe 53
Şekil 6. Kalepark Falezleri ve çakıllı kıyı formasyonu 54
Şekil 7. Trabzon il genelinin büyük toprak grupları haritası (Dokap, 2018). 55
Şekil 8. Trabzon'un yeşil alan değişimi, (a) 1985 tarihli görüntü, (b) 2002 tarihli görüntü, (c) 2012 tarihli görüntü, (d) 2021 tarihli görüntü (Google Earth, 2022)……57
Şekil 9. Trabzon'un tarih boyunca kentsel gelişiminin CBS'de ifası (Reis vd., 2010). 58
Şekil 10. Tabula Peutingeriana, Trabzon'un gösterildiği kısım (URL-15, 2011). 61
Şekil 11. (a) Yukarıhisar Surları (batıdan görünüm), (b) İçkale 63
Şekil 12. Yukarıhisar Planı (Rice, 1932). 63
Şekil 13. Ortahisar Surları ve Konaklar (Zağnos vadisi tarafından görünüş) 64
Şekil 14. (a) Küçük Ayvasıl Kilisesi giriş, (b) Küçük Ayvasıl Kilisesi apsisler 64
Şekil 15. Ortahisar Fatih Büyük Camii (Panaghia Chrysokephalos Kilisesi) 65
Şekil 16. Kuzgundere Su Kemeri (Yenicuma'dan görünüş) 66
Şekil 17. (a) Tabakhane Köprüsü, (b) Zağnos Köprüsü 67
Şekil 18. (a) Trabzon Limanı (Curzon, 1854), (b) 1940'lı yıllarda Çömlekçi Limanı 68
Şekil 19. Trabzon Limanı 69
Şekil 20. Trabzon kalesi surları ve sur kapıları (Üstün Demirkaya, 2014). 72
Şekil 21. (a) Aşağıhisar Surları, (b) Moloz kapısı 73
Şekil 22. Güzelhisar Surları (batıdan görünüş) 74
Şekil 23. Yenicuma Camii 74
Şekil 24. (a) Ayasofya Camii, (b) Camii'nin kuzeyindeki şapel kalıntısı 75
Şekil 25. Molla Siyah Camii 76
Şekil 26. (a) Kudrettin Camii, (b) Sarmaşıklı Camii 76
Şekil 27. (a) Çömlekçi Muhtarlığı ve okuma salonu, (b) Hüsnü Göktuğ Paşa Camii 77

Şekil 28. (a) Kaledibi Kilisesi, (b) Kızlar (Theokephastos) Manastırı 78
Şekil 29. İmaret Su Kemeri 79
Şekil 30. Meydan Parkı 80
Şekil 31. 13.yy. ortalarında Trabzon'un kentsel alanlarını gösteren harita (Eastmond'dan aktaran Georgiadou, 2015). 82
Şekil 32. Bryer ve Winfield'in (1985) Trabzon Kalesini gösteren haritası (Şekil 41 ve 42) 84
Şekil 33. İpek Yolu güzergâhı ve diğer ticaret-ulaşım işlevli kentsel koridorlar (Üstün Demirkaya, 2014). 85
Şekil 34. İç Kale Camii 88
Şekil 35. (a) Gülbahar Hatun Türbesi ve Camii, (b) İskender Paşa Camii 89
Şekil 36. (a) Hasan Ağa Camii, (b) Erdoğdu Bey Camii 90
Şekil 37. (a) Ebubekir (Semerciler) Camii, (b) Hızırbey Camii 90
Şekil 38. (a) Hamza Paşa Camii ve Haziresi, (b) Çarşı Camii 91
Şekil 39. (a) Musa Paşa Camii, (b) Hacı Kasım Camii, (c) Konak Camii 92
Şekil 40. (a) Hacı Salih Camii, (b) Tavanlı Camii 93
Şekil 41. (a) Hoca Halil Camii, (b) Tekke Cami, (c) St. Maria Kilisesi 94
Şekil 42. (a) Tuzlu Çeşme, (b) İskender Paşa (Pazarkapı) Çeşmesi 95
Şekil 43. Kabak/Kavak Meydanı Şadırvanı 96
Şekil 44. (a) İskender Paşa Çeşmesi (Islahane Sok.), (b) Kethüdazade Emin Ağa Çeşmesi 96
Şekil 45. (a) Abdullah Paşa Çeşmesi, (b) Çarıkçızade Hacı İsmail Çeşmesi 97
Şekil 46. (a) Abdülhamit Liman Çeşmesi, (b) Seyit Mehmet Çeşmesi 98
Şekil 47. (a) Faroz çeşmesi, (b) Yalı Çeşmesi, (c) Yalı II Çeşmesi 99
Şekil 48. (a) Kıroğlu Çeşmesi, (b) Hızır Bey Mahallesi'ndeki Çeşme 99
Şekil 49. Ayasofya Bahçesindeki Çeşme 100
Şekil 50. (a) Hamza Paşa Türbesi ve Küçük İmaret Mezarlığı, (b) Tavanlı Camii Haziresi 101
Şekil 51. Trabzon Bedesteni 102
Şekil 52. (a) Alacahan, (b) Vakıf Han, (c) Sabır Han 103
Şekil 53. (a) Fatih Hamamı, (b) İskender Paşa Hamamı 104
Şekil 54. Hızırbey Ülkü (Kaledibi) İlkokulu 108
Şekil 55. (a) Avlulu konut örneği, (b) Nemlioğlu Konağı, (c) Kalcıoğlu Evi 110
Şekil 56: Atapark 111

Şekil 57. (a) Fatih Parkı girişi, (b) Fatih Park'ından bir görünüm 112
Şekil 58. Taş döşeli, dar bir sokak (Sakız Meydanı Mevkii) 113
Şekil 59. Bordier'in 1609 tarihli Trabzon Haritası (URL-25, 2022). 115
Şekil 60. Finlay'ın 1805 Trabzon Haritası (Bryer ve Winfield, 1985)..... 116
Şekil 61. Değirmendere Köprüsü 1920 (URL-26, 2022). 116
Şekil 62. Günümüzde Baro Binası olarak kullanılan yapının Osmanlı Dönemi'nden bir görüntüsü..... 117
Şekil 63. (a) Trabzon'un surları, sur içini ve sur kapılarını gösteren plan (Lynch, 1901). 118
Şekil 64. 19. yy. sonlarında Gülbaharhatun Camii ve çevresinin restitüsyonu 119
Şekil 65. Kule Kapı'dan Tabakhane'ye inen patikanın Yenicuma'dan görünümü..... 120
Şekil 66. Trabzon ve çevresini gösteren plan (Lynch, 1901). 121
Şekil 67. Değirmendere'den Liman'a giden deve kervanı (URL-26, 2022). 122
Şekil 68. Limana inen yol ve askeri depolar (a), (URL-27, 2022); (b), (Salt Araştırma, 2021) 123
Şekil 69. St. Gregory Kilisesi ve Muallim Mektebi (Türko Odabaşıoğlu, 1992)..... 124
Şekil 70. Filizis Dimitrios'un Trabzon Haritası (Gerçek arşivinden aktaran Üstün Demirkaya, 2014). 125
Şekil 71. Moloz Burcu, Moloz Limanı, Aşağıhisar Surları ve Hacı Yahya Camii, 1890 (URL-26, 2022)..... 126
Şekil 72. Meydan'nın kuzeydoğu köşesinden, Cihan Otelini geçerek Limana doğru giden deve kervanı, İskele Caddesi, 1920 (URL-26, 2022)..... 126
Şekil 73. 19. yy. Trabzon Şehir Haritası (Küçükuğurlu ve Yılmaz, 2019). 128
Şekil 74. Maunsell'in Trabzon Haritası (Babul, 2021). 129
Şekil 75. Askeri Hastane ve Hamam (URL-26, 2022). 130
Şekil 76. (a) Çömlekçi Caddesi'nden Bayır Sokak girişi, (b) Sümer Sokak 131
Şekil 77. Rus işgali sırasında çizilen bir Trabzon Panoraması (URL-28, 2020)..... 132
Şekil 78. Lambert'in Trabzon'u bölgelere ayıran çizimi (Gerçek, 1997). 138
Şekil 79. Lambert'in 1/2000 ölçekli planı (Lambert, 1937'den aktaran Düzenli, 2009). . 139
Şekil 80. Lambert'in Eskiz Çalışmaları (Gerçek, 1997). 141
Şekil 81. 1967-68 yıllarında yürürlükte olan imar planı (İller Bankası, 1967-1968)..... 142
Şekil 82. Trabzon'un 1950'de bilinen anıtsal yapıları gösteren plan (Bryer ve Winfield, 1985). 143
Şekil 83. Trabzon'dan Orta Doğu ve Asya'ya uzanan tarihi yolların güzergâhları (Emir, 2020). 151

Şekil 84. (a) Kanuni Parkı'ndaki Yavuz Sultan Selim Heykeli, (b) Kanuni Sultan Süleyman Heykeli, (c) Meydan'daki Atatürk Heykeli ve (d) Trabzon Sanat Evi'nin bahçesindeki heykel 155

Şekil 85. Sümer Sineması, Taksim Yokuşu ve Kızlar Manastırı (Türko Odabaşıoğlu, 1992). 157

Şekil 86. (a) Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı, (b) Kanuni Bulvarı ve tünellerinin inşaatı. 159

Şekil 87. Yöntem Akış Şeması 161

Şekil 88. Çömlekçi'nin kentsel dönüşüm sürecinden bir görünüm (a) ve (b) 173

Şekil 89. (a) Şehit Refik Caddesi üzerindeki Yukarıhisar ve Ortahisar'ı bölen sur duvarı, (b)Tabakhane Köprüsü'nün Uzun Sokak'a bağlanan noktada, Tabakhane kazısının yapıldığı mevkii 174

Şekil 90. (a)Kahramanmaraş Caddesi, (b) Gazipaşa Caddesi, (c) Uzun Sokak, (d) Kunduracılar Caddesi, (e) Meydan, (f) İskele Caddesi 175

Şekil 91. (a) Burç Sokak (Yukarıhisar), (b) Kundupoğlu Sokak (Aşağıhisar), (c) Şehit Ayhan Güner Sokak (Aşağıhisar), (d) Ziver Sokak (Aşağıhisar), (e) Islahane Caddesi (Ortahisar), (f) Sarayatik Cami Sokak (Ortahisar), ... 177

Şekil 92. (a) Semerciler Caddesi, (b) Kemeraltı Sokak, (c) Paşahamam Geçidi, (d) Tarakçılar Sokak, (e) Paşahamam Sokak, (f) Sirkeciler Yalıhan Sokak 178

Şekil 93. (a) Topal Hakim Sokak üzerindeki duvar detayı, (b) Askeri depolar, (c) Deniz Sokak, (d) Mht. Mehmet Sokak, (e) Ganita Çay Bahçesi, (f) Meydan'daki belediye binası ve 300 yıllık anıt çınar (Platanus orientalis) 178

Şekil 94. (a) Halkevi Caddesi, (b) Öğretmen Mektep Sokak, (c) İller Sokakta bulunan tarihî çeşme, (d) Öğretmen Mektep Sokak'ta bulunan iki farklı döneme ait yapı arasındaki ölçü farkı, (e) Kanuni Anadolu Lisesi ve Sarmaşıklı Camii, (f) Kunduracılar Sokak 179

Şekil 95. (a) Çırakoğlu Sokak, (b) Sancak Sokak, (c) Oya Sokak, (d) Kudrettin Camii Sokak, (e) Kudrettin Camii çevresi, (f) Topçuoğlu Sokak, (g) Çırakoğlu Sokak'ın Yavuz Selim Bulvarı'ndan görünümü, (h) Sefer Özgür Caddesi…..180

Şekil 96. (a) Yoldaş Sokak, (b) Aralık Sokak, (c,d) Tekke Camii Sokak, (e) Boztepe Caddesi, (f) Aydınlık Sokak, (g) Devran Sokak, (h) Nemlioğlu Konak Sokak 181

Şekil 97. (a)Malkoçoğlu Sokak'ta bir kapı detayı, (b) Yeni Sokak'ta geleneksel bir konut, (c) Cuma Caddesi'ne çıkan taş merdivenler, (d)Yeni Sokak, (e) Camii Sokak, (f) Mescit Sokak 182

Şekil 98. (a) Muhittin Camii Sokak'taki Hacı Kasım Camii ve Konaklar, (b) Muhittin Camii Sokak'taki Fatih Hamamı, (c) Kasım Sokak, (d) Hüsamoğlu Sokak, (e) Nemlioğlu Cemal Sokak, (f) Muhittin Sokak üzerindeki bir duvarda söve detayı, (g) İç Sokak'taki geleneksel konutlar 183

Şekil 99. (a)Nur Sokak, (b) Şenol Güneş Caddesi'nin yayalaştırılmış kısmı, (c,d) Narlıbahçe Sokak, (e) Faik Dranaz Caddesi, (f) Trabzonspor Bulvarı 184

Şekil 100. (a) Soğukpınar Sokak, (b,c) Şehit Albay Osman Ertosun Caddesi 184

Şekil 101. (a,b) Çulha Sokak, (c) Haneci Sokak, ... 185

Şekil 102. (a) Cumhuriyet Caddesi, (b) Gazipaşa Caddesi'nin kuzeyi 186

Şekil 103. (a) Kuloğlu Sokak, (b) Çulha Sokak (c) Çilingiroğlu Sokak, (d) Özgürlük Sokak, (e) Kamaşoğlu Sokak, (f,g) Camili Sokak 187

Şekil 104. (a) Gençlik Caddesi, (b, c) İlkadım Sokak 188

TABLOLAR DİZİNİ

Sayfa No

Tablo 1. Mahalle birimi cadde/sokak deseni (Southworth ve Owens, 1993). 17

Tablo 2. Sokak karakteri (Sandag, 2002). 18

Tablo 3. Yürünebilirlik üzerine 5N2K soruları 20

Tablo 4. Kentsel alanlarda yürünebilirliği etkileyen faktörler (Ranasinghe vd., 2015). 28

Tablo 5. En çok kabul gören yürünebilirlik ölçüm araçlarında geçen ölçütler (Paykoç, 2019'dan derlenerek). 34

Tablo 6. Trafik sakinleştirme çalışmaları (FHWA, 2002 ve URL-7, 2022'ten derlenerek). 45

Tablo 7. Trabzon'un geleneksel gıda ürünleri ve yemekleri (Alaçam, 2019). 145

Tablo 8. Trabzon'un yöresel sanat ve zanaat ürünleri (URL-30, 2022; Kayaoğlu, 1997; Belli ve Kayaoğlu, 1997 ve Demir, 2005'ten derlenerek). 148

Tablo 9. Mekânsal koridor unsurları 166

Tablo 10. Beşli Likert Tipi Ölçek Değerlendirme Aralığı 168

Tablo 11. Katılımcıların sosyo-demografik özellikleri 189

Tablo 12. Katılımcıların günlük yürüme süreleri ve yürüme nedenleri 189

Tablo 13. Yürüme Tercih Ölçeği frekans analizi 190

Tablo 14. Yürüme Tercih Ölçeği keşfedici faktör analizi 192

Tablo 15. Yürüme Tercih Ölçeği uyum geçerliliği sonuçları 193

Tablo 16. Yürüme Tercih Ölçeği ayrım geçerliliği sonuçları 194

Tablo 17. Araştırma modeli değişkenlerinin güvenilirlik katsayıları 194

Tablo 18. Cinsiyete göre anlamlı farlılık gösteren faktörler 195

Tablo 19. Yaş, eğitim ve gelir düzeyine göre farklılık gösteren yürüme tercih ölçütleri 197

Tablo 20. Engellilik ve hareket kısıtlılığına göre farklılık gösteren faktörler 198

Tablo 21. Ehliyet sahibi olma durumuna göre farklılık testi sonuçları 198

Tablo 22. Günlük yürüme amacına göre farklılık testi sonuçları 199

Tablo 23. Günlük yürüme süresine göre farklılık testi sonuçları 200

Tablo 24. Katılımcıların demografik özellikleri 202

Tablo 25. Mekânsal koridor unsurlarının ticaret işlevine yönelik puan aralıkları 202

Tablo 26. Ticaret işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları 204

Tablo 27. Mekânsal koridor unsurlarının tarih, kültür ve turizm işlevine yönelik puan aralıkları 205

Tablo 28. Tarih/Kültür/Turizm işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları 207

Tablo 29. Mekânsal koridor unsurlarının rekreasyon işlevine yönelik puan aralıkları 208

Tablo 30: Rekreasyon işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları 210

Tablo 31. Mekânsal koridor unsurlarının ekolojik işleve yönelik puan aralıkları..... 211

Tablo 32: Ekolojik işleve ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları..... 212

Tablo 33. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevlerine göre önem derecesi değerleri... 221

Tablo 34. Yürünebilirlik ölçütlerinin, ölçüm yöntemine yönelik öneriler 224

Tablo 35. Koridor işlevlerinde değerlendirilen koridor unsurlarının ortalama puanları ... 236

Tablo 36. Yürüme Tercih Ölçeği ve Odak Grup Görüşmesi neticesinde çıkan ölçütleri çalışmalarında değerlendirmiş olan bazı araştırmacılar..... 256

Tablo 37. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevlerine göre önem derecesi değerlerinin aritmetik ortalamaları..... 257

Tablo 38. Yürünebilir koridor planlama ölçütleri ve oluşum süreci 265

Tablo 39. Yürünebilirlik ölçütlerinin çoklu koridor işlevlerine göre önem derecesi değerlerinin aritmetik ortalamaları..... 270

SEMBOLLER DİZİNİ

ANC: Active Neigborhood Checklist

CBS: Coğrafi Bilgi Sistemleri

ÇY: Çekici yürüme

Dokap: Doğu Karadeniz Projesi

FHWA: Federal Highway Administration

GWI: Global Walkability Index

GY=güvenli yürüme

HY=herkes için yürüme

ICOM: International Council of Museums

IMI: Irvine Minesota Inventory

KTÜ: Karadeniz Teknik Üniversitesi

K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme

MAP: Maponics

M.Ö.: Milattan önce

M.S.: Milattan sonra

NEWS: Neighborhood Environmet Walkability Index

PANES: Physical Activity Neighborhood Environment Scale

PEDS: Pedestrian Environment Data Scan

PERS: Pedestrian Environment Review System

PEQI: Pedestrian Environment Quality Index

PIN3NAT: PIN3 Neighborhood Audit Tool

R-E: Rekreasyon ve Ekoloji

RMS: Rate My Street

Sandag: San Diego’s Regional Planning Agency

SPACES: Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan

SWAF: Scottish Walkability Assesment Form

T&D&Z: Yürümede tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları

TE: Topografyanın yürümeye etkisi

T-E: Ticaret ve Ekoloji,

T/K/T-E: Tarih/Kültür/Turizm ve Ekoloji

T/K/T-R: Tarih/Kültür/Turizm ve Rekreasyon,

T-R: Ticaret ve Rekreasyon

T-T/K/T: Ticaret ve Tarih/Kültür/Turizm

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

UK: Uzman Katılımcı

WAKO: Walkonomics

WASİA: Walkability Asia

WHO: World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)

WisDOT: Wisconsin Pedestrian Policy Plan

WS: Walk Score

WSAF: Walking Suitability Assesment Form

WSHE: Walksed

YS: yürüme süresi

Yy: Yüzyıl

YT Ölçeği: Yürüme Tercih Ölçeği

YTY: Yürümede trafik yoğunluğu

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Kentler her zaman ticaret, üretim, eğitim ve kültür faaliyetleri gibi insan aktivitelerinin merkezi konumunda olmuştur. Sanayi çağının başlangıcı olarak simgeleştirilen, 1765'e James Watt tarafından icat edilen buhar makinası madencilik, imalat ve enerji üretimi faaliyetlerinde ve de ulaşımda mühim bir teknolojik atılımı temsil etmektedir. Bu dönemde kentsel alanlardaki iş fırsatları ve daha yüksek gelir umudu kırsal nüfusu cezbetmiş, geniş ölçekli sanayileşme sürecinin de gelişmesiyle daha önce kırsalda tarımsal istihdamın bir parçası olan nüfusun kentsel alanlara kaymasına neden olmuştur. (Vulvic, 2007).

Yaşam koşullarının düzelmesi, tıbbi bakımın artması, gıda üretiminin artması ve arzı sanayi devrimiyle birlikte aynı zamana denk gelmiştir. Bu ilerlemeler 18. yy.'dan itibaren yüksek ivmeyle artan nüfusun başlıca nedenleri arasında sayılabilmektedir. 1825'te İngiltere'de George Stephenson tarafından demiryolunun icadıyla sanayi devriminin mihenk taşlarından biri daha atılmıştır. Ulaşımın kolaylaşması kentlerin büyümesini öyle mümkün kılmıştır ki 19. yüzyılın sonunda Avrupa ve Kuzey Amerika şehirlerinin neredeyse tamamının, ekonomik işleyişi ve büyümesi demiryolu hizmetlerine bağlı hale gelmiştir (Vulvic, 2007).

19. yüzyılda Avrupa ve Amerika şehirlerinin sokakları hala trafikten uzak ve mekân duygusuna sahipti. Fakat modern kent planlaması sosyal ayrışmaya, topluluk kaybına ve araba kullanımının artmasıyla sokak hayatının yok olmasına sebep olmuştur. Artan araba kullanımı ve kentsel yayılma, kentsel örüntüde de değişime neden olmuştur (Luo, 2002). Ülkemizdeki kentler 1950'lerden sonra nüfus yoğunluğunun artmasıyla kentsel saçılma sürecine girmiştir. Amerika'da banliyöleşme olarak ilerleyen süreç, ülkemizde gecekondulaşma olarak devam etmiştir.

1950'lerden sonra Trabzon'da da nüfus artmaya başlamış, kentleşme hızlanmıştır. Bu süreçte kentte meydana gelen değişikliklerden bazıları aşağıdaki gibi sıralanmaktadır;

1. Yeni mahallelerin kurulması,
2. Deniz doldurularak mekânlar açılması,
3. Vadiler, tepeler, sırtlar ve kıyılar gibi doğal oluşumlardaki fiziksel değişimler,
4. Tarihî yapıların yıkılması, beton altında kalması veya zarar görmesi,

5. Doğal yeşil örtünün azalması,
6. Arabalar ve onların işlevsel gereksinimleri için yaya alanlarının erozyonu,
7. Araç trafiğinin artması,
8. Artan araç trafiğini çözümlemek için yükseltilmiş yolların yapılması,
9. Motorlu taşıt kullanımının meydana getirdiği kirlilik (hava, gürültü, görüntü…),
10. Geleneksel mahalle yaşamındaki değişimler,
11. Pazarkapı Mahallesi ve Çömlekçi Mahallesi'ndeki kentsel dönüşüm sürecinin yarattığı fiziksel değişimler vb.

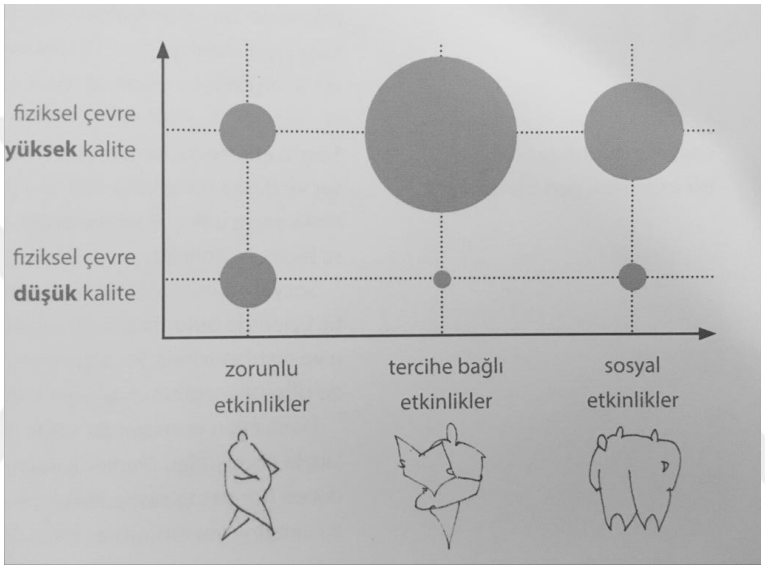
Kentsel alanlardaki araba bağımlılığının artması, kamusal alanın erozyona uğraması ve yayanın da bu harekete boyun eğdirilmesiyle sonuçlanan araba merkezli kentsel gelişimin Trabzon'da halen devam etmekte olduğunu söyleyebiliriz. Trabzon'da 1990'lardan itibaren yapılmaya başlanan yayalaştırma faaliyetlerini göz ardı etmemek gerekir. Fakat araç odaklı düzenlemelerle karşılaştırıldığında, ortaya çıkan farkın bariz şekilde sürdürülebilir olmayan ulaşım türlerinin lehine geliştiği görülebilmektedir.

Kentsel yayılmanın neden olduğu ekolojik ve sosyal problemler "Yeni Şehircilik" akımını meydana getirmiştir. Banliyöleşmeye tepkisel olarak doğan akımın etkisinde; kompakt kentsel form, karma arazi kullanımları, kamusal alanlar ve daha fazla yayalaştırma unsurları kentsel alan tasarımına dahil edilmiştir. Bu akımın, yaya aktivitesini ve halk etkileşimini arttırdığı ve yaşam kalitesini yükselterek, otomobilin olumsuz etkilerini azaltacağı düşünülmekteydi (Lamont, 2001). 1990'lı yılların başında "Yeni Şehircilik" akımı ile birlikte "Sürdürülebilir Kentler", "Yavaş Kentler", "Ekolojik Kentler", "Yaşanabilir Kentler", "Dijital Kentler", "Akıllı Büyüme", "Akıllı Kent Girişimleri" ve "Düşük Karbon Kentler" gibi isimlerle büyüyen, birbirine yakın motivasyonlarla çeşitlenen planlama ve tasarım yaklaşımları ortaya çıkmıştır (Sınmaz, 2013).

Sınmaz (2013) tarafından derlenen yeni gelişen planlama yaklaşımları ve prensiplerine bakıldığı zaman; yaya dostu düzenlemelerin, sürdürülebilir ve akıllı ulaşımın, yeni kentleşme akımlarına ait tasarım ve planlama ilkelerinin ortak noktaları olduğu söylenebilir. Yaya dostu düzenlemelerin temel çalışma konusunu yayalaştırma ve yürünebilirlik çalışmaları oluşturmaktadır.

Kentsel alanın niteliği, kentsel yaşamın karakterini ve kapsamını dikkat çekici bir şekilde etkilemektedir. Kentsel alanda gerçekleştirilen etkinliklerin tercihi veya zorunluluk durumu ile sosyal etkinlik arasındaki dikkat çekici ilişki göstermektedir ki, kentsel yaşamın

beslenmesi demek kentteki tüm sosyal etkinliklerin beslenmesi demektir (Gehl, 2020). Kentsel alanlardaki fiziksel çevrenin iyileştirilmesiyle, tercihe bağlı etkinlerin de arttırdığı görülmektedir (Şekil 1). Kentsel alan niteliğinin geliştirilmesi için tercihlerin anlaşılmasının bir gereklilik olduğundan yola çıkarak bu araştırmanın temelini oluşturan halk anketi çalışması yapılmıştır. Anket kapsamında Trabzon sakinlerinin yürüme tercihlerini anlamak ve koridor planlama ölçütlerine erişmek için faktör analizi yapılmıştır. Trabzon halkının yürüme tercihleri üzerinden sekiz ölçüt elde edilmiştir.



Şekil 1. Dış mekân kalitesi ile etkinlikler arasındaki ilişkiyi gösteren şema (Gehl, 2020).

Trabzon kenti köklü biri tarihe sahip olmakla birlikte, çağlar boyunca pek çok yıkımdan zarar görmüştür. Trabzon'a yerleşen her uygarlık kendinden bir iz bırakmıştır. Bu çalışma kapsamında Trabzon sokaklarında bu izler aranmış ve geçmişten günümüze ulaşabilen koridorlar ortaya çıkarılmıştır. Geçmişten günümüze ulaşan koridorlar zamanın şartlarına, sosyokültürel ve sosyoekonomik yapıya göre şekillenerek çeşitli işlevler yüklenmiştir. Geçmişten günümüze koridorları şekillendiren en önemli unsurlardan biri de ticaret olagelmektedir. Bu çalışmanın kapsamı açısından, günümüzde bu koridorların işlevlerinin anlaşılması tarihî koridorların planlanmasında birer karar verme aracı olarak öne çıkmaktadır. Geçmişten günümüze izlerini takip ederek bulduğumuz koridorlardaki değişim, işlevlerin de değişmesine neden olmuştur. Ya da koridorun geçmişteki işlevi bugünkü işlevini besleyen süreçler doğurmuştur.

Kültürel ve doğal faktörler kentsel dokuyu oluşturan başlıca etkenlerdir. Bu faktörler her kenti eşsiz kılmaktadır. Trabzon'un topoğrafik yapısı kentin en önemli yapıları olan kale, liman, yerleşim alanları ve ticari alanlarını şekillendirmiş, dolayısıyla koridorlarını şekillendirmiştir. Doğal ve kültürel faktörler hem koridor işlevlerini hem de Trabzon'un tarihî koridorlarının yürünebilir mekânlar olması için önemsenmesi gereken ölçütleri etkilemektedir. Çalışmada elde edilen temel bulgular odak grup görüşmesinde uzmanlar ile tartışılarak yürünebilir koridor planlaması yapılmıştır.

1.1.1. Çalışmanın Amacı ve Hedefleri

Bu tezin amacı: Trabzon'un tarihî koridorları işlevsel bakımdan planlanarak, bu koridorların daha yürünebilir mekânlar olarak kente kazandırılması için kentsel koridor planlama senaryolarının geliştirilmesidir.

Bu doktora tezi kapsamında 7 adet araştırma sorusu belirlenmiştir. Tez kapsamında araştırmada aşağıdaki sorulara cevap aranacaktır;

1. Trabzon'da hangi kentsel koridorlar geçmişten günümüze gelebilmiştir? (1204'ten 1960'a kadar)
2. Trabzon halkının yürüme tercihini etkileyen şartlar nelerdir ve Trabzon halkının yürüme tercihlerine göre tarihî koridorların yürünebilirlik planlamasında hangi ölçütler önemsenmelidir?
3. Günümüze ulaşan tarihî koridorların, bugünkü işlevleri nelerdir ve işlev bakımından bu koridorlardaki değişiklik durumları nasıldır?
4. Tarihî koridorların işlevlerine göre yürünebilirlik ölçütlerinin önem dereceleri değişir mi? Eğer değişim söz konusu olursa hangi ölçütler hangi işlevler için daha önemlidir?
5. Trabzon'da hangi koridor öncelikli olarak yürünebilir hale getirilmelidir?
6. Trabzon'un tarihî koridorlarındaki yürünebilirliği arttırmak için hangi planlama senaryolarına yer verilmelidir?
7. Yürünebilirliğin, Trabzon'un tarihî koridorlarına kazandırabileceği değerler nelerdir?

Çalışmanın amacı doğrultusunda belirlenen hedeflerin, araştırma sorularına yanıt verecek nitelikte olmasına çalışılmıştır. Bu hedefler;

Araştırma sorusu 1 için;

1. Trabzon üzerine yazılmış tez, makale, kitap, kitap bölümü, seyahatname, gazete vb. kaynaklar; resim, gravür, fotoğraf, harita gibi belgeler; internet arşiv ve kaynakları taranacaktır. Kaynak taraması sonucunda Trabzon'un Komnenos Hanedanlığı (1204-1461), Osmanlı Devleti Dönemi (1461-1923) ve Erken Cumhuriyet Dönemi (1923-1960) olmak üzere 3 farklı dönemden günümüze gelen koridorlarının ortaya çıkarılması ve harita oluşturulması hedeflenmektedir.

Araştırma sorusu 2 için;

2. Trabzon halkının yürüme tercihlerini ve tercihler arasındaki farkları anlamak için bir ölçek hazırlanacaktır. Bu ölçek, Trabzon'da ikamet eden en az 385 kişi ile yürütülerek analiz edilecektir. Analizler neticesinde yürüme tercihi üzerinden yürünebilirlik ölçütlerine ulaşılması hedeflenmektedir.

Araştırma Sorusu 3 için;

3. Trabzon'daki tarihî koridorlar üzerindeki unsurlar saptanarak, dört farklı işleve (Ticaret, Tarih/Kültür/Turizm, Rekreasyon, Ekolojik) etkisinin anlaşılması için bir uzman anket formu hazırlanacaktır. Farklı disiplinlerden (peyzaj mimarı, mimar, şehir ve bölge plancısı vb.) 30 uzman ile yürütülerek koridor unsurlarının, koridor işlevlerine katkısının bulunması hedeflenmektedir.

4. Trabzon'un tarihî koridorları üzerindeki unsurlar, yerinde yapılan çalışmalar ve Google Earth uygulamasının "Gezgin" özelliği kullanılarak noktasal olarak saptanacaktır.

5. Noktasal veriler CBS ortamında işlenerek yoğunluk analizleri ile unsur yoğunluğuna göre tarihî koridorların günümüzdeki işlevlerinin saptanması ve haritalanması hedeflenmektedir.

6. Hedef 1'de yapılacak olan çalışma ile geçmişten günümüze işlevsel karşılaştırmanın yapılması ve iş kalemlerinin ilişkilendirilmesi hedeflenmektedir.

Araştırma Sorusu 4 için;

7. Tarihî koridorların işlevlerine göre sahip olması gereken yürünebilir özelliklerinin belirlenmesi için bir odak grup görüşme formu hazırlanarak, en az 8 uzmanın katıldığı bir odak grup görüşmesi yapılması hedeflenmektedir.

8. Hem Trabzon'un tarihî koridor işlevleri için yürünebilirlik ölçütlerinin etkisinin sorgulanması hem de araştırma sorusu 2 ile araştırma sorusu 3 için yapılan çalışmalar sonucunda edinilen bulguların ilişkilendirilmesi hedeflendirilmiştir.

Araştırma sorusu 5 için;

9. Hem yerinde yapılan arazi çalışmaları süresindeki gözlemler hem de odak grup görüşmesinde uzmanlar ile yapılan çalışmada, Trabzon için yürünebilir hale getirilmesi gereken tarihî koridor/lar belirlenecektir.

Araştırma sorusu 6 için;

10. Tüm çalışmaların sonuçları derlenerek, öncelikli ele alınması gereken koridor üzerinden yürünebilir tarihî koridor planını hazırlanması hedeflenmektedir.

Araştırma sorusu 7 için;

11. Yürünebilirlik literatürü ve yapılmış örnekler üzerinden, Trabzon için bir projeksiyon ortaya koymak hedeflenmiştir.

1.1.2. Çalışmanın Kapsamı

Bu çalışma Trabzon'un Ortahisar ilçesinde yoğunlaşan tarihî koridorlarda yürütülmüştür. Çalışma kapsamında beş ana başlık oluşturularak her başlığın altındaki süreçler aşağıda kısaca belirtilmektedir;

1. Çalışmanın "Genel Bilgiler" kısmında konuyla ilgili genel bilgilere yer verildikten sonra 7 araştırma sorusuyla birlikte araştırmanın amacı ve hedefleri belirlenmiştir. Sonrasında araştırmanın kapsamı ve araştırma yöntemlerine kısaca değinilmiştir. Kavramsal çerçevede yürüme amaçları, koridor kavramı ve tipolojisi, yürünebilirlik ve yayalaştırma kavramları açıklanmıştır.

2. Çalışmanın "Yapılan Çalışmalar" kısmında tamamı koridor unsurlarıyla alakalı, Trabzon'un doğal ve kültürel yapısıyla ilgili detaylı bilgilere yer verilmiştir. İlaveten 3 farklı dönemi içeren koridor tarihi araştırması, halk anketi, uzman anketi, koridor işlevlerinin belirlenmesi için yapılan veri toplama çalışmaları, haritalama ve odak grup görüşmesini içeren yöntemin detaylı açıklamasına yer verilmiştir.

3. Çalışmanın "Bulgular" kısmında Trabzon'un tarihî koridorlarını 3 farklı dönemde gösteren haritalara yer verilmiştir. Trabzon halkıyla yürütülen yürüme terci ölçeği neticesinde ulaşılan yürünebilirlik ölçütlerine, uzman anketi bulgularına, koridor işlev haritalarına ve odak grup görüşmesi bulgularına yer verilmiştir.

4. Çalışmanın "İrdeleme" kısmında koridor tarihi, halk anketi, uzman anketi ve koridor işlevlendirmesi ve odak grup görüşmesinde elde edilen bilgiler yapılan benzer çalışmalarla tartışılmıştır. Ayrıca elde edilen bulguların nedenselliğine de yer verilmiştir.

5. Çalışmanın “Sonuçlar ve Öneriler” kısmında, çalışmanın “Genel Bilgiler” kısmında yer alan 7 araştırma sorusunun cevaplarına; Trabzon’un tarihi koridorlarında işlevlere göre önemsenmesi gereken ölçütlerin önem derecelerini içeren diyagramların yer aldığı planlama paftasına ve bir adet kolaj paftasına yer verilmiştir. Çalışmaları tamamı iş akış şemasında detaylandırılmıştır.

1.1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın materyali kapsamında bir ön büro çalışması yapılmıştır. Trabzon’a eserler ve izler bırakan medeniyetlerin kalıntıları ışığında yapılan çalışmalar taranmıştır ve Trabzon’un Ortahisar İlçesi sınırlarında kalan tarihî koridorlar 3 dönemde incelenmiştir.

1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461),
2. Osmanlı Devleti Dönemi (MS. 1461-MS. 1923),
3. Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (1923-1960).

Koridor tarihi araştırması yapılırken yoğun bir literatür (tez, kitap, gravür, harita, fotoğraf, resim) taraması yapılmıştır. Ayrıca geçmişin izleri aranırken, sahada uzun soluklu yürüyüşler gerçekleştirilmiş ve fotoğraflar çekilmiştir. Böylece çalışma alanının sınırları belirlenmiştir. Tarihî koridor bulguları çizgisel veriler olarak ArcGIS 10.7’ye aktarılarak tarihî koridor haritaları oluşturulmuştur.

Trabzon halkının yürüme tercihlerini tespit etmek için toplamda rastgele seçilmiş 597 katılımcı ile halk anketi yürütülmüştür. Ankette sosyo-demografik sorulara, ulaşım türü ve süresi sorularına ve yürüme tercihi ifadelerine yer verilmiştir. Anket çalışmasının analizlerinde 30 maddelik yürüme tercih ifadelerine “Keşfedici Faktör Analizi” uygulanarak 8 faktöre ulaşılmıştır. Anketin güvenirliği için Cronbach Alpha testi yapılarak, dağılım normalliğini belirlemek için basıklık (Kurtosis) ve çarpıklık (Skewness) değerleri incelenmiştir. Normal dağılım göstermeyen verilerin tespit edilmesinden dolayı araştırmada parametrik olmayan testler kullanılmıştır. Çalışmada iki değişkenli farklılık analizleri için “Mann Whitney U” testi kullanılmıştır. Değişken sayısı ikiden fazla olan durumlar için “Kruskal Wallis” ve değişkenler arası değişimi analiz etmek için “Games-Howell” testleri kullanılmıştır.

Tarihî koridorların günümüzdeki işlevlerini anlamak için dört farklı süreci içeren bir çalışma gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada 57 adet koridor unsuru ve 4 adet koridor işlevini belirlemeye yönelik araştırma yapılmıştır. İkinci aşamada unsurların işlevler üzerindeki

etkilerinin anlaşılması için uzman anketi yapılarak, analiz edilmiştir. Üçüncü aşamada unsurların tarihî koridorlar üzerindeki konumları tespit edilmiştir. Dördüncü aşamada elde edilen konumsal veriler ArcGIS 10.7'ye aktarılarak yoğunluk analizi yapılmıştır. Unsurların koridorlar üzerindeki yoğunluğuna göre koridor işlev haritası oluşturulmuştur.

Araştırmanın son aşamasında Trabzon'a hâkim; peyzaj mimarı, şehir ve bölge plancısı ve mimar uzmanlar ile odak grup görüşmesi yapılmıştır. Odak grup görüşmesi neticesinde koridor işlevlerine etki eden ölçütler belirlenerek ArcGIS 10.7'de yürünebilir tarihî koridor planları hazırlanmıştır.

1.2. Kavramsal Çerçeve

Rekreasyonel veya sağlıklı yaşam amacıyla yapılan ağır egzersiz amacının dışına çıktığı zaman yürümek ve bisiklete binmek, pek çok amaca hizmet edebilir. Yürümek, boş zamanların değerlendirilmesi, eğlence, alışveriş, mesleki amaçlar veya işe gitmek için kullanılan temel bir ulaşım biçimidir (Saelens vd., 2003). Yürünebilir bir mekânın özellikleri, yürüme tercihine göre değişebilir. Yani insanların işe gitmek veya çocuk bakmak için yaptığı yaya seyahatlerdeki ihtiyaçlarıyla; sosyalleşmek, egzersiz yapmak ya da açık havada keyifli zaman geçirmek için yaptığı seyahatlerdeki ihtiyaçları farklılık gösterebilir. Farklı özellikteki yürünebilir ortamlar farklı amaçlara hizmet edebilir (Forsyth, 2015).

Yürümenin birbirinden farklı türleri bulunmaktadır. Bazen dinlenmek için, bazen egzersiz yapmak için, bazen de bir hedefe ulaşmak için yürünür. Yapılan çalışmalarda araştırmacıların yürümenin farklı modlarına odaklandığı görülmektedir. Egzersiz veya ulaşım amaçlı yapılan yürüyüş; aktif seyahat, motorsuz seyahat, ulaşımla ilgili fiziksel aktivite, hedefe yönelik yürüyüş ve faydacı yürüyüş gibi çeşitli etiketlere sahiptir. Çoğunlukla yürümenin ve bisiklete binmenin dahil edildiği veya bunların toplu taşıma kullanımıyla entegre edildiği seyahat şekli ilk üç etiket altında yürümeye dahil edilir (Saelens ve Handy, 2008). Yürüyerek yapılan seyahatlerin rekreasyon, eğitim, ulaşım, spor, alışveriş ya da sadece gezinti yapmak gibi pek çok sebebi olabilir. Seyahatin amacına göre motivasyon, ön şartlar, seyahatin süresi ve güzergâhı değişiklik gösterebilmektedir.

Keyfi yapılan yürüyüşler için önceden üç durumun sağlanması gerekir, bunlar; gidecek bir yerin olması, yeterli vakte sahip olunması ve sağlık veya sosyal kısıtlılığın olmamasıdır (Solnit, 2016).

Litman (2003) otomobil kullanmak ve yürümek arasındaki tercih sorgulamak için "Araba kullanma yeteneğinizi mi yoksa yürüme yeteneğinizi mi kaybetmeyi tercih edersiniz?" (sf. 3) sorusunu yöneltmiştir ve ardından otomobil kullanmanın faydalı olmasına rağmen yürümekten daha önemli olmadığını eklemiştir. Çünkü yürümek eğlence, istihdam ve sosyal faaliyetler gibi hayatın her yönünü etkilemektedir.

1.2.1. Fiziksel Bir Aktivite Şekli Olarak Yürüme

T.C. Sağlık Bakanlığı'nın Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü'ne bağlı Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Dairesi Başkanlığı'nın tanımıyla fiziksel aktivite "en basit tanımı ile enerjiyi harcamak için vücudun hareket etmesidir. Fiziksel aktivite günlük yaşam içerisinde kas ve eklemlerimizi kullanarak enerji tüketimi ile gerçekleşen, kalp ve solunum hızını arttıran ve farklı şiddetlerde yorgunlukla sonuçlanan aktiviteler" şeklinde tanımlanmıştır. Yürüme, koşma, yüzme, kol bacak hareketleri, bisiklete binme, çömelme ve kalkma gibi hareketler birer fiziksel aktivitedir (URL-1, 2022). Fiziksel bir aktivite olarak yürümek, zihinsel ve sosyal potansiyeli güçlendirirken kişiye verdiği sonsuzluk ve özgürlük duygusuyla pek çok deneyime öngörü sağlar (Yılgın, 2022).

Yürüyüş: rekabeti barındıran bir atletizm sporu olmanın yanında, başlıca ve popüler bir rekreasyon formundan hafif aerobik egzersize kadar uzanan bir aktivitedir (Parkinson, 2021). Yürümek, bedene ve ruha faydalı rekreatif faaliyetler içinde en ulaşılabilir olanıdır (Kaczynski ve Henderson, 2007). Kraus'e göre (1985) mecburi olarak yapılan etkinlikler ve iş dışındaki zamanlarda gönüllülük esasıyla yapılan, dinlendiren ve yenileyen aktiviteler olan rekreasyon (Karaküçük, 2014), ruhsal canlılık kazandırma, doğa içinde özgürce kalabilme, toprakta yetişenlerin verdiği hazzı duyumsama, vitamin sentezi gibi bedensel ihtiyaçların güneşten sağlanması vb. olanaklarla kişilere fiziksel ve ruhsal canlılık sağlar (Bayraktar, 1972).

Kitle turizmi yöneliminin 3S'den (sea, sand, sun) 3E'ye (exciting, educational, entertaiment) doğru kayması küresel değişimlere paralel olarak değişmektedir. Yürüyüş faaliyetleri, doğada olmanın verdiği keyiften dolayı özellikle kent insanı için gittikçe tutku halini almıştır (Gürsoy, 2015). Gerçekten, insanların maruz bırakıldıkları düş kırıklığı ve öfke gibi stres unsurlarından kurtulmak için yaptıkları fiziksel hareketlerden biri yüzyıllardır uzun yürüyüşlerdir. Bugün halen sportif aktiviteler, kentsel ve diğer modern birimlerin sağladığı imkanlarla stresten kurtulmanın bir aracıdır (Karaküçük ve Başaran, 1996). Sportif

rekreasyon biçimi olarak yürüyüş hem kentsel alanda hem de kırsal alanda çok fazla alternatife sahiptir; doğa yürüyüşü (trekking), hedikli yürüyüş, kayaklı yürüyüş, buzul yürüyüşü, atlı yürüyüş, atletizm, sağlıklı yaşam için egzersiz, yürüyerek/koşarak oryantiring, ekspedisyon bu seçeneklerden bazılarıdır.

Çevre aktif bir algılama süreci dahilinde bir bilgi kaynağı olarak kabul edilirse, bilgi edinimi sağlanmadığı zaman bir duyumun ötesine geçemez (Ertürk, 1984). Kentsel alanda çevre algısı, hareket hızına göre değişim gösterir. Aşağı yukarı 5 km/s hızında yürüme, 12 km/s hızında koşma, 18 km/s hızında bisiklete binme ve 60 km/s hızında arabaya binme çevrenin algılanması açısından farklılık gösterir. Yürürken detaylar daha fark edilebilirken, araba yolculuklarında neredeyse mümkün değildir (Gehl, 2020). Yürümek, yapıldığı sırada karşılaşılan mekânların rahat bir ilerleyişte incelenerek üzerine düşündüren ve bu esnada edinilen bilgiyle aşina olunanın kaynaştırılmasına imkân sağlayan bir yolculuk ve görsel bir etkinlik türüdür (Solnit, 2016). Dolayısıyla kentsel alanda yürüyerek yapılan rekreatif aktiviteler; bir çiçeğin kokusunu almak, bir bitkinin yapraklarının şekillerini görmek, ne kadar yürüdüğünde yorulacağını bilmek, bir sokak hayvanının su içişini görmek, yürürken vitrinlerden modayı takip etmek, bir lokantanın önünden geçerken yörenin yemek kültürünü öğrenmek, bir kentin mimari kimliğini öğrenmek gibi sayısız fırsat sunar.

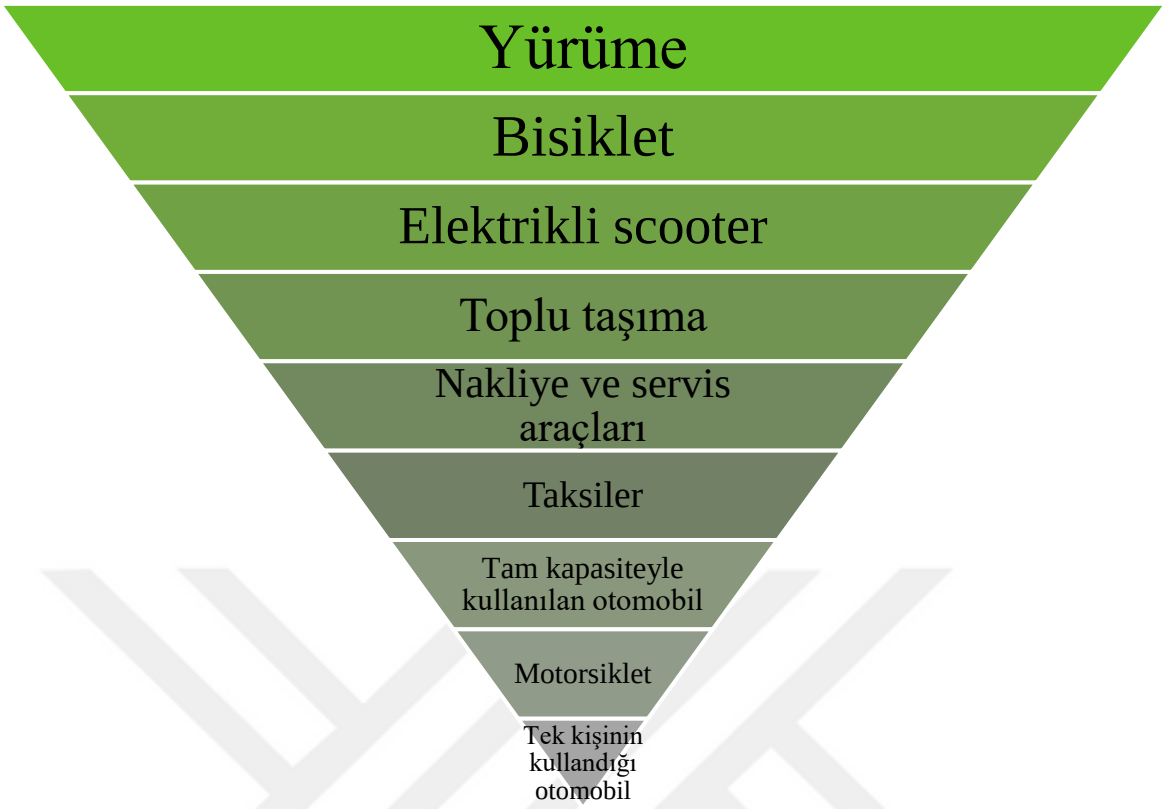
Bilinçli olarak yapılan her türlü aktivitenin dolayısıyla rekreasyonun da olmazsa olmaz bir çıktısı veya yan ürünü eğitimdir. Rekreaktif eğitim bilinçli ya da bilinçsiz alınabilir, bazen de sadece istisnai koşullarda kullanılabilir. Örneğin parkta tenis veya golf oynayan bir kişi fiziksel ve zihinsel sağlığını ve yeterliliğini geliştirirken mesafeleri ve rüzgârın şiddetini değerlendirebilmeyi öğrenebilir ya da plajdaki bir insan kumul yaşamı, gelgitleri ve akıntıları öğrenebilir. Şehrin sokaklarında bulunan sanat eserleri veya tarihî objeler sanat, edebiyat ve efsane alanlarında pek çok dersin hoş bir şekilde öğrenilebilmesini sağlanabilir. Yanı sıra tüm sosyal etkinlikler, insan doğasının öğrenilmesi gibi faydalı bir bilgiye sahip olmaya vakıftır (Robinson, 1910). Aktif bir eğitim biçimi olarak değerlendirildiğinde; tarih ve kültür eğitimi, doğa ve çevresel farkındalık eğitimi, araştırma, kendi sınırlarını keşfetme, çevresel faktörlerden zevk almayı öğrenme, insan doğası ve sosyal farkındalık eğitimi gibi kategoriler yürümenin bir amacı ya da rekreaktif yürümenin bir çıktısı olabilir. Robinson'a (1910) göre, rekreaktif eğitim, kasıtlı eğitimden daha eğlencelidir ve onun sağlamadığı bilgiyi sağlayabilir. Eğitimin bu türü daha kolay erişilebilir olmalı ve dayatılmaksızın gerçekleştirilmelidir. Örneğin, parktaki ağaçlar ve çalılar üzerindeki bilgilendirme etiketlerinin göze batmayacak şekilde yerleştirilmesi bu duruma örnek sayılabilir.

Yürüme, kalp krizi riskini düşüren, kas, kemik ve iskelet sağlığını geliştiren, zindelik veren, kişisel motivasyonu arttıran bir fiziksel aktivitedir. Yanı sıra minimal seviyedeki yan etkisiyle, özel beceri ve ekipman gerektirmediği için ciddi bir engel olmadığı sürece herkesin gerçekleştirebildiği bir harekettir (Morris ve Hardman, 1997). Yürüyüşü koşuya göre daha cazip kılan en önemli özelliği daha az yorucu olması ve yaralanma ihtimalinin daha düşük olmasıdır. Bu nedenle yaşlılar ve spor yaparken daha hassas davranması gereken kişiler için ideal bir egzersiz türüdür. Stresten uzaklaştırma, kilo verme, kardiyovasküler sağlığı iyileştirme hatta bazı kanser türlerinde riski %40'a varan oranlarda azaltma etkisi olduğu bilinmektedir (Parkinson, 2021). Yürümek için uygun düzlem mevcut olduğu sürece iş/okul-ev arasındaki gidiş gelişlerin en azıdan bir kısmını yaya olarak gitmek, evcil hayvanın gezintiye çıkarmak, bakkala/fırına gitmek gibi günlük yaşam parçaları yürüyerek kolaylıkla yapılabilecek fiziksel aktivitelerdir. Bu süreç selamlaşma, rahatlama, manzara izleme, sokak sanatlarını duyumsama gibi fırsatlar sunabilir.

1.2.2. Bir Ulaşım Şekli Olarak Yürüme

Yürümek, dünya üzerindeki tüm toplumların en yaygın ulaşım biçimidir. Her seyahatin başlangıcı ve bitişi yaya olarak gerçekleştirilir (WHO, 2013). Yürümek özellikle kısa yolculukların daimî seyahat biçimidir. Her zaman kolayca erişilebilir durumdadır. Yavaş olması bir kısıtı olmasına (Vulvic, 2007) karşın, otomobil kullanmakla karşılaştırıldığında sürmek faydalıdır ama yine de yürümekten daha önemli değildir (Litman, 2003).

Kentlerin daha yaşanabilir olması için fosil yakıtların kullanımı ve zararlı emisyonlar en aza indirilmelidir. Bu amaçla çevre üzerinde düşük etkisi olan seyahat türleri olan aktif ulaşım tercihleri (yürüme, bisiklete binme paten, kaykay, kros kayağı ve kano), toplu taşıma, ortak kullanılan araçların tercihi gibi elementler sürdürülebilir ulaşımın gereklerindendir. İnsan dostu saha kullanım planlaması, ekonomik sürdürülebilirlik, doğa ile etkileşim potansiyeli, fiziksel ve psiko-sosyal sağlık yararları ilişkileri aracılığı ile sürdürülebilir ulaşım sağlık ve refah ile bağlantı kurar (Ramanathan ve O'Brien, 2014). Sürdürülebilir ulaşım hiyerarşisine bakıldığı zaman yayalık ulaşım şekillerinin arasında en sürdürülebilir olanıdır (Şekil 2) (Detroit Environmental Agenta, 2014; Litman, 2015). Bu hiyerarşide dikkat edilmesi gereken bir husus da hiyerarşide yer alan ulaşım şekillerinin her biri, bir üstündekinden daha sürdürülemezdir (Detroit Environmental Agenta, 2014).



Şekil 2. Sürdürülebilir Ulaşım Hiyerarşisi (Litman, 2015).

1.2.3. Felsefi Bir Hareket Olarak Yürüme

Yürüme, sadece bir seyahat şekli ya da fiziksel bir hareket olmanın ötesinde; felsefi, sanatsal, politik ve pek çok kitlesel hareketin ifade şeklidir. Immanuel Kant seksen yaşına kadar yaşaması üzerine, günlük yaşam rutininin bir parçası olan yürümeye atıfta bulunurken, Friedrich Nietzsche "Tan Kızıllığı, Böyle Buyurdu Zerdüşt, Şen Bilim, Ahlakın Soy Kütüğü Üzerine, İyinin ve Kötünün Ötesinde" eserlerini yürürken yazmıştır. Arthur Rimbaud yürümeye olan tutkusuyla kendini "sadece bir yayayım ben" diye tanımlayarak bir kaçış olarak yürümüştür. Hatta yürüyemeyecek duruma geldiğinde dahi bunun düşlerini kurmuştur. Jean Jacques Rousseau yaratıcı cümlelerine, uzun yürüyüşlerini esin kaynağı olarak atfeder (Gros, 2017). Mahatma Gandhi'nin öncülüğündeki "Tuz Yürüyüşü" ve Kemal Kılıçdaroğlu'nun öncülüğündeki "Adalet Yürüyüşü" ise sivil itaatsizliğin bir örneğidir (Avcı, 2019).

Yürümek tek başına dünyayı dönüştüren bir eylem olmamasına rağmen kitlesel yürüyüşler korku, şiddet ve baskıya karşı sivil toplumu güçlendiren araç ve törendir. Hatta

yürümenin getirdiği bilgiler ve serbest çağrışım olmadan bir sivil toplum düşünmek güçtür (Solnit, 2016).

18. yy.'dan bu yana ana akıma bir direniş olarak da gerçekleştirilen yürüme, fotoğraf sanatçıları ya da ressamlar gibi sanatçıların öncesinde de yürümesine rağmen 1960'larda sanat amaçlı yürüme güncellik kazanmış performans sanatçılarının da kullandığı bir kavram halini almıştır (Solnit,1960).

Dada hareketi sanat-hayat birlikteliği düşüncesinin bir savunucusu olarak, yürümeyi görsel sanatlara katarak yerleşik sanatı reddetmiştir. Her ne kadar Dadadan önce de imgeler üretmek için yürüyüşler yapılmış da olsa, istenen görüntü yakalandığı an imgeleştirilip dondurulmuştur. Gündelik hayattan konu alan pek çok eser yürüyen insanları barındırmasına rağmen, 1. Dünya savaşı sanatın varlığını, yöntemini ve rolünü sorgulayan Dada hareketini başlatmıştır. Böylece yürüme, sanata karşı bir form olarak ortaya çıkmıştır (Gümgüm, 2020).

Yürümek sanatla birleştirilerek bir hikâyenin anlatıldığı, fiziksel hareketin ötesinde bir aktivite haline gelebilmektedir. Mülteci çocukların yerinden edilmişliğinin sonucunda ailesiz yaşamak zorunda kalmak, eğitim hakkından yoksun bırakılmak gibi problemlerini dünyaya anlatmak için yola çıkan "Little Amal (Küçük Emel)", "The Walk (Yürüyüş)"ın baş aktörüdür. 2021 yılının Temmuz ve Kasım ayları arasında, 3,5 m boyundaki 9 yaşındaki Suriyeli bir kız çocuğu kuklası, 8000 km yürüyerek Türkiye ve Birleşik Krallık arasında 8 ülkeyi ziyaret etmiştir (URL-2, 2022). "The Walk" için savaşın olumsuzluklarından ilk olarak çocukların etkilendiğini, yürümeyi kullanarak anlatan son dönemlerin en dikkat çekici performans sanatı ürünü olduğu söylenebilir.

Seyahat deneyimlerinin edebi olarak yansıtıldığı uzun mesafe yürüyüşleri için 3 farklı motivasyondan bahsedilebilir, bunlar; "kendini anlama", "toplumsal veya doğal yapıyı anlama" ve "rekor kırma"dır (Solnit, 2016).

Yürümek, insanoğlunun dünyaya uyumlanmasını ve mekânlar oluşturmasını sağlayan en faydalı faaliyetidir. Bağımsızlığa atılan ilk hatta belki en büyük adım olduğu için ebeveynlerin çocuklarının ilk adımlarını kutlaması rastlantı değildir (Kaag, 2018). Aynı zamanda yürümek kelimesi günlük ifadelerde farklı pek çok durumu anlatmak için kullanılır; ayak uydurmak, yol almak, hizaya gelmek, birinin izinden gitmek, ilerleme kaydetmek, gidişatı belirlemek, atılım yapmak (Solnit, 2016). Âşık Veysel de ünlü türküsünde hayatı, gitmek ve yürümek üzerinden bir yol/culuk olarak tasvir etmiştir.

"Uzun ince bir yoldayım

Gidiyorum gündüz gece

Bilmiyorum ne haldeyim

Gidiyorum gündüz gece

…

Dünyaya geldiğim anda

Yürüdüm aynı zamanda…"

"Âşık Veysel"

Hayatın kendisi değerlendirildiğinde, ömür genellikle yürüyerek yapılan bir yolculuk olarak tasvir edilir. İnsanlar kendi hayatlarını düşündüğünde bile kendilerini yürüyerek imgeler. Dahası yaşamın başlaması "hayata adım atmak" şeklinde; verilen önemli bir kararın anlatımı "kendine bir yol seçmiş" şeklinde ifade edilir (Solnit, 2016).

Yürüme yolculuk ve gezinti ile bütünleşse de düşünceyi harekete geçirme ve zihindeki hareketini kolaylaştırmaya destek olur (Mengue, 2015). Yürüme ve düşünme arasındaki bağlantı Antik Yunan devrine kadar uzanır (Solnit, 2016). Aristo, Buda, Sokrates, Hz. İsa, Rousseau, Kant, Thoreau gibi birçok düşünür hareket halinde düşünüp, genellikle yazmak için dinlenmişlerdir. Dolayısıyla büyük ölçüde hareket halindeyken oluşturulmuş bir düşünce tarihinden bahsedilebilir (Kaag, 2018). Bir sohbet ve sosyalleşme aracı olan yürüme, mimaride de kendine yer bulmuştur. Atina'daki sütunlu yoldan ismini alan "stoacılar", Aristotales'in okulu olan Peripatos'ta yürüyerek felsefe konuştuğu varsayılan "peripatetikler" bu yapının etkisinin bir tezahürüdür. Çok daha sonrasında Orta Avrupa'da da yürüme-felsefe ilişkisi Hegel'in yürüdüğü düşünülen Heidelberg'deki "Philosophenweg (Filozof Yolu)", Kierkegaard tarafından bahsi geçen Kopenhag'daki "Filozoflar Yolu", Kant'ın etrafında dolaştığı Königsberg'deki "Philosophen-damm (Filozof Barajı)" gibi yerlerin isimlerine de ilham kaynağı olmuştur (Solnit, 2016).

Yürüme, manevi yolculuğun bir aracı olarak hac yolculuklarının temelidir. Bedeni fiziksel olarak zorlama ve çilecilik insan kültüründe neredeyse küresel ölçekte manevi gelişim için kabul görür. Hac yolculuklarından bazıları başlangıç noktasından hedefe kadar yürüyerek gerçekleştirilir (Solnit, 2016). Hac yolculukları, tarih boyunca bazı kurallarla

çeşitli şekillere giren amacı, gidişatı, bitişi belli olan yürümenin, büyük kültürel yapılarından biridir (Gros, 2017). Hac İbranice'de "hag" kelime kökünden gelen bir şeyin etrafında dolanma manasına gelmektedir. Arapça 'da ise "gitmek, yönelmek ve ziyaret etmek" anlamındadır. Kendi ülkesinin içinde veya dışında kişi, kutsal bir mekâna ya da tapınağa yaptığı hac yolculuğu esnasında sarf ettiği çabayla, bedensel sağlığına kavuşmadan ebedi hayatı hakketmeye kadar birçok umudu taşıyabilir. Birçok dinin kendi hac rotaları ve ritüelleri bulunmaktadır (Anonim, 1996).

Toplumsal aidiyetlere göre şekillenerek bu aidiyetlerle güçlenen İslam'ın iki ana öğretisinden biri olan Şiîliğin mihrakı haline gelmiş Kerbelâ yürüyüşü, Erbaîn-i Hüseynî ismiyle de anılan Hz. Hüseyin'in öldürülmesinin kırkıncı gününde düzenlenen Şiîliğin en önemli ritüellerden biri olagelmiştir (Demir, 2021).

19. yy.'ın ikinci yarısında, Paris pasajlarında "amaçsızca dolanan kişi" anlamına gelen flanör ortaya çıkmıştır. Fakat eril cinsiyetteki bu kelimenin 1585'te "amaçsızca dolaşan insan" anlamıyla ortaya çıkan ve cinsiyet atfedilmeyen "flana" kelimesinden geldiği bilinmektedir (Elkin, 2021). Flanör, Nietzsche veya Thoreau gibi kırsalda yürümez, onun yürüyüş mekânı kesintili ve düzensiz ritme sahip kent sokaklarıdır. Flanör sadece yürür ve kalabalıkta dahi yolunu bulur (Gros, 2017). Flanörün dişil hali olarak tanımlanan flanöz, eril normların kadının kentte yürüyebileceği mekânları sınırlandırma anlayışına rağmen daima var olmuştur (Elkin, 2021).

Yürümek bazen sadece yürümekten ibaretken, bazen insanlara bir şeyler anlatır, bir şeyleri gözler önüne serer, bir şeyleri yapar, bir şeyleri yıkar. Bazen bir devrimin parçasıyken, bazen sadece eğlencedir, bazen ise acı ve hüznün bir parçasıdır. Sağlıklıdır, ekolojiktir, eşitlikçidir, baş kaldırıdır. Hayatın başlangıcı, bitişi ve her zaman ayrılmaz bir parçasıdır. Yürümek bir semboldür, esas olan yayalıktır ve herkes hayatın bir yerinde yayadır.

1.2.4. Peyzaj Bileşenleri ve Koridor Kavramı

Peyzaj büyük miktarda canlı organizmayı barındıran yapısı, işleyişi ve değişim özelliği olan canlı bir sistemdir. Peyzaj yapısı mekânsal düzenleme ve desen tarafından ifade edilir; peyzajın işleyişinde biyotik ve abiyotik elemanların hareketi ve akışı söz konusudur; peyzaj değişimi ise mekânsal modelindeki ve işlevsel dinamiklerindeki değişikliklerdir (Dramstad, Olson & Forman, 1996). Peyzaj ögelerinin mekânsal deseni ve düzenlemesi peyzajın

yapısını ortaya koymaktadır. Zaman içinde farklılık gösteren mekânsal düzenlemeler, her ögenin işlevlerinde ve peyzaj dinamiklerinde farklılık görülmesine neden olur. Peyzaj mozaiğini oluşturan matris, koridor ve yamalar peyzajın dinamik yapısına göre şekillenen, alan kullanım planlaması için önem taşıyan temel öğelerdir (Forman, 1995).

Arazi mozaiğini oluşturan bu öğeler içinde koridorlar, sürekli veya süreksiz; düz veya kıvrımlı; dar veya geniş olabilen, figürasyonun çizgisel parçalarıdır (Forman, 1995; Dramstad, Olson & Forman, 1996). Peyzaj içerisinde akarsular, yollar, alleler, vadiler, kıyılar, sırtlar, altyapı unsurlarına ait hatlar koridor özelliği gösteren yapılara örnektir. (Forman, 1995). Akarsular, sırtlar ve hayvan yolları gibi koridorlar doğanın yaratılarıdır. Yollar, elektrik hatları, hendekler ve yürüyüş yolları gibi koridorlar ise insan yaratılarıdır. Doğanın koridorları, insanlar onları düzeltene kadar kıvrımlı; ızgaralar yerleştirip boşluklar yaratana kadar süreklidir. İnsan koridorları ise genellikle dar ve bakım maliyetlidir (Forman, 1995a). Kentsel alanlarda ulaşım görevini yüklenen bulvar, cadde ve sokaklar kentsel peyzaj deseni içinde insan yaratısı kentsel koridorlar olarak ifade edilebilirler. Yine kentsel alanlardaki akarsu yatakları, vadiler ve deniz kıyısı doğa yaratısı kentsel koridorlar olarak nitelendirilebilirler.

Peyzajlarda koridorlar beş ana işlevi yüklenmiştir: habitat, kanal, filtre, kaynak ve bataklık. Habitat işlevini anlayabilmek için "Bu koridorda kim yaşıyor?" sorusunun cevabını aramak gerekir. Koridor, içinde veya kenarında yaşamını sürdüren türler için habitat işlevi; nesneler üzerinde hareket ettiğinde bir kanal işlevi; nesnelerin karşı taraflardaki yamalar arasında geçişini engellendiğinde bir filtre veya bariyer işlevi; nesnelerin koridordan matrise yayılması durumunda kaynak işlevi; nesnelerin matristen koridora nüfuz ederek koridor içinde sıkışması durumunda bataklık işlevi yüklenir (Forman, 1995a).

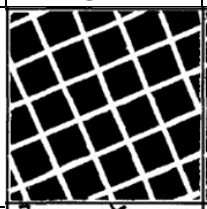
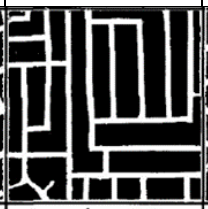
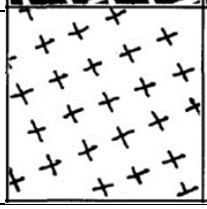
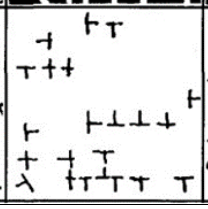
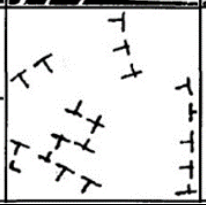
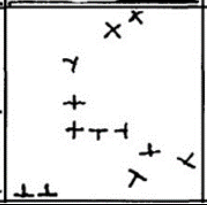
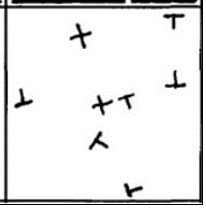
Koridor işlevlerini kentsel bir alanda bir cadde üzerinden örneklendirmek istenirse, cadde boyunca yer alan doğal ve egzotik bitkiler, alleler ve konut sakinleri için koridorun habitat işlevinden söz edilebilir. Cadde, yaya ve araç trafiğini bir yerden bir yere taşıyarak kanal işlevi kazanır. Caddenin farklı yönlerdeki şeritleri arasındaki separatörler, karşıdan karşıya geçişi engelleyeceğinden bariyer vazifesi görür. Fakat yaya geçitleri, alt ve üst geçitler bariyerin açıklıkları ya da filtrenin deliklerini meydana getirerek caddeye filtre işlevi kazandırır. Cadde üzerinde motorlu taşıtla seyahat ederek koridor üzerinde bir noktada veya durakta inen ve seyahatine yaya olarak devam ederek mozaiğe giren yayanın olması koridora kaynak işlevi kazandırır. Trafik kazası sonucu cadde üzerinde kalan yaya veya sokak

hayvanı için ise koridor bataklık işlevi yüklenmiş olur. Böylece aynı koridorun farklı varlıklar için farklı işlevler yüklenebilme potansiyeli olduğu kabul edilebilir.

1.2.5. Kentsel Koridor Tipolojisi

Sokak örüntülerinin, sokak uzunluğu, kavşakların, çıkmaz sokakların ve döngülerin sayısı gibi çeşitli yönleri bir mahallenin kalitesine ve karakterine katkıda bulunur. Belirli bir birimdeki kavşak sayısı, alan içinde hareket ederken mevcut rota seçeneklerini tanımlarken, bağlılık derecesi de son derece önemlidir. Daha büyük bir birime bağlantının az olduğu bölgeler, tecrit edilmiş ve muhtemelen sakinleri arasında da bir izolasyon veya yönelim bozukluğu hissine sebep olur. Tablo 1'de 5 farklı tipolojide sokak örüntüsü deseni üzerinden kesişim noktalarının azalmasıyla giderek daha fazla bağlantısız, daha fazla eğrisel ve birkaç erişim noktasına sahip, bağımsız birimler halinde organize edilen planlama eğilimlerinin neticesi görülebilmektedir (Southworth ve Owens, 1993).

Tablo 1. Mahalle birimi cadde/sokak deseni (Southworth ve Owens, 1993).

	IZGARA	PARÇALI PARALEL	DÜZENSİZ PARALEL	DÖNGÜLER ve ÇIKMAZLAR	GÜZERGÂH ÜZERİNDEKİ ÇIKMAZLAR
CADDE/ SOKAK DESENİ					
KESİŞİM NOKTALARI					

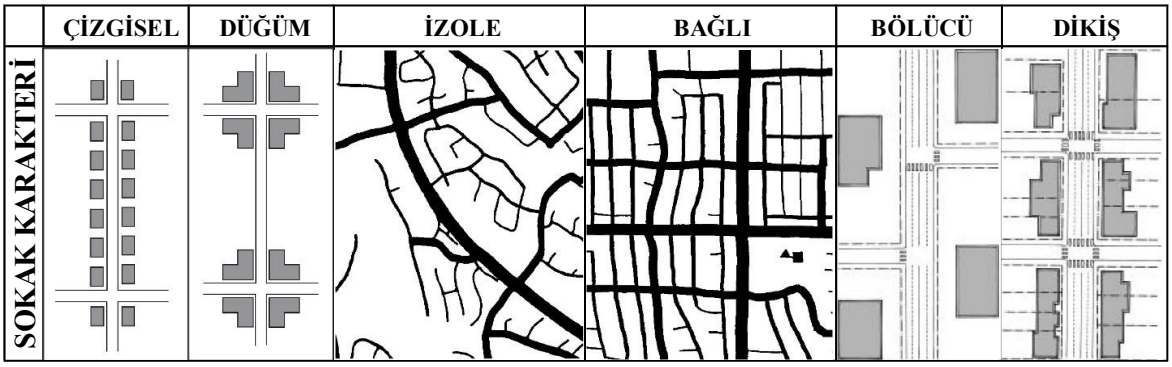
Tabloda çıkmazlara açılan kesişim noktaları, çıkmaz sokakların yakın alanın dışında hiçbir yere ulaştıramama özelliğinden ötürü kavşak olarak ele alınmamıştır (Southworth ve Owens, 1993).

Yaya koridorları planlanırken koridorun karakterine göre karar verilmesi gerekir. Bu nedenle yaya dostu bir çevre oluşturmak için alınabilecek tasarım ve planlama kararlarının alınmasında mevcut durumun belirlenmesi gereklidir (Sandag, 2002).

Sandag (2002), sokak karakterini dört farklı karakter tanımı üzerinden açıklamıştır.

- Çizgisel ve Düğüm Yapı: Kentsel koridorlar, bir şehir merkezi veya başka bir ticari bölge gibi farklı merkezler etrafında düğüm olarak gelişebilir veya bir ana cadde boyunca doğrusal bir model olabilir. Birçok cadde genellikle doğrusal veya düğümlü yapıdadır fakat bazı caddeler her iki özelliğe de sahip olabilir. Ticari bir caddenin daha yoğun olarak kullanılan, düğüm özellikli bir kavşakta yer alan perakende merkezinde noktalanması buna örnek olarak verilebilir (Tablo 2).
- Birbirine Bağlı ve Birbirinden İzole Caddeler/Sokaklar: Bir sokağın dolaşım bağlamı, onun izole bir cadde olarak mı çalışmakta, yoksa birbirine bağlı ve tamamlayıcı bir sistem olarak çalışan bir sokak parçası olarak mı işlemekte olduğunu gösterir. Topografik kısıtlamalar birbirine bağlı bir sokak düzenini engellemekte, daha küçük sokakların tek bir ana artere bağlanmasına neden olabilmektedir. Dolayısıyla bu şekilde oluşan dentritik sokak şekli, komşuluk düzeyinde izole ve kendi kendine hâkim arterler meydana gelir (Tablo 2).
- Dikişler ve Bölücüler: Dikişler, mahalleleri veya semtleri birbirine bağlayan bir sokak veya caddedir. Bölücüler, bir mahalle veya semti ikiye bölen veya onlara bir kenar ya da sınır tanımlayan bir ayırıcı olabilir. Bir ayırıcıyı bir dikişe dönüştürmek büyük ölçüde çaba gerektirir ve dikişlere özgü bu tasarım tekniklerinin kullanılmasını gerektirir (Tablo 2).

Tablo 2. Sokak karakteri (Sandag, 2002).



- Caddenin/Sokağın Ritmi: Her sokağın "günlük bir faaliyet döngüsü" vardır. Dört farklı grubu ayrılabilen trafik ritimleri;

1. Sabit akış: Trafik yoğunluğunda fark edilebilir derecede bir yoğunluk farkına rastlanmaz. Sabit akışa sahip olan caddeler düşük yoğunluklu olduğu zaman yüksek hızı teşvik edici olabilirken, yüksek yoğunluklu olduğu zaman ise bölme etkisine sahiptir.

2. Zirvedeki akışlar (yani yoğun saatler): Gün içinde değişken trafik akışının olabildiği, nispeten daha hafif trafik tarafından izlenen yoğun trafik saatleridir. Akışın zirve yaptığı periyodlar, bu periyodlar arasındaki iyileştirme olanaklarını kısıtlayabilir.

3. Birbirini takip eden zirveler (yoğun bir yaya aktivitesinin takip ettiği yoğun bir saat): Yoğun yaya akışı nedeniyle düşen araç trafiği yoğunluğu görülür. Çok fonksiyonlu bir yapı arz eder.

4. Darbeler: Sinyalizasyon ile senkronize edilerek araçlardan meydan gelen takımların sabit hızlarının korunması durumudur. Yayaların karşıdan karşıya geçmesini zorlaştırabilir.

Sokak örüntüsü ve sokak üzerindeki fonksiyon alanları sokak karakterinin oluşmasında etkili role sahiptir. Sokak karakteri, bağlantılılığı doğrudan etkileyen durumlar arz ettiği için yürünebilir koridor planlamalarında sokak karakterini anlamak öne taşır.

Litman (2018), bağlantılılık derecesini karayolu bağlantı sayısının düğümlerle oranı üzerinden değerlendirerek, yürünebilir bir mahallenin bağlantılılık derecesini en az 1,4 puan olarak idealize etmiştir. Burada bağlantı olarak bahsedilen yolların düğümler arasında kalan kısımlarıdır. Bağlantılılık indeksi olarak isimlendirilen bu hesaba göre tek kareden oluşan bir ızgaranın bağlantılılığı 1,0 puan olurken, ızgaradaki dörtgen sayısı dörde çıkarıldığında 1,33, dokuza çıkarıldığında 1,5'tir.

1.2.5. Yürünebilirlik ve Yayalaştırma

"Walkability (yürünebilirlik)", internet aramalarında bilhassa Avrupa, Kuzey Amerika ve Avustralya'da 1990'lı yıllarda kentsel alanlar üzerine yapılan yürünebilirlik çalışmalarının öncüllüğünü, araştırma ekiplerini ve genişleyen önemli literatürü ortaya koyan temel anahtar kelimedir (Ng vd., 2012).

Yürünebilir kentsel ortamlar yaratabilmek için, yürünebilirliği doğru tariflemek gerekmektir (Southworth, 2005). Yürünebilirlik tanımının tutarlı bir şekilde anlaşılması ve kullanılması için yeniden kavramsal olarak tanımlamak ve tanımı genişletmek gerekir. Böylece sağlıklı toplumlar oluşturmak için interdisipliner çalışmaları ve iş birliğini destekleyen bir potansiyel ortaya çıkar (Tobin vd., 2022).

1.2.5.1. Yürünebilirliğin 5N2K'si

5N1K yöntemi sıklıkla gazeteciler tarafından kullanılsa da gazeteciliğe özgü olmayıp, kökeni Antik Akdeniz medeniyetlerine uzanmaktadır. Son haline Aristo'yu izleyen, Hermagoras tarafından getirilmiştir (URL-3, 2022). Herhangi bir konuyu anlamak veya sorunu çözmek için kullanılan yöntemde "Ne?", "Neden?", "Nasıl?", "Nerede?", "Ne zaman?" ve "Kim?" sorularına cevap aranır (URL-4, 2019). Bu çalışmada yürünebilirlik kavramını çok yönlü olarak ele almak için, anlatımda bu yönteme yer verilmiştir ve çalışmanın kapsamını genişletmek için 5N2K olarak ele alınmıştır. Tablo 3'teki sorulara aranan yanıtlarla yürünebilirlik kavramı açıklanmaya çalışılmıştır.

Tablo 3. Yürünebilirlik üzerine 5N2K soruları

Ne?	Yürünebilirlik nedir?
Neden?	Yürünebilir çevreler neden planlanır/tasarlanır?
Nasıl?	Yürünebilir mekânlar nasıl görünür? Yürünebilir çevreler nasıl planlanır/tasarlanır?
Nerede?	Yürünebilir çevreler nerede planlanır/tasarlanır?
Ne zaman?	Yürünebilirlik kavramı ne zaman ortaya çıkmıştır?
Kim?	Yürünebilir çevreler kim tarafından planlanır/tasarlanır?
Kime?	Yürünebilir çevreler kime planlanır/tasarlanır?

1.2.5.1.1. Yürünebilirlik Nedir?

Yürünebilirlik yapılı çevrenin yaya dostu olma derecesidir (Abley, 2005). Yürünebilirliği en kısa haliyle açıklayan bu tanımı Yeni Zellanda Ulaşım Ajansı da benimsenmiştir (Abley vd., 2011). Southworth (2005) tarafından yapılan daha gelişmiş bir tanımla yürünebilirlik, farklı istikametlerdeki yayaları daha kabul edilebilir bir çaba ve süreyle, yaya için konforu ve güvenliği sağlanmış ağlarla hedefe bağlayan yapılı çevrenin, görsel çekicilik sunarak yürümeyi destekleme ve teşvik etme derecesidir. Bu tanımla kavramın nitelik üzerinden noksan tanımlanmasındansa, performans ölçütleri üzerinden işler hale getirerek tanımlanması hedeflenmiştir. Pivo ve Fisher (2011) ise yürüme mesafesine atıfta bulunarak yürünebilirliği; bir gayrimenkule yürüme mesafesinde olan bir alanın, gayrimenkulden alandaki diğer güzergâhlara yürüyerek yapılan seyahatleri destekleme derecesi olarak tanımlamıştır.

Gelişmiş pek çok ülkede yürünebilirlik tartışmalarının odağında, boş zaman etkinliklerinin sağlıklı sürdürülebilmesi ya da kısa seyahatler için sürdürülebilir olmayan taşıtlardan sürdürülebilir taşıtları tercihi bulunur. Gelişmekte olan yerlerde ise düşük gelirli sakinlerin hareketliliği önemsenir. Dolayısıyla yürünebilirlik farklı perspektiflerle değerlendirilebilen bir kavramdır (Krambeck, 2006).

Forsyth'nin (2015) eriştiği çalışma sonuçlarına göre, yürünebilirlik kavramının daha iyi tanımlanmasının farklı avantajları bulunur:

1. Yürünebilir mekânların tamamı birbirinden farklı özellikler gösterir,
2. Bazı çok kullanılan yürünebilirlik tanımlarında önyargılar ve varsayımlar arz eder,
3. Bazı durumlarda rekreatif ve ulaşım amaçlı yürünebilir mekânlar çoğunlukla örtüşen özellikler göstermese de zaman zaman örtüşebilir,
4. Yürünebilirlik kavramının restorasyon gibi bazı esas amaçlarını yeterince kapsanmayan türlü şekilde tanımları vardır. Bu durum yürünebilirliğin esas amaçlarının tartışmaların dışında kalma riskini doğurmaktadır.

1.2.5.1.2. Yürünebilir Çevreler Neden Planlanır/Tasarlanır?

Yapılan çalışmalar göstermiştir ki kentlerde yapılan otomobil öncelikli düzenlemeler, sonsuz bir sürece girmektedir. Artan trafik hacmi 5 aşamadan oluşan bir karadelikle kentleri karşı karşıya bırakmıştır. Karadelik teorisi olarak geçen olgunun süreçleri yoğun trafik sonucu yol tıkanıklığı ile başlamaktadır; tıkanıklığın giderilmesi için yeni yolların yapılması veya genişletilmesi sonucu kapasite artırımı ile devam eden süreçte; yeni yolların yarattığı kentsel saçılmanın artması ve artan otomobil alanın artmasını takiben; otomobil kullanımının zamansal artışının takibinde tekrar trafik yoğunluğu sonucunda yol tıkanıklığı meydana gelir (Newman ve Kenworthy 2007). Temelde kentleri düzenlemesi gereken uzmanlar anlamışlardır ki yolların artan hacmi, trafik hacminin de artmasına sebep olmuştur (Litman, 2003; Speck, 2013). Artan araç yolu kapasitesi daha çok insanın otomobil sahibi olmasını, otomobille seyahat süresini arttırmasını veya sürdürülebilir ulaşımdan vazgeçmesine neden olmaktadır.

Erişilebilirlik kararları üzerinde zararlı etkilere sebep olan motorsuz seyahat biçimini azımsayan ulaşım kararları yüksek trafik hızlarını, geniş yolları ve büyük park tesislerini

öncelikli tutar. Yaya ulaşımı engelleyen motorsuz seyahati küçümseme eğilimi otomobile bağımlı topluluklar yaratmaya meyleder (Litman, 2003).

Black'a (1999) göre yaygın bireysel motorlu taşıtların kullanımı üzerine kurulan sistem sürdürülebilir değildir. Çünkü;

1. Petrol sınırlı rezerve sahiptir,
2. Petrol kaynaklı emisyonlar kentsel hava kalitesi üzerine etki eder,
3. Petrol kaynaklı emisyonların küresel ölçekte çevreye zararı vardır,
4. Motorlu taşıtların soğutucuları ozon tabakasına zarar verir,
5. Ulaşım tesislerinin tıkanmasına yol açar,
6. Ölümlü ve yaralanmalı kazalara neden olur,
7. Kentsel saçılmaya neden olur.

Araç trafiğinin artışı kentlerde 3 temel sorunu beraberinde getirmektedir (Newman ve Kenworthy, 2007);

1. Çevresel problemler; Kırsal alan kaybı, fotokimyasal sis, sera gazı artışı, zehirli hava yayılımı, gürültü, ormansızlaşma, kentsel mekânlarda bölünme ve geçirimsiz zeminlerin artması ile artan seller.

2. Ekonomik problemler; Kentlerdeki saçılma sonucu oluşan banliyölerin altyapı maliyeti, çevre kirliliği ve trafik kazaları sonucu çıkan maliyet, sağlık sorunları ve obezitenin yarattığı maliyetler, sağlıklı tarımsal faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanların kaybı, tıkanan yolların maliyeti, kentsel mekânın asfalta gömülmesi.

3. Toplumsal problemler; trafik canavarlığı, petrol savunmasızlığı, engelliler ve araç sahibi olmayanların yaşadığı ulaşım sorunları, kamusal alanlarda güvensizlik.

Yürümek, ulaşım biçimleri arasında en sürdürülebilir olanıdır (Litman, 2015; Ng vd., 2012; URL-5, 2014).

Living Streets'e (2017) göre yürüyen şehirlerin 4 özelliği vardır;

1. Daha sağlıklıdır: İnsanların birçoğu için yürümek, zihinsel ve fiziksel sağlığı arttırarak daha aktif bir yaşama ulaşmanın en kolay şeklidir. Otomobile olan tâbiiyetin azaltılması ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını; hava ve gürültü kirliğini azaltacaktır (Living Streets, 2017).

Yürümek temelde fiziksel ve psikolojik olarak herkese iyi gelen bir harekettir. İnsanlar yürüdükçe rahatlar, zihnini toparlar ve iyi hisseder. Bunun yanı sıra yürümek geride bırakma fırsatı, mutluluk, bağımsızlık hissi ve sağlık verir. Sinir sisteminin, kasların, ruhsal sağlığın, özgüvenin korunması ve kazanılmasını sağlayan bir harekettir. Fakat hareketsizlik obezite,

kalp hastalığı, depresyon, asosyallik, kaygı bozukluğu ve yol öfkesi sendromu gibi sonuçlar doğurur (Walk21, 2020). Yürünebilir ortamlar, faydacı amaçlar (alışveriş, işe/okula ulaşım) için yürümenin yanında eğlence ve sağlık için yürümeyi de destekler (Forsyth ve Southworth, 2008; Southworth, 2005). Sokaklar, kaldırımlar, oyun alanları, parklar ve spor/rekreasyon alanları gibi ortak açık alanların olması gerektiği gibi düzenlenmesi, bisiklet yollarının mevcudiyeti fiziksel aktivitenin arttırılmasını teşvik eder (Lekić vd., 2018). Yürünebilirliğin arttırılması halk sağlığını ve formunu iyileştirir (Litman, 2003; Speck, 2018; WisDOT, 2002).

Dünyanın pek çok yerinde yaya güvenliğinin olması gerektiği şekilde rağbet görmemesi, ölümlü trafik kazalarının %20'sinden fazlasının yaya ölümüyle sonuçlanmasına neden olmaktadır. Fakat yaya ölümlerini önleyen doğrulanmış pek çok müdahale bulunmaktadır. Yayaların karıştığı trafik kazalarına ait rizikonun anlaşılması, güvenli yürümeyi teşvik eden ve yayaları koruyan önlemlerin alınması için bir gerekliliktir (WHO, 2013). Yürünebilirliği arttırmak, yaralanma ve/ya ölüm sonuçlanan otomobil kazalarını azaltır (Lekić vd., 2018).

Sedanter yaşam biçiminin obezite, kalp hastalıkları, diyabet ve benzeri sağlık sorunlarına yol açtığı iyi bilinmektedir. Bu sorunları gidermek için yapılan yürüyüş, düzenli egzersiz olarak tıbben tavsiye edilmektedir. Yürünebilir mahalleler doğal olarak daha sağlıklı yaşam tarzlarını ve sağlık sorunlarını azaltmayı destekler (Ng vd., 2012; Whitfield, 2015).

2. Ekonomisi daha güçlüdür: Yatırımın arttırılması, trafik sıkışıklığının maliyetinin azaltması, iş gücünü ve alışverişi arttıran çekici mekânların oluşturulması için yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma kullanımı arttırılmalıdır. Böylece turizmi, yenilenmeyi teşvik eden ve yerel ekonomiyi güçlendiren kamusal alanın gereklilikleri karşılanabilir (Living Streets, 2017).

Yürünebilirliğin arttırıldığı refah düzeyi yüksek, sağlıklı kentlerde yatırım miktarı artar (Living Streets, 2017), tüketicinin maliyetleri (ulaşım ve sağlık harcamaları) azalır, toplumsal yaşanabilirlik (böylece yerel mülk değerlerini de) artar, yerel ekonomi güçlenir (istihdamı, vergi gelirini ve mülk değerlerini artırarak), stratejik arazi kullanımı artar (Litman, 2003; Ng vd., 2012; Whitfield, 2015; WisDOT, 2002).

Yürünebilir kentlerin aksine otomobil öncelikli planlanan kentler, sakinlerini yoksullaştırır yanı sıra bu kentler otomobil tesislerinin gizil sübvansiyon ihtiyaçları kenti daha fazla yoksullaştırır (Speck, 2018).

3. Daha yeşildir: Hizmet alanları arasındaki mesafenin yakınlığı daha fazla insanın yürümesini sağlayarak, kent sakinlerinin otomobilde geçirdiği zamanı, zararlı emisyonları ve yakıt tüketimini azaltır (Living Streets, 2017), gürültü ve diğer kirliliklerin seviyelerini düşürür, buna paralel olarak kullanıcıların sağlık sorunlarını azaltır (Ng vd., 2012; Whitfield, 2015). Bu nedenle yürümek hem insanlara hem de şehirlere iyi gelir. Şehirde yaşayanlar ne kadar fazla yürürse trafik yoğunluğu düşer, kirlilik azalır. Bunun sonucunda kentlerdeki sağlık ve refah koşulları iyileşir (Living Streets, 2017). İklim değişikliğini yavaşlatmak için ulaşım modları yürüme, bisiklet ve toplu taşımaya dönüştürülmelidir (Speck, 2018). Toplu taşıma modlarıyla kesintisiz ve güvenli bağlantı sağlayan yürünebilir yaya ağı, otomobil bağımlılığını en aza indirerek (Southworth, 2005), trafikte araç yoğunluğunu azaltır.

Tüm bunların yanı sıra sürdürülebilir olmayan ulaşım biçimleri titreşimden kaynaklı yapısal hasarlara, gürültü kirliliğine, su kirliliğine, sulak alan kaybına, açık alanların kaybına, tarihî yapıların zarar görmesine, mülk değerinin düşmesine, makroekonomik sıkıntılara, ulusal güvenlik problemlerine, petrol sızıntılarından kaynaklı deniz kirliliğine ve kazalara sebebiyet verir (Black, 1999).Ve maalesef sentetik maddeler ne tamamen geri dönüştürülebilirler ne de tamamen güvenli bir şekilde yok edilebilirler (Freund ve Martin, 1993).

4. Toplumsal yapısı daha güçlüdür: Yürümenin sosyal etkileşimi ve aidiyet duygusunu güçlendirerek yalnızlık hissini azaltır. Yürünebilirlik, mahalle sakinleri arasındaki ilişkiyi güçlendirir, çocuklar için oyun alanı sağlar (Living Streets, 2017). Yürünebilirliğin aktiviteyi arttırması, yaşam kalitesini iyileştirmesi, sosyal bağlılık duygusu geliştirmesi, sosyal eşitlik sağlaması, kentsel canlılık yaratması kamusal alanlarda kenti ziyaret edenleri ve sakinleri kendine çeken sıcak noktalar yaratır (Ng vd., 2012). Aynı anda, sokak suçlarını ve vandalizmi büyük oranda azaltabilecek sürveyansı arttırır (Ng vd., 2012; WisDOT, 2002). Yürünebilirlik, aktif sosyal hayata, komşularını tanımaya ve güvenmeye olanak sağlayarak mahallenin refah düzeyini arttıran sosyal sermayeyi yaratır (Leyden, 2003)

Yürünebilirliğin arttırılması erişilebilirliği iyileştirir (Litman, 2003; Southworth, 2005). Erişilebilir sokaklar, mahalleler, meydanlar, binalar ve toplu taşıma sistemleri; yaşlarına, yeteneklerine, gelir düzeyine, cinsiyetine, dili, dini ve etnik kimliğine bakmaksızın toplumun her kesiminden kişinin hakkıdır. Toplumu oluşturan her bir birey demokratik, sosyal, özgür, özerkliğini güçlendirebildiği ve toplumsal dayanışmanın var olduğu mekânları hak eder (Walk21, 2020). Yürümek toplumun her kesiminden bireyler için eşitlikçi bir ulaşım şeklidir (Forsyth ve Southworth, 2008). Dolayısıyla yürünebilirliğin

arttırılması eşitlik hedeflerini destekler (Litman, 2003; Lo, 2009). Otomobil kullanmak birtakım özelliklere sahip olmayı gerektirir. Ehliyet almak, otomobil kullanabilecek yaşta veya bedensel yeterlilikte olmak gibi. Speck (2018), yürünebilir ortamların çocukları özgürleştirdiğini ve yaşlıların kişisel yeterliğini uzun süre devam ettireceğini savunur.

Mahallelerdeki hayat kalitesinin bozulmasına neden olan 20. yy.'ın kentsel tasarım anlayışı, otomobillerin ihtiyaç duyduğu yol şebekesini sağlamak için kentsel saçılma, gürültü ve hava kirliliği gibi olumsuzlukları beraberinde getirmiştir (Ng vd., 2012). Dolayısıyla 20. yy. otomobil tüketiminin artması, kentlerin görünümündeki değişim üzerinde yoğun etkiye sahiptir (Freund ve Martin, 1996). Bu tip planlamanın mahalle hayatı üzerindeki baskısının ortaya çıkardığı sorunlar ve mahalle sakinlerinin aslında neye ihtiyaç duyduğu, 1990'lı yılların sonlarında anlaşılarak sokak peyzajının yeniden kazanılması ve kentlerin insan odaklı olarak inşa edilmesi yönünde yaygınlaşan bir arzu ortaya çıkmıştır (Ng vd., 2012).

Yaya ulaşım hem ekonomik hem de herkes için uygundur. Kısa yolculuklarda yayalığın tercih edilmesi, sağlıklı yaşamı desteklediği gibi mahallede yürüyen, gezinen ve izleyen insanları arttırarak mahalledeki suç oranını azaltır (Ng vd., 2012).

Yoksulluğun son erdirilmesi, çevrenin korunması, iklim krizine karşı önlem alınması, adil refah paylaşımı ve barışın sağlanması için Birleşmiş Milletler tarafından "Sürdürülebilir Kalkınma" amaçlarını belirlenmiştir. 11 numaralı: "Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar: Şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir kılmak" amacının, 7 numaralı: "2030'a kadar özellikle kadınlar, çocuklar, yaşlılar ve engellilerin güvenli, kapsayıcı ve erişilebilir yeşil alanlara ve kamu alanlarına evrensel erişimlerinin güvence altına alınması" hedefi (URL-48, 2023) doğrultusunda, sağladığı faydalar gözetildiğinde, yürünebilir kentsel koridorlar oluşturmak hedefe ulaşılmasında etkili bir araç durumundadır.

Günümüzde tüm kentler ve kent sakinleri deprem, sel, hızlı göç, siber saldırılar gibi doğal veya insan yapımı bir dizi şok ve stresle karşı karşıyadır. Yanı sıra hızlı şehirleşme, değişen iklim ve siyasi istikrarsızlık ek ve artan zorluklar getirmektedir. Dirençli kentler ani ve yavaş başlayan, beklenen ve beklenmeyen tüm tehlikelere karşı hazırlanmak ve yanıt vermek için değerlendirir, planlar ve harekete geçer (URL-49, 2023). İklim değişikliği ve bu değişikliğin doğurduğu afetlere karşı direncin arttırılması için kompakt gelişime izin veren kentsel planlama ve tasarım kurgusunun yapılması önem taşımaktadır. Bu minvalde yaya ulaşımı ve bisiklet kullanımı odaklı yeşil ulaşım biçimlerinin geliştirilmesi önem

taşımaktadır (Tuğaç, 2022). Litman'ın (2015) sürdürülebilir ulaşım hiyerarşisindeki en yeşil ulaşım biçimi olan yayalığın, yürünebilir mekânlarla teşvik edilmesi, kentsel direncin arttırılması için önem taşımaktadır.

1.2.5.1.3. Yürünebilir Çevreler Nasıl Görünür?

Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable (1998), yürünebilir bir topluluk genel olarak görünür sorusunun yanıtını aşağıdaki maddelerle özetlemiştir;

1. Toplumun her yaştan ve yetenekten üyesi, otomobil gereksinimi olmaksızın bir yerden bir yere kolayca erişebilir,
2. Sakinleri daha çok yürüdüğü için, mahalle daha sağlıklı, daha güvenli ve daha dostanedir,
3. Ebeveynler, motorlu taşıt trafiğinin tehdidi olmadan çocuklarının sokakta vakit geçirmeleri konusunda daha endişesizdir,
4. Çocuklar, fiziksel olarak daha aktif, daha zinde, daha sağlıklı kalır ve diğer çocuklarla daha çok vakit geçirirler,
5. Caddeler ve otoyollar her yaştan ve yetenekten yayalar için güvenli ve konforlu tesisler sağlamak için tasarlanmış veya yenilenmiştir,
6. Okul, alışveriş ve iş yeri alanlarında trafik sakinleştirildiği, zaman zaman da motorlu taşıtların mekândan tamamen çıkarıldığı yaya öncelikli mahallelerdir,
7. Motorlu taşıt hızları, yayaların rutin varlığı ile uyumluluğu olacak şekilde dikkatlice kontrol altına alınır,
8. Motorlu taşıt sürücüleri, herhangi bir trafik ihlalinden kaynaklanan tehdit, yaralanma veya ölümden kesinlikle sorumlu tutulacaklarını bilerek, ihtiyatlı, sorumlu ve özenli taşıt kullanırlar,
9. Yürünebilir toplumlar iyi bir hava ve su kalitesine sahiptir.

1.2.5.1.3. Yürünebilir Çevreler Nasıl Planlanır/Tasarlanır?

İnsanların yaşam kalitesi, Le Corbusier'in idealize ettiği cansız anıtsal yapılar arasındaki geniş caddeler ve boş park alanlarından ziyade yürünebilir kentsel modellerle

arttırılır. İnsanların yerel ortamlarındaki yürünebilir sokak ve mahalleler, sosyal hayat ile iş hayatının kaldırımlardan taşmasıyla canlanır (Ng vd., 2012; Whitfield, 2015).

Yol ağının tasarım yoluyla geliştirilebilen çeşitli nitelikleri, yürüme olasılığını etkiler (Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Southworth, 2005). Yayaya odaklanmış tasarım, kullanıcıya ileri düzeyde hareketlilik, seçenek ve toplumsal kimlik geliştirmeyi sağlayan, etkinliği bilinen planlama ve kentsel tasarım unsurlarını içerir (Sandag, 2002). Fiziksel aktivite seviyesini etkileyen faktörlerin araştırıldığı birçok çalışma çevresel değişkenlerin, kişisel, toplumsal ve bölgesel özelliklerin yürümeyi etkilediğini ortaya koymaktadır (Alfonzo, 2005). Dolayısıyla yürümeyi kısıtlamada veya kolaylaştırmada, yapılı çevrenin etkisi araştırmacılar tarafından kabul görmektedir. Kamusal alanların güvenli, rahat ve çekici olma derecesi gibi yürüyüşü etkileyen yapılı çevre özelliklerinin yürümeyi teşvik edici etkisinin araştırmacılar tarafından anlaşılması gerekmektedir (Saelens ve Handy, 2008).

Yürüyerek yapılan seyahatlerin türü, süresi, mesafesi ve/ya miktarı, yayanın yetenekleri ve tercihleri; bir yerin yürünebilirliği, kentsel yoğunluk, karma arazi kullanıma, sokak bağlantısı (doğrudanlık ve yoğunluğuk), trafik hacmi, varış noktalarına olan mesafe, kaldırım genişliği ve sürekliliği, kentsel blok boyutu, eğim, algılanan güvenlik ve estetik gibi fiziksel ve sosyal özellikleri ile ilgilidir. Yürünebilirlik bu sebeplerden çok yönlü düşünülmesi gerekir (Pivo ve Fisher, 2011).

Yürünebilir mekânların fiziksel bir aktivite olan yürümeyi teşvik etmesi, halk sağlığı araştırmacıları daha çok bu yönüyle değerlendirirken, ulaşım mühendisleri veya kent plancıları trafik yoğunluğu ve gürültünün azaltılması, hava kalitesinin arttırılması gibi konular üzerinde yoğunlaşmaktadırlar (Reyer, vd., 2014). Ya da kentsel tasarımcılar arazi özelliklerini baz alırken, sağlık araştırmacıları yapılı çevrenin yürümeyi teşvik etme derecesi üzerine çalışır. Dolayısıyla yürünebilirliği inceleyen birkaç farklı disiplin olduğundan, yürünebilirlik ölçütleri de farklı araştırmacılara göre değişebilmektedir (Paykoç, 2019). Trafik mühendisliği, ulaşım planlaması, kentsel tasarım, halk sağlığı ve sosyoloji gibi farklı disiplinlerden araştırmacılar, yürünebilirliğin ölçülmesi, yürüme çevresi ve etkinliği üzerine farklı yaya performans ölçütleri ve tanımları ortaya koymuşlardır (Lo, 2009).

Lo, 2009, farklı görüşlerin yanı sıra farklı disiplinlerden yaya performansı ve tercihleriyle ilgilenen çalışmaları tarayarak, yaya mekânının niteliği ve yaya niceliğini etkileyen çevresel faktörlerin ölçütlendirilmesinde bazı ortak görüşleri de ortaya koymuştur:

- Kaldırımların bakımı ve sürekliliği,

- Erişilebilirliğin evrensel nitelikte olması,
- Yol ağının bağlantısı ve yolun doğrultusu,
- Hemzemin geçitlerin güvenliği,
- Yüksek hızlı ve yoğun trafiğin noksanlığı.
- Yaya trafiğinin, araç trafiğinden ayrıştırılması,
- Arazi kullanım yoğunluğu,
- Karışık kullanımlı yapı çevreleri,
- Ağaçlandırılmış sokaklar ve peyzaj,
- Yerel koşulların uyandırdığı görsel ilgi ve yer duygusu.
- Algılanan veya gerçek güvenlik.

Yürünebilirlik ölçüm araçlarının ana içeriği, ölçek geliştiricisinin yürünebilirlik anlayışına göre belirlediği kriterlerden oluşan ve katılımcılara sorduğu sorulardır. Her aracın kapsamı, yürünebilirlik ölçüm aracının ölçütü, öğeleri, faktörleri veya parametreleri olarak da tanımlanabilir (Paykoç, 2019). Bu durum yürünebilirliği değerlendirmek için çok sayıda değişeni ortaya çıkarmaktadır. Ranasinghe ve arkadaşları (2015) tarafından kentsel alanlarda yürünebilirliği etkileyen yapılı çevrenin 93 faktörü 11 başlık altında özetlenmiştir. Araştırmada yer alan tablonun atıfları düzeltilerek Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4. Kentsel alanlarda yürünebilirliği etkileyen faktörler (Ranasinghe vd., 2015).

Sosyodemografik Faktörler		**Uygunluk ve Konfor**	
1. Yaş	Besser ve Dannenberg vd. (2005); Cerin vd. (2006); Frank vd. (2007); Özbil ve Peponis (2012).	44. Yolların temizliği	Frank vd. (2007); McNally (2010); Southworth (2005); Krambeck ve Shah (2006); Cerin vd. (2006); Saelens ve Handy (2008); Özbil ve Peponis (2012); Abley (2005); Litman (2005).
2. Cinsiyet		45. Tamponun aktivite çeşitliliği	
3. Etnik yapı		46. Yolun iki tarafını izleyen açık pencere sayısı	
4. Eğitim Seviyesi		47. Yön bulma tabelası	
5. İş		48. Yürüme yolunun şekilsel çatışması	
6. Gelir Düzeyi		49. Ortam sesi	
7. Konut büyüklüğü		50. Kötü hava	
8. Çalışan sayısı		51. Yürüme yolunun devamlılığı	
9. Yürümek için fiziksel yeterlilk		52. Kaldırım genişliği	
10. Araç sahipliliği			

Tablo 4'ün devamı

Karma Kullanım Çeşitliliği	Cervero ve Kockelman (1997); Sallis vd. (2005); Abley (2005); Frank vd. (2007); Forsyth vd. (2007); Saelens ve Handy (2008); Ewing ve Cervero (2010); Özbil ve Peponis (2012).	53. Kaldırım kaplaması	
11. Yerleşim Özellikleri *Ticari *Eğitim ve rekreasyon *Yönetimsel *Tarımsal		54. Eve erişim yolunun genişliği	
		55. Yürüme yolunun bakımı	
		56. Gölgeleme ve sert iklim koşullarından koruma	
		57. Yolun açıklığı/geçirgenliği	
		58. Otopark tesisleri	
		59. Otopark fiyatları	
		60. 24 sa. açık dükkânlar	
Erişilebilirlik	Frank vd. (2007); Cerin vd. (2006); Besser ve Dannenberg vd. (2005); Abley (2005); Sapawi ve Said (2012); Krizek vd. (2010).	61. Yürüme yolunun uzunluğu	
12. Yürüme yollarının sayısı		62. Örtülü yürüyüş yolları	
13. Yürüme yollarının durumu		63. Günlük iletişim mekânları	
14. Çevrelemenin erişimi kapatması		**Emniyet/Güvenlik**	Krambeck ve Shah (2006); Saelens ve Handy (2008); Özbil ve Peponis (2012); Abley (2005); Sapawi ve Said (2012); Ariffin ve Zahari (2013); Southworth (2005); Foster ve Giles-Corti (2008); Leslie vd. (2005); Troy ve Grove (2008).
15. Önemli engellerin sayısı		64. Kişisel emniyet/güvenlik	
16. Gelişim şekli		65. İzlenen suç sayısı	
17. Bölgesel erişilebilirlik		66. Raporlanmış suçlar	
Bağlantılılık	Frank vd. (2007); McNally (2010); Southworth (2005); Krambeck (2006); Cerin vd. (2006); Saelens ve Handy (2008); Özbil ve Peponis (2012).	67. Yoldaki kazalar	
18. Cadde bağlantılılığı		68. İstenmeyen alan kullanımları ve aktiviteler	
19. Cadde şekli		69. Terkedilmiş yapı ve alanlar	
20. Kullanımlar arasındaki bağlantı		70. Cadde/sokaktaki insan sayısı	
21. Günlük otobüs sayısı		71. Araç hızı	
22. Ulaşım tiplerinin bağlantısı		72. Ses azaltma işaretleri	
23. Ulaşım hizmetinin etkinliği		73. Tampondaki denetimsiz köpekler	
		74.Cadde/sokak aydınlatması yeterliği	
24. Blok büyüklüğü			
25. Blok uzunluğu		75. Tuzak seviyesi	
Yoğunluk	Frank vd. (2007); Özbil ve Peponis (2012); Abley (2005); Southworth (2005).	76. Görünürlük seviyesi	
26. Konut yoğunluğu		77. Görünümü engelleyen örtüler	
27. İşyeri yoğunluğu		78. Arka yolların varlığı	
28. Yol yoğunluğu		79. Gürültü düzeyi	

Tablo 4'ün devamı

29. Popülasyon yoğunluğu		**Estetik**	
30. Perakende katı alan oranı		80. Çekici mimari tasarım	
Ortaklık		81. Cadde/sokak ağaçlarının varlığı	
31. Bir başka kişi ile yürüme	Troy ve Grove, (2008).	82. Egzersiz yapmak için mekânların sayısı	Frank vd. (2007); McNally (2010); Southworth (2005); Saelens ve Handy (2008); Abley (2005); Sapawi ve Said (2012).
32. Evcil hayvanlar ile yürüme		83. Güzergâh çeşitliliği	
33. Bölgedeki ilişkilerin sayısı		84. Dar ve kalabalık sokaklar	
Yaya Tesisleri		85. Yolun iki tarafındaki peyzaj	
34. Kaldırım varlığı		86. Doğal çekicilikteki mekânlar	
35. Engelsiz altyapı tesisleri		87. Meydanların varlığı	
36. Geçitlerin mevcudiyeti	Frank vd. (2007); Özbil ve Peponis (2012); Abley (2005); Schlossberg vd. (2007); Ariffin ve Zahari, (2013); Senevirathna ve Morrall (2013).	88. Park yoğunluğu	
37. Toplu taşıma hizmetlerinin desteklenmesi		89. Görsel karmaşa	
38. Muhitteki park		90. Cephelerin geçirgenliği	
39. Cadde/sokak aydınlatması		91. Yapı formlarının uyumu	
40. Otobüs durağı sayısı		**Hava durumu**	Frank vd. (2007); Saelens ve Handy (2008).
41. Yürüme yolu boyunca açık kanalizasyon		92. Yürüme zamanı tercihi	
42. Sokak/cadde mobilyası		93. Yağmur	
43. Parklardaki kaliteli olanaklar			

- Sosyodemografik Faktörler: Kişilerin yaş, kilo veya kişisel hareketliliğini etkileyen fiziksel özellikleri yürümeyi, karar verme aşamasında etkiler (Alfonzo, 2005; Yazıcıoğlu Halu, 2010). Bunların yanı sıra sosyoekonomik yapı, seyahat davranışı üzerinde etkiye sahip olan kent formundan bağımsız faktörlerdir (Frank ve Pivo, 1994).

Yayalığı teşvik edici yerler yürüme sıklığını ve mesafesini arttırmasına rağmen kişisel tercihler yürüme sıklığını arttırmayabilir. Bu durumda çevresel faktörler ve mekânın sundukları kişinin tercihlerini tam anlamıyla karşılayamaz (Zacharias, 2009). Kişisel özellikler, yayaların etkinlik çeşitliliğini ve tercihlerini etkiler (Lo, 2009). Yürünebilir çevreler için teşvik edici kentsel tasarım faktörlerinin etkinliğinin anlaşılmasında, çeşitli kentsel alanlarda farklı sosyal statülere sahip gruplarla çalışmalar yapılması önem taşır (Southworth, 2005).

- Karma Kullanım Çeşitliliği: Konut, ofis, restoran, banka, perakende/ticari mekânlar, diğer faaliyetler ve kamusal alanlar da dahil olmak üzere için farklı kullanım türlerinin bir arada planlandığı alan kullanım türüdür (Cervero, 1988; Saelens vd., 2003). Konut

alanlarının yakınındaki ticari kullanımlar, sakinlerin bazı günlük ihtiyaçlarını araç kullanmaksızın karşılamalarına olanak sağlar (Lambert, 2005). Karma kullanım alanlarındaki yerel hizmet kullanımlarının birçoğu, yürüyerek 10-20 dakika arasında veya yaklaşık 800 m'ye kadar bir yürüme mesafesiyle ulaşılabilir olmalıdır (Southworth, 2005). Konut alanlarına 10 dakika yürüme mesafesindeki restoran, mağaza veya ofis gibi kullanımların bulunması yürümeyi teşvik edebilmektedir (Zuniga-Teran, 2017).

- Erişilebilirlik: Erişilebilirlik, toplumun her kesiminden bireylerin, ulaşmayı istedikleri yere ve/ya hizmete bağımsız ve güvenli bir biçimde varabilmesini ifade eder (Anonim, 2020; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Forsyth ve Southworth, 2008). Algılanan yolların özellikleri, arazinin fiziksel özellikleri (vadiler, yükseltiler vs…), varış noktasının uzaklığı ve/ya sayısı erişilebilirlik kavramı içinde yer almaktadır (Alfonzo, 2005).

- Bağlantılılık (Süreklilik): Hedefe ulaştıran güzergâh üzerindeki kaldırımların ve/ya diğer yaya yollarının varlığı, sürekliliği ve doğrusallığı, handikapların yokluğu (Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Saelens vd., 2003; Southworth, 2005), çıkmaz sokaklar ve sınırlandırılmış alanların aksine küçük yapı bloklarının oluşturduğu ızgara ağlar ve kamuya açık sokaklar bağlantılılığı arttırır (Zuniga-Teran, 2017). Uzun mesafelerde dahi yürüme ve toplu taşıma kombinasyonunda, modlar arasındaki erişilebilirlik ile makul uzaklık bağlantılılık için diğer bir gerekliliktir (Oxfordshire County Council, 2017; Southworth, 2005). Böylece insanlar modlar arasında yürüyerek, bisiklete binerek veya otomobille ulaşım sağlayarak transit taşımaya kolaylıkla ulaşabilirler (Freund ve Martin, 1993).

- Yoğunluk: Yoğunluk şehirlerdeki, mahallelerdeki ve bloklardaki insan yoğunluğunu; belirli bir yerleşim bölgesindeki insan ve konut sayısını ifade eder. Yürünebilirlik araştırmasındaki çevresel yoğunluk karakterizasyonu, insanların nesnelere, yerlere ve etraflarındaki diğer insanlara ne kadar yakın olduklarını anlamayı amaçlar (Westhuizen, 2010). İnsanları yürümek için sokağa çeken tasarım öğelerini ele alır (Zuniga-Teran, 2017). Yoğunluk, dengeli bir biçimde sağlanmalıdır. Çok yüksek yoğunluk, sağlık ve aşırı kalabalıklaşma sorunu yaratabilir. Düşük yoğunluk ise sürveyansı azaltacağı için güvenlik hissinde azalmaya sebep olabilir, mekânın cezbedici özelliğini düşürür (Ng vd., 2012; Whitfield, 2015).

- Ortaklık: Birbirini tanımayan insanların sokakta birlikte yürürken kendini emniyette hissetmesi başarılı bir semtin göstergesidir (Jacobs, 2011). Çoğu yaya, haliyle çevresindeki

insanlarla iletişime geçmeye hazır durumdadır (Speck, 2018). Sosyal etkileşimi kolaylaştıran ve topluluk işlerine katılımı destekleyen unsurların bir arada bulunduğu mahallelerin daha yürünebilir topluluklar yarattığı üzerinde durulmaktadır (Zuniga-Teran, 2017). Yürünebilir topluluklar sosyal sermayeyi besleyen süreçler doğurur. Özellikle karma kullanımlı mahallelerin sakinleri komşularını tanıma, siyasete katılma, başkalarına güvenme ve sosyalleşme açısından daha isteklidir (Leyden, 2003).

Evcilleştirilmiş hayvanlar sokakların bir diğer ortaklarıdır. Mahallede bulunan köpekler fiziksel aktiviteyi hem arttıran hem de azaltan ortaklar olabilirler. Bireysel düzeyde köpek sahiplenme fiziksel aktiviteyi desteklerken, komşunun köpeğinin olması fiziksel aktiviteyi düşürebilmektedir (Duncan ve Mummery, 2005).

- Yaya Tesisleri: Yaya altyapısını sağlayan kaldırımlar, ayrılmış patikalar, işaretli yaya geçitleri, sokak mobilyaları ve sokak ağaçları gibi elemanlar yürünebilir bir ortam için göstergelerdir (Forsyth ve Southworth, 2008). Yollar üzerinde yer alan tesislerin estetik görünümünün yanı sıra yaya ihtiyaçlarını da karşılayacak nitelikte olmalıdır. Böylece kent, sakinler için daha kullanışlı bir alana dönüşerek toplumsal ilişkileri güçlendirir (Freund ve Martin, 1996).

- Uygunluk ve Konfor: Konfor, bir mekânın, kullanıcı için rahatlık, kolaylık ve memnuniyet seviyesinin ifadesidir. Yürüme rahatlığından duyulan memnuniyet, yürümeyi kolaylaştıran veya sıkıntılı hale getirebilen çevresel faktörlerden etkilenebilir (Alfonzo, 2005). Yaya kullanımı için tasarlanmış mekânlarda kullanılan malzemelerin uygunluğu, güvenliği, engelsiz ve hızlı kullanıma izin vermesi konfor seviyesini etkileyen yapılı çevre unsurlarındandır (Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998).

Motorlu taşıt trafiğinin yarattığı kirlilik ve tehlike, kaldırımların dar ve sıkışık olması, rampaların fazla dik olması ve hava koşullarına karşı yetersiz koruma rahat yürümeyi engelleyen ortamlar sunar. Rahatsız edici durumların kaldırılması için tasarlanan yürüyen merdivenler, yaya caddeleri, oturma alanları, hava koşullarına karşı koruma elemanları, düzenli caddeler, kapalı geçitler ve hatta alışveriş merkezlerine entegre yaya yolu ağlarının sağlanmasını dahi kapsayacak şekilde dikkatli planlanan caddeler yürüyüş için hoş ve çekici bir ortam sağlayarak insan odaklı bir kentsel alan yaratır (Vulvic, 2007).

- Güvenlik ve Emniyet: Güvenlik, bireylerin suç tehdidine karşı kendini güvende hissedip hissetmediğinin bir ifadesidir. Güvenlik düzeyi; kentsel form, belirli arazi kullanımları, belirli grupların veya bireylerin varlığı tarafından etkilenebilir (Alfonzo, 2005).

Trafiğin olduğu yerlerde, yayaların ve bisikletlilerin güvenliğini sağlayan altyapı yürümeyi teşvik eder (Zuniga-Teran, 2017). Sokak yaşamının hareketlendirilmesi, motorlu taşıt kullanıcılarının yaya bölgesinde olduğunun farkındalığıyla dikkatli seyahat etmesi gerekliliğinin hatırlatıldığı; acil durum araçlarının ara sıra meydana gelen krizlerde erişim sağladığı; çocukların okula, durağa, parka, oyun alanına yürüyerek gidebildiği; bisiklete binilebilen güvenli ortamların yaratılmasıyla sağlanabilir (Appleyard, 1978).

İnsanları aşina olmadıkları yerlerde ve gece vakitlerinde yürümeye daha fazla teşvik etmek için kişisel güvenlik seviyesi yüksek olmalıdır. Ayrıca pasif gözetim, kişisel güvenlik hissi yaratmada önemli bir faktördür (Anonim, 2014). Pencerelerden veya dükkânlardan sokağı izleyenler, sokaktaki suç oranını düşürür (Jacobs, 2011). Yapının içindekilerin dışarıyı görecek şekilde tasarlanması ve kaldırımların bünyesinde bulunan kafe, dükkân gibi unsurların aktiviteyi arttırması güvenlik hissini arttırarak yürümeyi teşvik edebilir (Zuniga-Teran, 2017).

- Estetik ve İlgi Çekicilik**:** İlgiyi arttırıcı kaldırım aktiviteleri, mağaza vitrinleri, peyzaj düzenlemesi, temiz, bakımlı ve kullanım zenginliğine sahip çevreler ilgi çekiciliği arttırır. (Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998). Çekiciliği arttıran durumda insan varlığı ve izlemedir. Sokak kafeleri, sokak sanatçıları insan çeken unsurlardır (Robertson, 1993). Bir noktadan diğerine ulaşımı sağlama veya yeme-içme gibi amaçlarlar için kullanılan cadde ve sokaklardaki insan yoğunluğu başka kullanıcıları da çekebilmektedir (Jacobs, 2011). Sokak ağaçları, kamusal alanlar, diğer insanlar, tarihî veya benzersiz binalar, karma kullanımlar, çekici veya ilginç mimari, renk ve açık hava yemek alanları keyifli bir ortam oluşturabilecek bazı faktörlerdir (Alfonzo, 2005). Yaya erişimini kolaylaştıracak alt yapı ile tasarlanmış yaşam alanlarında dahi cezbedici destinasyonların yoksunluğu ve motorlu araç kullanımının teşvik eden düzenlemeler yürüme kararını negatif etkileyebilmektedir (Kulkarni, 2017).

Kişinin kendini rahat hissettiği, kaybolma korkusu olmadan yürüyebildiği imgelenebilir semtler kişinin kendini konumlandırmasını sağlar ve mekâna anlam yüklemesini sağlar (Southworth, 1985). Kentsel alan kullanıcılarına refah ve konfor hissi veren çekici kamusal alanlar, dikkat çekme, izlenimleri kalıcılaştırma ve duygu uyandırma kavramlarıyla imgelenebilirliği desteklemektedir (Tibbalds, 2000). Çevrenin duygusal olarak yaptığı çağrışımlardan meydana gelen ve esas fonksiyonu "yön bulmak" olan imgeler, deneyimler neticesinde edinilen bilgilerin sentezlenmesiyle hareket yönüne karar verme aşamasında kaynak oluşturur (Lynch, 2016). İmaj oluşturma, kentsel niteliklerden biri olan

okunabilirliği sağlar (Ewing ve Handy, 2009). Tarihî kentlerde okunabilirlik ve çekiciliğin bağlantısı; cepheler, yapı materyalleri ve topoğrafya ile sağlanabilir (Alamoush ve Kertész, 2022).

- Hava Durumu: Araba kullananların aksine, yayalar güneş ve gölgedeki değişimler, rüzgâr hızındaki değişimler ve diğer özellikler açısından yakın çevrelerine doğrudan maruz kalırlar. Bu nedenle, insanların termal konfor hissi, yerel mikro iklimden büyük ölçüde etkilendiği için mikro iklim, alanın kullanılmasına dair kararları da etkiler (Chen ve Ng, 2012). Yayaların ısıl konforu şehirlerin yürünebilirliğini etkileyen faktörlerin arasında önemli bir yer tutar (Chen ve Ng, 2011; Nikolopoulou vd., 2001).

Paykoç (2019), yürünebilirliği ölçmek için geliştirilmiş, mevcut literatürde en çok bahsedilen veya alıntı yapılan; basılı 12, internet tabanlı 6 yürünebilirlik ölçüm aracını karşılaştırarak 7 farklı tema saptamıştır. Temalara göre ana ve alt başlıklar altında topladığı ölçütleri, yürünebilirlik ölçüm araçlarına göre sınıflandırarak yürünebilirlik ölçüm araçlarında ele alınan içeriklerin farklılıklar ve ortak görüşler gösterebilmekte olduğunu ortaya koymuştur (Tablo 5).

Tablo 5. En çok kabul gören yürünebilirlik ölçüm araçlarında geçen ölçütler (Paykoç, 2019'dan derlenerek).

TEMA	ANA BAŞLIKLAR	ALT BAŞLIKLAR	YÜRÜNEBİLİRLİK ÖLÇÜM ARAÇLARI
ALGI VE SOYUTLAMA	Erişilebilirlik	Genel yürünebilirlik değerlendirmesi	PEQI, PIN3NAT
		Hizmetlere erişim mesafesi ve kolaylığı	NEWS, PERS, SWAF
	Bağlantılılık	Yürüme ve bisiklet için sokağın bağlantılılık derecesi	NEWS, SPACES, WS
		Çıkmaz sokak varlığı	ANC, IMI, NEWS,
		Kavşak varlığı ve niteliği	NEWS, PEDS, PEQI, PANES
		Kaldırım sürekliliği	PEDS
	Yön Bulma	Yön bulma kolaylığı (okunabilirlik)	PERS, SPACES, WAKO
	Güvenlik	Sürveyans (İzleme)	SWAF, SPACES
		Başıboş geçen köpekler	IMI, PIN3NAT,
		Seyahat sırasında zarar görme (düşme vs.)	RMS
		Trafikte güvenlik	GWI, NEWS, PERS, PANES, MAP, RMS, WSHE

Tablo 5'in devamı

		Suça karşı güvenlik	GWI, IMI, NEWS, SWAF, RMS, WASIA, WAKO
		Güvende hissetme	GWI, IMI, PEDS, PERS, PEQI, SWAF, WAKO
		Çevreleme elemanlarının yüksekliği	SWAF,
KULLANICI	Engelli	Engelsiz altyapı	GWI, PERS, RMS, WASIA
	Yaya	İnsan varlığı ve sayısı	NEWS, PIN3NAT, WS
		İnsanlar için fiziksel aktivite seviyesi	PANES, PIN3NAT,
		Yaya erişimini arttıran destek varlığı	IMI, WS
		Yaya dostu olma seviyesi	MAP
ÇEVRESEL TABANLI	Estetik	Yayalar ve bisikletliler için görsel çekicilik	IMI, PEDS, PERS, PEQI, SWAF, SPACES, RMS, WAKO
		Kirliliğin, terkedilmiş yapıların ve diğer olumsuz unsurların noksanlığı	ANC, IMI, NEWS, PEDS, PERS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES, WSAF, RMS, WAKO
		Olumlu unsurların varlığı	ANC, IMI, PIN3NAT,
		Genel Bakım	SWAF, SPACES
		Manzara varlığı	IMI, NEWS, SWAF, SPACES
		Yürüme esnasında ilgi çekici unsurlar	PEDS, WAKO
		Yapıların çekicilik seviyesi	IMI, NEWS, PIN3NAT
	Yapılar	Yapı ve kaldırım arasındaki mesafe	ANC, PEDS
		Yapıların fiziksel özellikleri	IMI, PEDS
		Yapıların bakım ve çekicilik gibi genel niteliği	IMI, PIN3NAT, SWAF
		Yapıların benzerlik düzeyi	SWAF, SPACES
	Mahalle/ Muhit Karakteri	Mahalle tanımlayıcıları (anıt, işaret öğesi vs.)	IMI
		Sakinlerin genel memnuniyeti	NEWS
	Kamusal Alan	Park ve oyun alanı varlığı ve niteliği	PIN3NAT, SWAF, WS
		Bir merkez varlığı	WS
		Kamusal alanların genel durumu	PIN3NAT
		Farklı tiplerde kamusal alan varlığı	IMI
		Kamusal alanın sakinler tarafından aktivite amaçlı genel kullanılabilirliği	IMI, PERS
	Sokak/ Cadde Karakteri	Yolların genel niteliği ve özelliği	IMI, PIN3NAT, SWAF, MAP
		Yol tipi ve yoğunluğu	PEDS, MAP
	Topografik Nitelikler	Tepelik niteliği	IMI, WAKO
		Eğim varlığı ve niteliği	ANC, PEDS, PERS, SWAF, SPACES

Tablo 5'in devamı

FİZİKSEL	Geçitler	Geçit tip ve varlığı	ANC, GWI, IMI, NEWS, PEDS, PERS, PEQI, SWAF, SPACES, RMS, WASIA
		Geçitlerde yaya için sinyal ve işaretçi desteği	ANC, IMI, PEDS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES
		Geçitlerin fiziksel durumu	IMI, PERS, WASIA
		Geçit kullanımının uygunluğu ve kolaylığı	IMI, PERS, PEQI, WASIA
	Yön Bulma	Yön bulmak için destek ve donatı varlığı	PEDS, PERS, WAKO,
	Aydınlatma	Dış mekân aydınlatma varlığı	IMI, PEDS, PERS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES
		Aydınlatmaların kapsadığı alan	SPECES
		Gece aydınlatmasının niteliği	NEWS
		Aydınlatmaların genel niteliği	PERS, WSAF
	Engeller/ Zorluklar	Yürümeyi zorlaştıran kalıcı engellerin varlığı	ANC, PEDS, PERS, SWAF, SPACES
		Yürümeyi zorlaştıran geçiçi engellerin varlığı	GWI, PERS
		Yürürken ve bisiklete binerken fiziksel zorluk seviyesi	PEDS, SPACES
		Hareketi zorlaştıran geçici ve/ya kalıcı engellerin varlığı	IMI, PEQI, WASIA
	Kaldırım	Kaldırımların fiziksel ölçüleri	ANC, PEDS, PERS, PEQI, WSAF
		Çıkmaz sokakların varlığı ve sayısı	ANC, IMI, PEDS, PERS, PEQI, SWAF, SPACES, WSAF
		Kaldırımların bakımı	PANES
		Kaldırımların varlığı	ANC, IMI, NEWS, PANES, PIN3NAT, WAKO
		Kaldırımların fiziksel durumu ve niteliği	ANC, IMI, NEWS, PEDS, PERS, PEQI, PIN3NAT, WSAF, WAKO
		Tamponların varlığı ve boyutları	ANC, IMI, PEQI, PIN3NAT, WSAF
	Yürüme Yolu	Yürüme yollarının ulaşılabilirliği	PEDS, SWAF, WASIA
		Yürüme yollarının niteliği	GWI, PEDS, PERS, SWAF, SPACES, WASIA

Tablo 5'in devamı

FONKSİYON	Olanak ve Tesisler	Farklı olanak ve tesislerin varlığı ve niteliği	ANC, IMI, NEWS, PANES, SWAF, SPACES, MAP, WSHE
		Kentsel olanakların varlığı ve niteliği	ANC, GWI, IMI, PEDS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES, WASIA
		Olanaklara yürüme mesafesi	NEWS, WS
	Alan Kullanımı& Yoğunluk	Alan kullanım çeşitliliği	ANC, IMI, PEDS, PEQI, PIN3NAT, SPACES, WS
		Baskın alan kullanımı	SPACES
		Yerleşim ünitelerinin yoğunluğu ve konut tipi	NEWS, PANES, PIN3NAT
		Alan kullanım durumu	PIN3NAT
		Dikey alan kullanımları	IMI, PIN3NAT
AĞ	Toplu taşıma	Toplu taşımaya ulaşım	
		Toplu taşıma tesislerinin varlığı, tipi ve özellikleri	ANC, PEDS, PERS, PIN3NAT, SWAF
		Transit duraklara yürüme mesafesi	PANES
		Toplu taşımada kullanılan motorlu taşıt sayısı	PANES
		Toplu taşımanın genel niteliği, konforu	PERS
	Hız	Motorlu taşıtların belirtilen hızı	ANC, NEWS, WSAF
		Motorlu taşıtlar için hız sınırı	IMI, PEDS, PEQI, MAP
		Hız kesici tasarımlar	IMI
		Hız sınırını aşan sürücülerin varlığı	NEWS
	Trafik	Sürücü davranışları	GWI, WASIA
		Şerit sayısı	ANC, IMI, PEDS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES, WSAF
		Cadde üzerinde ve dışında otopark varlığı	ANC, IMI, PEDS, PIN3NAT, SWAF
		Trafik seviyesi	NEWS, PEDS, PANES, WSAF
		Trafik kontrol araçları ve hız kesiciler	ANC, PEDS, PEQI, PIN3NAT, SWAF, SPACES
		Tek yönlü veya çift yönlü trafik	IMI, PEQI
		Yol özellikleri, tipi, durumu, motorlu taşıt şerit sayısı	IMI, PEDS, SWAF, SPACES

Tablo 5'in devamı

	Yürüme& Bisiklet	Bisiklet yolu mevcudiyeti	ANC, IMI, NEWS, PANES, PIN3NAT, SWAF
		Bisiklet tesislerinin mevcudiyeti	ANC, PEDS, PEQI, SWAF, SPACES
		Bisiklet yolunun niteliği	IMI, PANES, SPACES
		Bisiklete binme ve yürüme kolaylığı	NEWS
POLİTİKA	Politika	Genel Politikalar	GWI

ANC:Active Neigborhood Checklist, GWI: Global Walkability Index, IMI: Irvine Minesota Inventory, NEWS: Neighborhood Environmet Walkability Index, PEDS: Pedestrian Environment Data Scan, PERS: Pedestrian Environment Review System, PEQI: Pedestrian Environment Quality Index, PANES: Physical Activity Neighborhood Environment Scale, PIN3NAT: PIN 3 Neighborhood Audit Tool, SWAF: Scottish Walkability Assesment Form, SPACES: Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan, WSAF: Walking Suitability Assesment Form, MAP: Maponics, RMS: Rate My Street, WS: Walk Score, WASİA: Walkability Asia, WAKO: Walkonomics, WSHE: Walksed

1.2.5.1.4. Yürünebilir Çevreler Nerede Planlanır/Tasarlanır?

Untermann'a (1984) göre insanlar hemen her gün her yerde yürürler; okulda, işte, oyun oynarken yürümenin araç kullanmaya nazaran daha hızlı, daha ucuz, daha kolay olduğu durumlarda insanlar yürüme eğilimindedir. Trafiğin yoğun ve sıkışık olduğu, otoparkın eksik olduğu, endüstriyel alanlar, banliyöler, varış noktasının uzak olması, yol boyunca monoton manzaralar yürüme eğilimini düşürürken; kaldırımlardaki ve varış noktasına ulaştıran rotadaki peyzajların sürekli değişkenliğini sağlayan mahalleler, yayaların sosyalleşebildiği gözetimli yerler, karma kullanımlı kentsel bölgeler yürümeyi cezbeder (Adopted Plan, 1997).

Kentsel alanlar büyüyüp yapılar çoğaldıkça, yapıların arasında kalan boşluk alanlar olan sokaklar insanların yukarı-aşağı yürüdüğü alanlar olmaya başlamıştır. Boş alanların caddelere dönüştürülmesi, daralan bir suyolunun suyun debisini arttırarak suyu yönlendirmesi gibi, yayaları yönlendiren ve yaya hacmini arttıran bir sonuç ortaya çıkarmıştır. İç mekânlarda yapılan aktiviteler tasarımın ne kadar bir parçasıysa, kentsel alanlardaki boşluklarda yapılan yürüyüş ve tanıklık tasarımın amacı ve bir parçasıdır (Solnit, 2016). Yaya çevresinin iyileştirilerek, bir ulaşım şekli olarak yürüme seçiminin arttırılması hedefine ulaşmak için, yaya yolculuğunu etkileyebilen birçok faktör ile birlikte fiziksel çevrenin de önemsenmesini gerektirir (Adopted Plan, 1997).

Kentsel alanlardaki biçimsel farklılıklar, başlangıç noktası ve hedef arasındaki mesafe yürüme davranışının değişmesinde etkin rol oynayabilir. Genellikle yaya hareketinin yüksek

olduğu canlı sokaklar; alışveriş, yeme-içme, toplanma ve buluşma imkânı veren, ilgi çekici mekânlara sahip karma kullanımlı yerlerdir. Bununla birlikte mesafe de yürüme sıklığına etki etmektedir. Yaya için olanaklılığın yüksek olduğu, keyifli kamusal alanlar ve sosyal destinasyonlar yürüme sıklığı üzerinde etkilidir (Lamont, 2001).

Geleneksel mahalleler sakinlerine araba kullanmadan günlük aktivitelerini (bakkal alışverişi, parka gitme, çocukları okula götürme…) gerçekleştirmelerine imkânı tanıdığından yürünebilir çevrelerdir. Bu mahallelerin birçoğu, yürüme mesafesinde ibadethaneler, mağazalar, yerel kafe ve restoranlar içeren yaya odaklı karma kullanımlı yerlerdir. Bu nedenle geleneksel mahalleler yürümeyi teşvik eder, yayaları zorlanmaz, yoğun trafik olmadığından otomobil-yaya rekabetini gerektirmez. Geleneksel mahalleler genellikle kırsalda kasabalarda, kentlerde ise şehrin eski yerleşim alanlarında şekillenmiştir (Leyden, 2003).

Genellikle yaya seyahatlerinin çoğu belirli varış noktalarına yönelir. Örneğin, işe, okula, alışverişe, bir yakınının evine, doktora, sinemaya, parka veya devlet dairelerine… Diğer seyahat şekilleri kullanıcıları gibi yayalar da aynı varış noktalarına erişmeyi ister. Bunun yanı sıra seyahatlerini güvenli, keyifli ve rahat bir şekilde sürdürmeyi isterler. Bundan ötürü konut alanlarında, ticari alanlarda, kurumsal ve endüstriyel alanlarda benzer şekilde yürüyebilirler (Adopted Plan, 1997).

Unutulmamalıdır ki her seyahat yürüyerek başlar ve biter. Bazı seyahatlerin tamamı yürüyerek gerçekleştirilir (WHO, 2013). Evden çıkıp otomobiline, motosikletine, toplu taşımaya, bisikletine veya scooterine giden bir kişi aradaki mesafeyi yürüyerek katetmiştir. Dolayısıyla herkes yayadır. Yayanın kullandığı her mekân yürünebilir olarak tasarlanmalıdır. Kentsel alanlarda özellikle kaldırımlar, yaya yolları, yayalaştırılmış sokaklar, yaya geçitleri, alt geçitler, yaya köprüleri, parklar, meydanlar ve kentsel yeşil yollar gibi tesisler öncelikli olarak yaya kullanımı içindir.

Ulaşım ağının kalitesi, işe, okula, parka, bakkala, arabaya, otobüs durağına yapılan günlük yaya seyahatleri veya eğlence/egzersiz için yapılan yürüyüşleri etkiler. Yaya tesislerinin yetersiz olması veya olmaması; günlük faaliyetlerin gerçekleştirildiği destinasyonların çok dağınık olması yaya olarak yapılan seyahatleri zorlaştırır (Adopted Plan, 1997). Bu nedenle özellikle bu mekânların yürünebilir olarak tasarlanması veya planlanması bir gerekliliktir.

1.2.5.1.5. Yürünebilirlik Kavramı Ne Zaman Ortaya Çıkmıştır?

Antik Milet'in ızgara planıyla ilk planlı kentlerden biri olması, döneminde şehir içi ulaşıma verilen önemin bir göstergesi kabul edilebilir. Orta çağ ile birlikte kent çekirdeği değişmiş, kamu binaları, dini yapılar ve tesisler merkez konumunda olan pazar yerlerinin etrafında toplanmıştır. Güvenlik gerekçesiyle sur içinde planlanan şehirlerin derli toplu planlanması bir gereklilik olmuştur. Özel bir yol geometrisi gerektirmeyen, düzensiz sokaklara sahip Orta Çağ kentleri yürüme, ata binme veya hayvanların çektiği arabalara hizmet vermiştir (Vulvic, 2007). Onlar dikkat çekici şekilde yürünebilir özelliklere sahiptir. Kent yaşamının tüm gereklilikleri merkez etrafında en fazla yarım mil (yaklaşık 800 m) uzakta olacak şekilde düzenlenmiştir (Southworth, 2005).

Orta Çağ'ın bitmesiyle, tahkimat yapılarına olan ihtiyaç giderek azaldı ve kentsel gelişimde yeni kalıpları ortaya çıktı. Siyasi, işlevsel ve çoğunlukla estetik faktörler, kent formunu ve sokak örüntülerini etkilemeye başladı. Moskova, Karlsruhe veya Versailles gibi bazı Avrupa şehirlerinde radyal sokak düzeni, çoğunlukla New York, Chicago, Toronto, San Francisco gibi Kuzey Amerika şehirlerinde ızgaralı sokak düzeni popüler hale geldi. Ortaçağ şehirlerindeki düzensiz sokakların yerleşimi üzerinde çok az etkiye sahip olan ulaşım, düzenli ağ tasarımında önemli bir faktör haline geldi (Vulvic, 2007).

Otomobil çağı öncesinde kentler mecburen daha yürünebilir ve kompakt yapıdaydı. Şehir merkezine, iş yerlerine veya pazara ulaşımın kolay olması için mesafeler birbirine yakındı (Southworth, 2005). 19. yy. sonlarına kadar otomobil bilinen bir şey değildi, kentleri tasarlayanlar da yolları otomobillere göre değil yayalara göre planlamaktaydı (Freund ve Martin, 1996). 19. yüzyılın sanayi şehirlerinde de yürünebilirlik iyi bir şekilde sürdürülebildi. Çünkü işçilerin atlı arabalara ya da tramvaylara erişimi bulunmamaktaydı. Fakat yürünebilir olmasına rağmen sanitasyon eksikliği, kötü hava su kalitesi nedeniyle sağlıksızdı. 19. yy.'da endüstriyel kirlilik halk sağlığını olumsuz etkilerken, günümüzde otomobile bağımlılığın yarattığı sedanter yaşam tarzı ve kirlilik halk sağlığını olumsuz etkilemektedir (Southworth, 2005).

1920'lerdeki modern şehir anlayışı yürünebilirliğin, yüksek hızlı ulaşım ve verimlilik arayışı yürünebilir şehrin sonunu getirmiştir. Taşıma teknolojisi ilerledikçe atlı arabalardan elektrikli tramvaya, otomobile ve neticesinde süper otoyolları doğuran bir sürece dönüşmüştür. Otomobil lehine gelişen kentlerde yaya ortamı göz ardı edilmiştir (Southworth, 2005). Modernist planlama ve tasarım, yayaları yükseltilmiş plazalara,

geçitlere, çorak “yeşil yollara” ve steril alışveriş merkezlerine yönlendirmiştir (Robertson 1993). Post-endüstriyel şehirlere gelindiği zaman, yayaların veya bisikletlilerin serbestçe gezinmesi imkansızlaşmıştır. 1950'den sonra inşa edilen birçok yerleşim alanının sokak desenleri, birbirine bağlı ızgaradan ziyade çıkmaz sokaklara dönüşmüştür. Blok boyutları güzergâh seçimine izin vermeyecek kadar büyümüş, yayalar için uygun olmayan aşırı ölçekli sokaklar meydana gelmiştir. Altyapı ve bakım maliyetlerini azaltmak için sokaklar sıklıkla kaldırımlardan yoksun bırakılmıştır (Southworth, 2005).

Brundtland’ın 1987’de deklare ettiği raporu “Ortak Geleceğimiz (Our Common Future)”, sürdürülebilir ulaşımın da temelini oluşturmaktadır. Raporda geçen sürdürülebilir kalkınma tanımından yola çıkarak yapılan sürdürülebilir ulaşım tanımı: “Gelecek nesillerin bu ihtiyaçları karşılama kabiliyetinden ödün vermeden mevcut ulaşım ve hareketlilik ihtiyaçlarının karşılanmasıdır” (sf. 151) olarak karşımıza çıkar (Black, 1996).

2000'li yılların başlarında araştırmacılar, mahalle tasarımlarının fiziksel aktivitenin teşvik edici veya kısıtlayıcı önemli bir rolünü düşünmeye başlamışlardır. Bu dönemde “mahallede yürünebilirlik" terimi, ulaşım ve halk sağlığı literatürü sözlüğüne girmiştir. Günümüzde halen toplu fiziksel aktiviteyi teşvik ettiği veya fiziksel aktivite ile ilgili sağlık sonuçlarıyla ilişkili olduğu düşünülen mahallelerin özelliklerini tanımlamak için kullanılmaya devam edilmektedir (Hajna vd., 2017).

1.2.5.1.6. Yürünebilir Çevreler Kim Tarafından Planlanır/Tasarlanır?

Farklı disiplinlerden araştırmacılar, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren motorlu taşıt öncelikli planlama anlayışının olumsuzluklarının yaratacağı toplumsal sağduyu ve yaşam kalitesini etkileme ihtimali konusunda endişelenmiş (Alfonzo, 2005) ve yayaları kentsel koridorlara döndürme çabaları başlatılmıştır. Bu çabalar neticesinde pek çok farklı meslek disiplini için yürünebilir çevrelerin yaratılması ve faydaları çalışma konusu haline gelmiştir. Yürünebilirliğin multidisipliner bir çalışma konusu olması, her meslek disiplini tarafından farklı pencerelerden değerlendirilmesine neden olmuştur. Halk sağlığı araştırmacıları fiziksel aktivite olarak yürümenin teşvik edilmesi üzerine çalışmalar yaparken, ulaşım mühendisleri veya kent plancıları trafik yoğunluğu ve gürültünün azaltılması, hava kalitesinin arttırılması gibi konular üzerinde yoğunlaşmaktadırlar (Reyer, vd., 2014). Dolayısıyla yürümeyi etkileyen faktörleri değerlendirirken, sağlıklı yaşam araştırmacıları

kişisel aktivite düzeyini etkileyen faktörleri; kentsel planlamacılar çevresel özelliklerin etkilerini ele almaktadırlar (Alfonzo, 2005).

1.2.5.1.7. Yürünebilir Çevreler Kime Planlanır/Tasarlanır?

"Kentsel mekândaki dolaşımda yürüyerek veya tekerlekli sandalyeye bağımlı engelli birey olması durumunda, tekerlekli sandalyesi ile hareket eden/dolaşımda bulunan kişi yaya olarak adlandırılır" (Kaplan ve Acuner, 2005: 113).

Yaya, seyahati esnasında kullandığı ulaşım türlerinden en azından bir tanesinde yürümeyi kullanan kişidir. Yürümeye ek olarak yaya tekerlekli sandalye, motorlu scooter, yürüteç, baston, kaykay veya paten gibi yürümeye yardımcı araçlar kullanıyor olabilir. Bunların yanı sıra elinde, sırtında, kafasında, omuzlarında; tutulan, itilen/çekilen, dengelenen farklı miktarlarda eşya taşıyabilir. Aynı zamanda koşabilir, yürüyüş yapabilir, yol kenarında durabilir, oturabilir veya uzanabilir (WHO, 2013).

Yaş ve yetenek, yolculuğun amacı ve uzunluğu yürüme hızını etkileyen özelliklerdir. Yanı sıra yürüme hızı kaldırım niteliği, topografya, şehrin büyüklüğü, rakımı ve ikliminden etkilenir. İnsanların yürüme hızları 0,3 m/s-1,75 m/s arasında değişir. Baston, yürüteç veya diğer aletleri kullanarak yürüyen insanların yürüme hızları 0,3 m/s - 0.5 m/s ile sınırlıyken, akülü tekerlekli sandalye, paten veya kaykay kullanan kişiler 4 m/s'nin üzerinde hızlanabilirler (URL-6, 2022).

Kentsel alanlarda bir yerden başka bir yere seyahat eden veya yaşayan tek canlının insan olmadığı kabul edilmelidir. Hayvanlar ve bitkiler kentin diğer sakinleridir. Kirpi, sincap veya kaplumbağa gibi hayvanlar zaman zaman kentsel alanlarda görülebilen; kuşlar, kedi ve köpek ise sıklıkla kentlerde rastlanan; inek, koyun ve keçi gibi hayvanlar ise kırsal alanlara yakın küçük kentsel alanlarda kolaylıkla rastlanabilen hayvanlarıdır. Bunların yanı sıra insanlar evcil hayvan dostlarıyla birlikte kentsel alanlarda yaya olarak seyahat ederler. İnsanların maruz bırakıldığı her türlü olumsuzluğun onları da etkilediği unutulmamalıdır.

1.2.5.2. Yayalaştırma

Araç trafiği ile yaya akışını ayırma, yayalara özel caddeler ve geniş yol ağları oluşturma çabaları, yaya mekânlarının kentsel canlılığı artırma ve sağlıklı ekonomik gelişimi

sağlama özelliğinin anlaşılmasıyla başlamıştır (Vulvic, 2007). 20. yy.'ın en önemli olaylarından bir tanesi olan enerji krizi motorlu taşıt kullanımını azaltmaya yönelik ulaşım politikalarında artışa neden olmuştur (Kuntay, 1994). Özellikle Batı ve Orta Avrupa'nın birçok kentinde maksimize edilen araç trafiği çabalarının yerini, yaya trafiğini arttırıcı köklü ulaşım politikaları almıştır (Vulvic, 2007). Hass-Klau'nun (2015) "The Pedestrian and The City" çalışmasında incelediği Almanya, İngiltere, Norveç ve Danimarka gibi Avrupa ülkelerinin ve yanı sıra Kanada ve Amerika'nın pek çok kentinde ulaşım politikalarının yayalaştırmaya, trafik sakinleştirmeye ve toplu taşımayı geliştirmeye yönelik biçimlendirildiği görülebilmektedir.

Konunun temeline inildiği zaman eski kentlerin hepsi yaya odaklı düzenlenmiştir (Gehl, 2020; Kuntay, 1994). Otomobilin ortaya çıkışıyla, yayaların taşıt trafiği özgürlüğünü sınırlayıcı ögeler olduğuna kadar vardırılan kanı, araç odaklı düzenlemelerin yarattığı olumsuzluklarla yayanın kentin en doğal bileşeni olduğu kabulüyle sonuçlanmıştır (Kuntay, 1994).

Searns'a (1995) göre 1700 öncesinden ve 1960'lara kadar olan dönemde düzenlenmiş olan, kentsel alanları birbirine bağlayan bulvarlar, park yolları ve akslar yeşil yolların atası olarak tanımlanır. Amerika'nın park yolları ve Avrupa'nın düzenlenmiş bulvar ve aksları yeşil yol konseptinin 1. nesil örnekleridir. Bunlar yürümeye ve yürümenin kazandırdığı deneyimine hizmet eder niteliktedir.

Ruşen Keleş yayalaştırma kavramını: "Kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da tasarımlarla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemi" şeklide tanımlamıştır (Kırmızı vd., 2012). Yayalaştırma kavramsal olarak düşünüldüğü zaman, yaya odaklı düzenlenmiş tarihî bir sokağın yayalaştırılması mekânın ihtiyaca göre şekil değiştirmesiyle ilgilidir. Fakat eski kentsel koridorların yayaya önceliklendirilmesi üzerine "yayaya iade" ifadesi daha doğru görünmektir. Todd (1978) ve Iranmanesh (2008) mevcut durumda araç trafiğine hizmet eden caddelerdeki yaya ortamının iyileştirilmesi veya kullanımı tamamen yayaya yönlendiren için kullanılan üç alternatif göstermiştir. Fakat araştırmacıların gösterdiği alternatiflerin ilk ikisi birbirine benzer nitelikteyken, sonuncusu farklılık göstermektedir. Tamamen yayalaştırılmış ve kısmen yayalaştırılmış caddeler ortak ifadelerken; Todd'un (1978) belirttiği zaman zaman yayalaştırılmış caddeler ve Iranmanesh'in (2008) belirttiği trafiğin sakinleştirildiği caddeler farklı nitelikte yayalaştırma çalışmalarıdır. Dolayısıyla bu çalışmada yayalaştırma çalışmaları dört alternatifte sunulmuştur;

1. Tamamen yayalaştırılmış caddeler,
2. Kısmen yayalaştırılmış caddeler,
    a. Sınırlı erişim
    b. Zaman ayrımı
3. Zaman zaman yayalaştırılan caddeler,
4. Trafiğin sakinleştirildiği caddeler.

Tamamen yayaya ayrılan caddeler: Tüm motorlu taşıtların yasaklandığı ve tamamen yaya kullanımına ayrılan caddedir. Yaya ve araç arasındaki karmaşasına en ideal çözüm olmasına karşın bu tip yayalaştırma için aşağıdaki şartların sağlanması gerekmektedir;

- Servis araçlarının erişim için yeterli alternatif tesislerin mevcudiyeti,
- Bitişik sokaklarda toplu taşıma hizmetlerinin barındırılması,
- Park olanaklarının çekiciliğinin azalmaması,
- Araç trafiğinin bitişik güzergâhlarda sorunsuz barındırılması (Todd 1978).

Motorlu taşıtların yayalar üzerinde yarattığı psikolojik engelin kaldırıldığı ve caddenin tamamen yayaların özgürce kullandığı bir mekâna dönüştürüldüğü yayalaştırma şeklidir (Todd, 1978). Bu tasarımda araçların caddeye girmesi tamamen yasaktır ve servisler genellikle sokağın arka tarafındadır. Çoğu durumda yalnızca acil servis araçlarının girmesine izin verilir (Iranmanesh, 2008).

Kısmen yayaya ayrılan caddeler: Cadde tamamen yayalaştırıldığıda arka tarafından servisin sağlanamayacağı ya da yayalaştırma maaliyetinin yüksek olduğu durumlarda, motorlu taşıt trafiğinin günün belli zamanlarında işlediği yayalaştırma şeklidir. Cadde bazen toplu taşıma araçları ile paylaşılır (Todd, 1978). Cadde üzerinde park yerlerine izin verilmez fakat yükleme yerleri bulunabilir (Iranmanesh, 2008). Kısmi yayalaştırmadaki ayrım, 'sınırlı erişim' biçiminde veya 'zaman ayrımı' biçiminde olabilir (Todd, 1978).

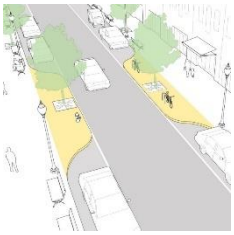
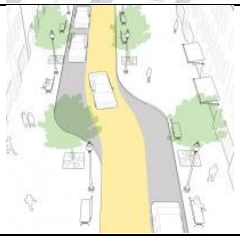
Sınırlı erişim: Caddeyi kullanması gereken araçların dışındaki motorlu taşıtların geçişine izin verilmez. Bu sayede caddeye giren motorlu taşıt sayısının azaltılması hedeflenir. Cadde sadece acil servis araçları, kamu hizmeti araçları, arkadan erişimin olmadığı yerlerde servis araçları, sakinlerin araçları ve engelli sürücülerin araçları tarafından kullanılabilir (Todd, 1978).

Zaman Ayrımı: Cadde genişliğinin önemli bir araç geçişini engelleyecek düzeyde olduğu durumlarda günün belli bir bölümünde tüm araçların kullanımı yasaklanır. Yayalara avantaj sağlamak için, yaya kullanımın en yoğun olduğu saatlerde motorlu taşıt trafiği geçişi sağlanamaz (Todd, 1978).

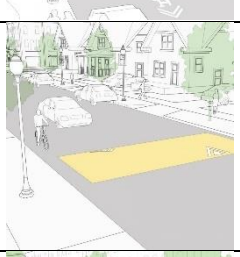
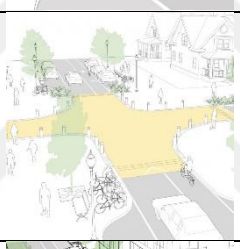
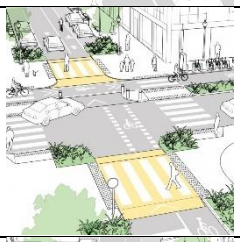
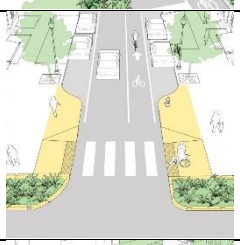
Zaman zaman yayaya ayrılan caddeler: Çevresel iyileştirilmelerin sağlanmadığı ve motorlu taşıt trafiğinin baskın kaldığı yayalaştırma şeklidir. Yayalaştırılan cadde sadece bazı günlerde yayalaştırılır. Haftanın bir günü alışveriş amaçlı taşıt trafiğinin yasaklanması bu tür yayalaştırmaya örnek olarak sunulabilir. Yayalaştırmanın alışveriş sokaklarında daimî hale gelebilmesi için örnek teşkil etme fırsatı sunabilir (Todd, 1978). Bayramlarda yapılan geçit töreni, semt pazarı kurulması, şampiyonluk kutlamaları gibi durumlarda yayalaştırmanın bu tipine sıklıkla rastlanmaktadır.

Trafiğin sakinleştirildiği caddeler: Araç erişimi kısıtlanmazken erişim şekli değiştirilerek, taşıtların cadde üzerindeki hâkimiyeti azaltılır. Motorlu taşıtların hızlarını yavaşlatmak için çeşitli önlemler alındığı yayalaştırma biçimidir (Iranmanesh, 2008). ABD. Ulaşım Bakanlığı'na (U.S. Department of Transportation) bağlı Federal Highway Administration (FHWA, 2002) trafik sakinleştirme tekniklerini beş ana başlık altında toplamıştır (Tablo 6).

Tablo 6. Trafik sakinleştirme çalışmaları (FHWA, 2002 ve URL-7, 2022'ten derlenerek).

Yol daraltma	Yakalar		Cadde genişliğini ve kavşaklarda yaya geçidi mesafesini düşürür. Kavşağa yakın parkı engelleyerek görüş mesafesini rahatlatır.
	Boğazlar		Kaldırımı genişletir, sokak başlarında yaya geçişini kolaylaştırır. Mesafe 4,9 m'ye çekilerek iki şeritli bir caddede yanyana geçişi engelleyerek sürücüyü yavaşlatır, acil servis araçlarının geçişine izin verir.
Yanal veya yatay geçişler	Karşıya geçiş adaları		Geniş bir caddeyi ikiye bölerek yaya geçişini kolaylaştırır, araç hızını düşürür, yayanın dikkat çekmesini sağlar.
	Şikanlar		Trafik seyrini değiştirerek motorlu taşıtların sabit hızla gitmesini önler. Daralan şeritte manevra için sürücüyü yavaşlamaya zorlar.

Tablo 6’nın devamı

Yükseltilmiş araçlar	Mini dönel kavşaklar		Kavşaklarda sürücüyü etrafından dönmek için manevra yapmaya zorlayarak hızı düşürmeye zorlar. Kaza riskini azaltır.
	Hız kasisi		Araç hızını düşürerek yaya geçitlerinde yaya geçişini güvenli hale getirir.
	Hız masası		Trafik hızını azaltmak için bir aracın tüm dingil mesafesini yükseltir, hız kasisinden daha uzundur.
	Yükseltilmiş kavşaklar		Araç hızını düşürerek kavşaklarda yaya geçişini güvenli hale getirir.
	Yükseltilmiş yaya geçitleri		Hız masalarına benzer, yayalar karşıya geçerken sürücüyü yavaşlamaya zorlar.
Tamamlayıcı araçlar	Kapılar		Büyük ölçekli kentsel alanlarda mahalle ve ticari alanları tanımlar. Sürücüyü hızını düşürmesi gerektiği bir alana girdiği konusunda uyarır.
	Peyzaj		Taşıt ve yaya mekânlarını sınırlar, seyahat ortamını herkes için güzelleştirir. Caddede görsel bir daralma etki yaratarak hızın düşürülmesine yardımcı olur.

Tablo 6'nın devamı

Tam sokak tasarımı	Özel kaplama malzemeleri		Motorlu taşıtlar için pürüzlü döşemeler hızı azaltırken, her kesimden yayalar için pürüzsüz yüzeyler yürümeyi kolaylaştırır. Zemin renklendirmesi ve hissedilebilir zemin döşemesiyle kullanım kolaylığı arttırılabilir.
	Woonerf		Araç, bisiklet ve yayanın ortak kullandığı, temelde birimde yaşayanlar için oluşturulmuş sokaklardır. Araç hızı 16 km/sa düşer. Kaldırım yoktur, araç hızı bitkilendirme veya park alanlarıyla düşürülür.
	Yılankavi tasarım		Araçları yavaşlamaya zorlarken, karşıya geçişi kolaylaştırır. Mahalle içinde park benzeri bir ortam yaratabilir.

Trafiği sakinleştirilmesi için kullanılan yöntemlerin bir arada kullanılması daha etkili sonuçlar doğurmaktadır (FHWA, 2002).

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

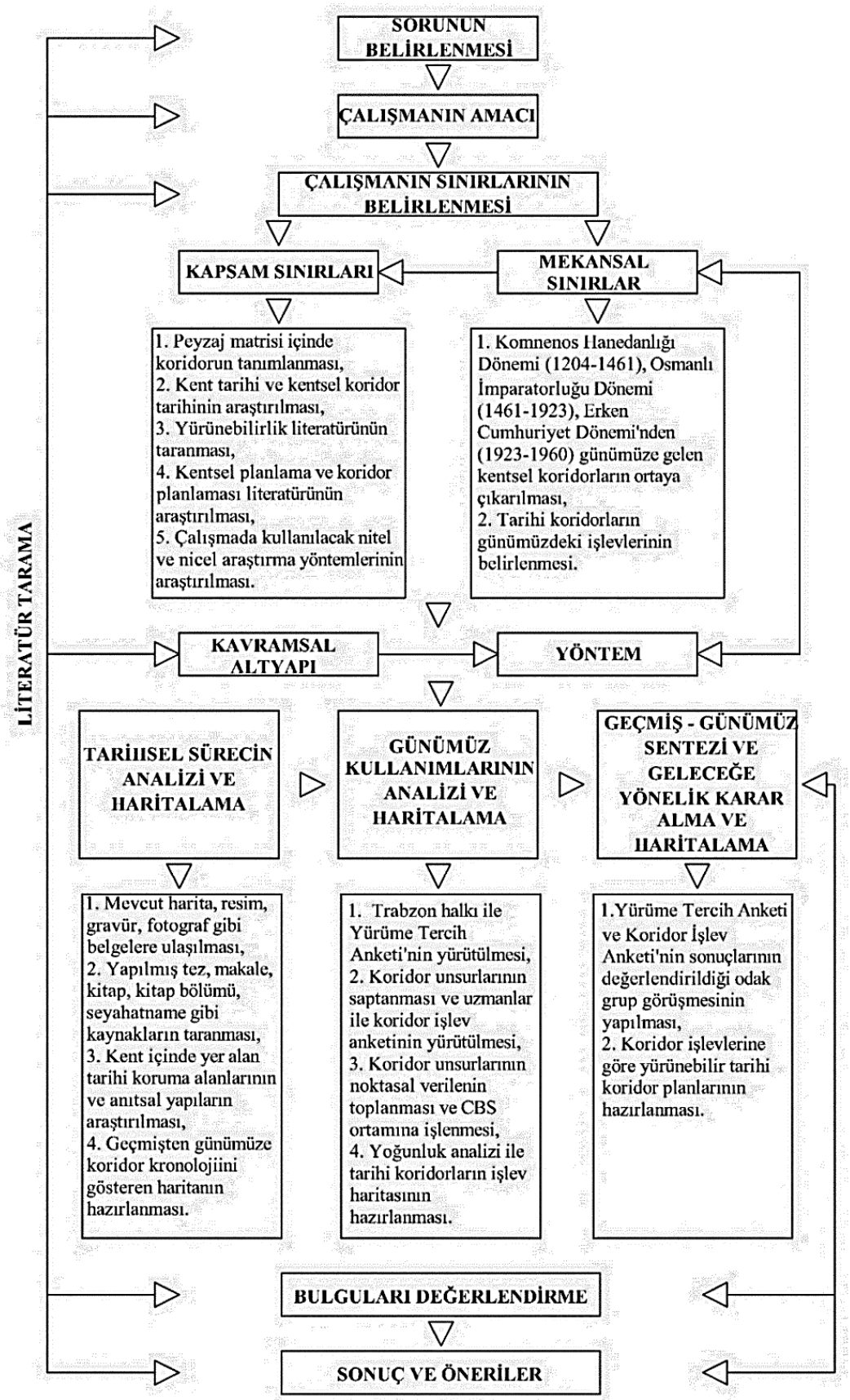
2.1. İş Akışı

Çalışmaya başlamadan önce sorun belirlenmiştir. Trabzon'un dar hinterlandı, kentleşme sürecinin hızlanması, otomobil kullanımının yaygınlaşması ve ulaşım yatırımlarının motorlu taşıt öncelikli yapılması sonucunda, özellikle tarihî koridorlardaki yaya alanları daralmıştır. Belirlenen sorunlar neticesinde çalışmanın amacı belirlenmiştir. Çalışma amacına ulaşılması için araştırma soruları ve hedefleri belirlenmiştir.

Araştırma soruları minvalinde çalışma alanı ve kapsamı sınırlandırılarak, çalışma alanı ve yöntemi belirlenmiştir. Çalışma kapsamı doğrultusunda yürünebilirlik literatürü, Trabzon'un kent ve koridor tarihi literatürü taranmıştır. Ayrıca benzer çalışmalarda kullanılan yöntemler taranmıştır ve bu çalışmanın amacı doğrultusunda kullanılabilecek yöntemler belirlenmiştir. Çalışmanın mekânsal sınırlarının belirlenmesinde kapsam sınırları etkili durumdadır. Yeterli kaynağa ulaşmak için çalışmada 3 farklı döneme ait kentsel koridorlar araştırılarak aynı zamanda mekânsal sınırlandırma yapılmıştır.

Kavramsal ve mekânsal sınırlandırma doğrultusunda tarihsel süreç ve günümüz kullanımları araştırılarak geçmiş-günümüz sentezi yapılmıştır. Yapılan çalışmaları gösteren haritalar hazırlanmıştır.

Yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen bulgular değerlendirilmiş, benzer çalışmalar ile tartışmaya yer verilmiştir. Sonrasında tarihî koridorların yürünebilir mekânlar olarak bugünkü işlevlerine göre ortaya çıkarılması için önerilere yer verilmiştir. Böylece gelecek için bir projeksiyon sunulmuştur. Çalışmanın başından sonuna kadar literatür araştırması devam ettirilmiştir. Tez kapsamında yapılan çalışmaları gösteren iş akışı Şekil 3'teki iş akış şemasında özetlenmiştir.



Şekil 3. İş Akış Şeması

2.2. Materyal

Trabzon, Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda, 40˚ 33' ve 41˚ 07' Kuzey enlemleri ile 39˚ 07' ve 40˚ 30' Doğu boylamları arasında kalmaktadır. Kentin doğusunda Rize; batısında Giresun, güneyinde Gümüşhane ve kuzeyinde Karadeniz bulunmaktadır. Trabzon, Karadeniz kıyısında yaklaşık 135 km uzunlunda bir kıyı şeridine sahiptir. 4.685 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye topraklarının %6'sını kaplamaktadır. Ortahisar Merkez ilçesiyle birlikte 18 ilçeye (Ortahisar, Akçaabat, Araklı, Arsin, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Çaykara, Dernekpazarı, Düzköy, Hayrat, Köprübaşı, Maçka, Of, Sürmene, Şalpazarı, Tonya, Vakfıkebir, Yomra) sahiptir. Rakım, deniz seviyesinden itibaren güneye doğru 3000 m'ye kadar ulaşır. Melet Çayı ve Çoruh Vadisi arasında kıyıya paralel uzanan dağlardan oluşan yaklaşık 325 km uzunluğundaki arazilerden oluşan topoğrafya, Çoruh-Kelkit vadisi tarafından kesilmektedir. Kentin güneyindeki 2.000 m rakımlı Zigana Geçidi, Karadeniz kıyıları ile Doğu Anadolu Bölgesini birbirine bağlar. Zigana'yı takip eden Harşit ve Çoruh Vadileri ve Kop Geçidi, bölgeyi Erzurum ve İran'a bağlamaktadır (Trabzon Valiliği, 2019).

2.2.1. Doğal Özellikler

2.2.1.1. İklimsel Özellikler

- Sıcaklık: Trabzon ili iki farklı iklim tipine sahiptir. İç kesimler karasal iklim özelliği gösterirken, kıyı kesimler ılık ve yağışlı bir iklim özelliği göstermektedir. Çalışma alanı olan Trabzon/Ortahisar il merkezinin Karadeniz kıyısında olması yazların orta sıcaklıkta kışların ise ılık geçmesine sebep olmaktadır (Dokap, 2013). Trabzon şehir merkezinde ölçülen en düşük sıcaklık ocak ve şubat aylarında ölçülür, -7.4˚C'ye kadar düşebilir. Yıllık ortalama en düşük sıcaklık ise 11.8 ˚C'dir. Şehir merkezinde ölçülen yüksek sıcaklık 38.2 ˚C'ye çıkabilmekteyken ortalama en yüksek sıcaklık 18.1 ˚C'dir. Dolayısıyla kentin ortalama sıcaklığı 14.8 ˚C olarak hesaplanmıştır (URL-8, 2022).
- Yağış ve Nem: Trabzon'un kıyıya yakın bölgelerinde yağışlar genellikle yağmur biçiminde, rakımın yüksek olduğu iç bölgelerde ise genellikle kar yağışı biçimindedir. Kıyı kesimlerde nemin fazla olması, kent merkezindeki yağışın da fazla olmasına neden olmaktadır (URL-9, 2021). Trabzon şehir merkezine düşen yıllık yağış miktarı yıllık 831,3

mm'dir. Bu miktarın 119,3 mm'si en yağışlı dönem olan ekim ayında düşmektedir (Dokap, 2013).

Trabzon'un ormanlık alanlarının fazlalığı ve yazın dahi yağmurun yağması sebebiyle nispi nem oranı oldukça yüksektir (URL-9, 2021). Trabzon kent merkezinin yıllık ortalama bağılnemi %71'dir (Dokap, 2013).

- Rüzgâr: Trabzon'u güneyden çepeçevre saran Kafkas Dağları, kenti kuzeybatıdan gelen karayelden, Sibirya'dan gelen soğuk havadan ve Kuzey Doğu Anadolu'dan gelen soğuyan havanın etkisinden korumaktadır. Mevsimlik değişiklikler gösterse de hâkim rüzgâr yönü güneydir. (Dokap, 2013). Trabzon'un en rüzgârlı olduğu dönem ocak ayıdır. Ocakta ölçülen rüzgâr hızı 13,6 km/sa'ya varabilmektedir. Kasım ve mart arasında ortalama rüzgâr hızı 10,8 km/sa, en sakin dönem olan mayıs ayında ise 7,7 km/sa olarak ölçülür (URL-10, 2022).
- Güneşlenme Süresi: Trabzon'un günlük ortalama güneşlenme süresi, 4,5 saattir. Günlük en yüksek ortalama güneşlenme süresi haziran ayında 7,1 saattir. En düşük güneşlenme süresi ortalaması aralık ve ocak aylarında 2,7 saattir (URL-8, 2022). Trabzon'un ortalama açık gün sayısı 51,3; ortalama kapalı gün sayısı 141,1; bulutlu gün sayısı ise 173.8'dir (Dokap, 2013). Türkiye'nin ortalama günlük güneşlenme süresi 7,5 saattir. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından hazırlanan "Güneş Enerjisi Potansiyel Atlası" göz önünde bulundurulduğunda, Trabzon ülkemizin en düşük ortalama günlük güneşlenme süresine ve radyasyon değerine sahip kentlerinden biridir (URL-11, 2022).

2.2.1.2. Jeolojik ve Jeomorfolojik Yapı

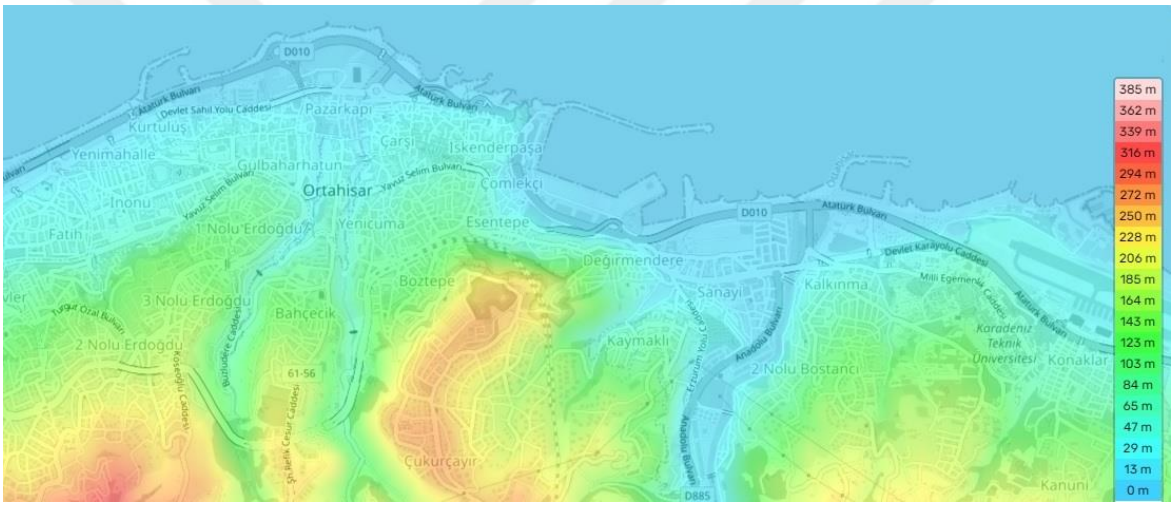
- Jeolojik Yapı: Trabzon'da iki farklı jeolojik döneme ait toloyitik kalkoalkalen kayaç tipleri görülür. Bunlar Mesozoyik ve Senozoyik dönemleridir. Mesazoyik dönem, Liyas yaşlı volkanitlerle başlar ve Üst Jura-Alt Kretase yaşlı sığ platform karbonatları ile devam eder. Bazik ve asidik nitelikli gelişimini sürdüren Üst Kretase döneminde yoğun bir volkanik aktivite gözlenir. Paleosen sonlarına kadar yerini türbiditik çökellere bırakan volkanik aktiviteler Üst Kretase sonlarına doğru sona erer (Trabzon Valiliği, 2011).

Trabzon'un geneline bazalt ve aglomera türünde volkanikler ile dere, deniz ve sel çökelleri hakimdir. Kentin kuzeyinde kıyıya yakın kısımlarda ve Erdoğdu ile Boztepe'den başlayarak güneye doğru volkaniklerin hâkim olduğu görülmektedir. Dere, deniz ve sel çökel sahaları ise iki volkanit sahasının arasında Zağnos Vadisi'nin Erdoğdu sınırına ulaşan kısmında, Fatih, İnönü

ve Pazarkapı mahalleleri içinde ve Değirmendere Vadisinin bulunduğu konumda oluşum göstermektedir. Çarşı ve Kemerkaya mahallelerinin güney yarısıyla İskenderpaşa Mahallesi sınırlarında kalan kısmın moloz ve çakıllı toprağın oluşturduğu enkaz örtüsü olduğu görülmektedir (İller Bankası, 1967-1968).

İller Bankası'nın (1967-1968) raporunda Trabzon Limanı'nın konumu suni dolgu sahası olarak görünmektedir. 2000'li yıllardan sonra yapılan Sahil Yolu'nun yapılmaya başlanmasıyla Trabzon'un sahil şeridi tamamen suni dolgu sahası haline gelmiştir.

- Jeomorfolojik Yapı: Trabzon il geneli oldukça dağlıktır. İl topraklarının %60'lık kısmı güneye doğru %25-30 eğimle artan alanlardan, %30'luk kısmı dağlık alanlardan ve sadece %10'luk kısmı düz alanlardan oluşmaktadır (Şekil 4) (Trabzon Valiliği, 2011).



Şekil 4. Trabzon'un topografik haritası (URL-12, 2022).

Yüzölçümü 189 km² olan Trabzon'un Ortahisar İlçesi'nin, engebeli topografyası, Trabzon ilinin spesifik topoğrafik yapısını gösterir. Ortahisar İlçesi'nin kıyı kesimlerinden itibaren güneye doğru ilerledikçe arazinin engebeli yapısı ve rakımı artış göstermektedir. Elverişsiz arazi yapısı ve yükseltinin fazla olması erozyon ve heyelanlara neden olmaktadır. Bu durum tarımsal faaliyetlerini, hayvancılık faaliyetlerinin ve ulaşım faaliyetlerinin sürdürülmesinde sorunlar meydana getirmenin yanında yerleşim yerlerinin dağınık biçimlenmesine sebep olmaktadır. Ortahisar İlçesi'nin akarsu ağı genellikle güneyden kuzeye, kertik vadiler boyunca akış gösterir. Trabzon kalesi Tabakhane ve Zağnos Vadileri arasındaki bir sırt üzerine kurulmuştur (Şekil 5a) (Üstün Demirkaya, 2018). Değirmendere, Ortahisar İlçesini kuzey-güney yönlü ayıran en büyük akarsuyudur (Şekil 5b) (Kalafat, 2021). Değirmendere'nin denizle buluştuğu yerde alüvyonların

koyları doldurmasıyla, 4 km kıyı uzunluğuna ve vadi içerisine doğru 3,5 km'lik uzantıya sahip bir delta oluşmuştur (Kılıçaslan, 1994).

Trabzon kent merkezi, Pleistosen buzullaşmanın oluşturduğu kıyı kuşağı yapısındadır. Trabzon merkezinin kıyı kuşağında ise altı denizel seki seviyesi saptanmıştır. Genç tektonik hareketler bu altı seki seviyesinin her yerde izlenememesine sebebiyet verir. 1., 2. ve 3. sekiler malzemesi korunmuş fosil seki konumunda olup her yerde görülemez. Soğuksu Mahallesi ve Boztepe Mahallesi'nde 220-240 m kotlarında Seki 1; Soğuksu Mahallesi'nin kuzeydoğusunda, Boztepe'nin (Şekil 5c) batı yamacında, Tıp Fakültesi'nin güneyinde 180-210 m kotlarında Seki 2; Yenimahalle'de, Yalı Mahallesi'nin güneyinde, Boztepe'nin kuzeyinde, Konaklar, Pelitli ve Yalıncak taraflarında 120-150m. kotlarında Seki 3 eski dalga aşındırması şeklinde kalmıştır. Beşikdüzü ve Arsin arasında 5-7 m kalınlıkta denizel malzemenin mevcut olduğu Seki 4 ve Seki 5 izlenir. 6 m kotunda yer alan Seki 6, devamsızlıklar, kıyı şeridinde yapılan karayolu yapımı sonucu dolgu veya denizel aşındırma sonucu izlenememektedir (Trabzon Valiliği, 2011).



Şekil 5. (a) Trabzon kalesini çevreleyen Tabakhane, ve Zağnos Vadileri, (b) Değirmendere Vadisi, (c) Boztepe

Yüksek dik kıyı kuşağı niteliğindeki kıyı şeridi çok gençtir. Formasyon kenarlarında yüksekliği 15-20 m'ye ulaşan aşınmaya dayanıklı güncel dik farezler gelişmiştir (Şekil 6) (Trabzon-Kalepark, Çarşıbaşı-Yoroz Burnu, Araklı-Konakönü, Sürmene-Çamburnu). Bu falezler, genellikle burun konumunda olup, deniz akıntılarına karşı korunan arka kesimlerine çakıllı ve kumlu malzemeler taşırlar. Bu nedenle burunlar arasındaki koylarda çakıllı plajlar oluşur (Trabzon Valiliği, 2011).



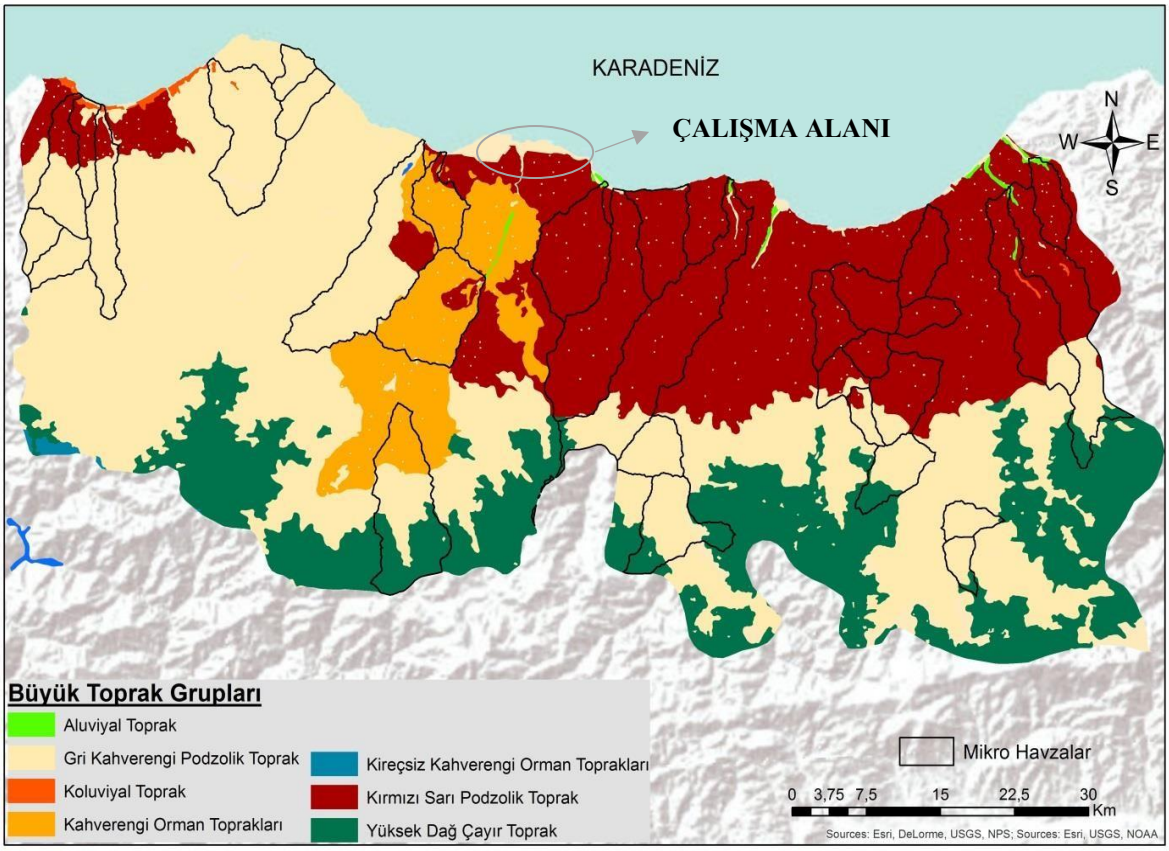
Şekil 6. Kalepark Falezleri ve çakıllı kıyı formasyonu

2.2.1.3. Toprak Yapısı

Trabzon il sınırları içinde en yaygın görülen yedi adet farklı büyük toprak grubu yer bulunmaktadır. Kırmızı Sarı Podzolik Toprak ve Gri Kahverengi Podzolik Topraklar yaklaşık %72'sini oluşturur. Bunları Yüksek Dağ Çayır Toprakları ve Kahverengi Orman Toprakları izler (Dokap, 2018).

Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki arazinin %15'lik bir kısmının tarımsal amaçlı kullanıldığı saptanmıştır. Orman, fundalık ve mera alanları ilçenin %5'lik bir kısmını kaplamaktadır. Kalan alanın %80'i yerleşim alanları ve diğer kullanımlar tarafından kaplanmaktadır. Yüksek bölgelerde bulunan kahverengi orman toprakları ve akarsuların taşıdığı alüvyal topraklar Trabzon/Ortahisar'ın toprak yapısının genelini oluşturmaktadır (URL-13, 2022). Dokap'ın (2018) Trabzon il genelinin büyük toprak grupları haritası üzerinde işaretlenen (Şekil 7) çalışma alanı sınırları içerisinde Gri Kahverengi Podzolik Topraklar ve Kırmızı Sarı Podzolik Topraklar olduğu görülmektedir.

Gri Kahverengi Podzolik Topraklar: "Bu topraklarda yüzeyde ince bir organik kat ve bunun altında açık renkli mineral toprak bulunur. Alt toprakta kil birikmesi görülür. Toprak reaksiyonu genellikle orta asittir. Bu toprakların verimliliği ana maddeye bağlı olarak büyük ölçüde değişiklik gösterir. Bu toprakların kireçlenme ve gübrelenmesi iyi sonuç verir." (URL-14, 2012:142).



Şekil 7. Trabzon il genelinin büyük toprak grupları haritası (Dokap, 2018).

Kırmızı Sarı Podzolik Topraklar: "İyi gelişmiş ve iyi drene olan bu topraklar asit reaksiyonludur. Doğal bitki örtüsü ormandır. Üstte ince bir organik kat bulunur. Alt toprakta kil daha fazladır ve aynı zamanda demir, alüminyum ve mangan oksitler birikmiştir." (URL-14, 2012:142).

2.2.1.4. Hidrolojik ve Hidrojeolojik Yapı

• Hidrolojik Yapı: Trabzon İli ve etrafı su kaynakları açısından hayli varlıklıdır. Trabzon'da akarsuların debileri çok yüksek olmamasına rağmen, yaz-kış kurumayan akarsular ve çok sayıda kaynak vardır. Bu kaynaklar ve dört mevsim yağan yağışlar Trabzon'un akarsularını beslemektedir (Trabzon Valiliği, 2019). Trabzon ilinin akarsuları doğudan batıya doğru; "İyidere, Baltacı Deresi, Solaklı Deresi, İyon, Kemerli, Sargana, Kestil ve Civa Dereleri, Sürmene (Manahoz) Deresi, Koha Deresi, Karadere, Yanbolu Deresi, Bodemiş, Falkoz, Arsin, Varvara, Kalafa ve Şana Dereleri, Değirmendere, Kuzgun (Tabakhane) ve Zağnos Dereleri (kentin içinde üstü kapalı kanallardan geçerler ve evsel atıkları da taşırlar), Kisarna ve Hacıbeşir

Dereleri, Yıldızlı Deresi, Söğütlü Deresi, Üstürkiya, Haldanoz, İspandan, Akçakale, Vartan, İskefiye, Glida ve Kirazlık Dereleri, Fol Deresi, Çamlık, Kurbağalı Dere ve Akhisar Deresi" şeklindedir (Trabzon Valiliği, 2019: 25). Çalışma alanın sınırlarında yer alan Zağnos ve Tabakhane Derelerinin bu tez içindeki en önemli özelliklerinden biri de Trabzon Kalesi'ni doğudan ve batıdan sınırlandırmalarıdır.

Trabzon ili genelinde farklı büyüklüklerde on adet havza (Değirmendere Havzası, Solaklı Havzası, Karadere Havzası, Yanbolu Havzası, Galanima Havzası, Manahoz Havzası, Fol Havzası, Ağasar Havzası, Küçükdere Havzası ve Yomra Havzası) bulunmaktadır. Bu havzaların en büyüğü 1055,17 km²'lik alanıyla Değirmendere Havzasıdır (Yıldırım, 2021). Yaklaşık 90 km²'si Trabzon'un güneyinde bulunan Gümüşhane'de bulunan Değirmendere, güneyden topladığı kollarıyla kuzeye doğru akarak Trabzon kent merkezinde Karadeniz'e ulaşır (Kılıçaslan, 1994).

- Hidrojeolojik Yapı: Trabzon ili içinde bulunan jeolojik birimler akifer özelliği göstermemesine rağmen derelerin mansab kısımlarındaki alüvyonlar içerisinde akifer özelliği görülmektedir (Trabzon Valiliği, 2011).

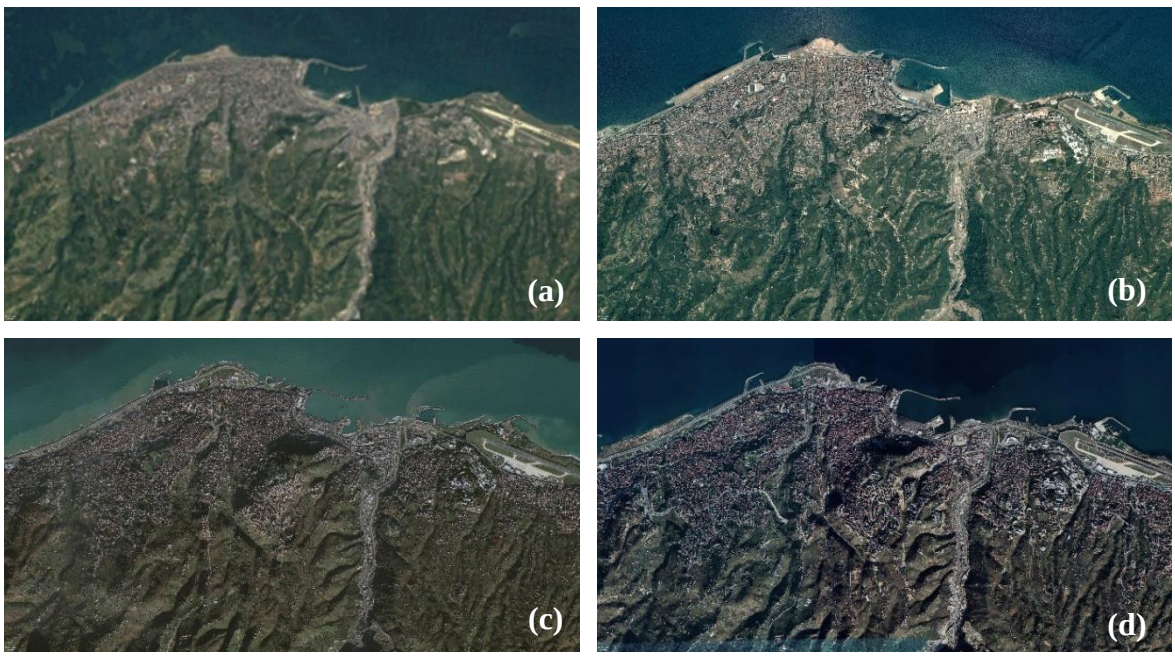
Trabzon ilinin doğusundan denize dökülen Değirmendere, yapısal özelliklerine göre dört kısımlı mansap akiferine sahiptir. Değirmendere'nin mansap bölümünde oluşmuş akifer siltli killi, kumlu, çakıllı, küçük bloklu alüvyon yapısıyla yeraltı suyu işletmesine elverişlidir (Trabzon Valiliği, 2011).

2.2.1.5. Bitki Örtüsü

Karadeniz Bölgesi, bol yağışlı iklimsel yapısından dolayı Avrupa-Sibirya orijinli nemli soğuk ve nemli ılıman şartlarda yetişen bitki topluluklarını barındırmaktadır. Bu özelliğiyle ülkemizin diğer bölgelerinden ayrılır. Doğu Karadeniz bitki örtüsünü en iyi gösteren Trabzon'un, deniz kenarından itibaren 10 m rakımdan 2000 m rakıma kadar farklı orman ağaçları; 3.000 m. rakıma kadar değişik türde bitkiler bulunur. Üst kesimlerde; sarıçam (*Pinus sylvestris*), göknar (*Abies* sp.), ladin (*Picea* sp.), kayın (*Fagus* sp.), orta kesimlerde; kayın (*Fagus* sp.), meşe (*Quercus* sp.), gürgen (*Carpinus* sp.), kestane (*Castanea* sp.), akağaç, karaağaç (*Ulmus* sp.), huş (*Betula* sp.), ıhlamur (*Tilia* sp.), kavak (*Populus* sp.), sahil ve sahile yakın kesimlerde sarıçam (*Pinus sylvestris*), kayın (*Fagus* sp.), gürgen (*Carpinus* sp.) gibi ağaç türlerine rastlanır (Dokap, 2013).

Yağış bakımından çok zengin olan Doğu Karadeniz Bölgesi, çok yoğun bitki örtüsüne sahiptir. Fakat özellikle kıyı kesimlerindeki orman örtüsü zamanla yerleşim alanlarının fazla yoğunlaşması nedeniyle tahrip olmuş ve yerine pseudomaki olarak isimlendirilen bitki örtüsü hâkim olmuştur (Altan, 2000). Trabzon'da yetişen *Arbutus andracne, Arbutus unedo, Buxus sempervirens, Cistus salvifolius, Cistus creticus, Corylu avellana, Daphne pontica, Erica arborea, Ficus carica, Pyracantha coccinea, Rhododendron luteum, Rhododendron ponticum, Rhus coronaria, Ruscus aculeatus, Spartium junceum, Staphyllea pinnata, Vaccinum arctostaphyllos* pseudomaki özelliği gösteren başlıca bitkilerdir (Acar, 1998).

Coğrafi koşulları bakımından değerlendirildiğinde, Trabzon'un kentsel alanı kıyı boyunca uzanan bir görüntü çizmektedir. Google Earth'tan elde edebildiğimiz son 36 yılın uydu görüntülerinde yerleşim alanlarının doğu-batı yönündeki hareketiyle birlikte güneye doğru yaptığı yayılım da görülebilmektedir. 1985'te yapılaşma kıyı ve Boztepe arasında yoğunlaşmaktadır. Ama tepelere doğru yavaş yavaş yayıldığı seçilebilmektedir. 2002 yılında artık güneye doğru ilerleme belirginleşmeye başlamıştır. 2012 ve 2021 yıllarına gelindiğinde yapılaşmanın yeni başladığı bazı bölgelerin tamamen yapılaştığı ve buradaki yeşil örtünün betonlaştığı açıkça seçilebilmektedir (Şekil 8).



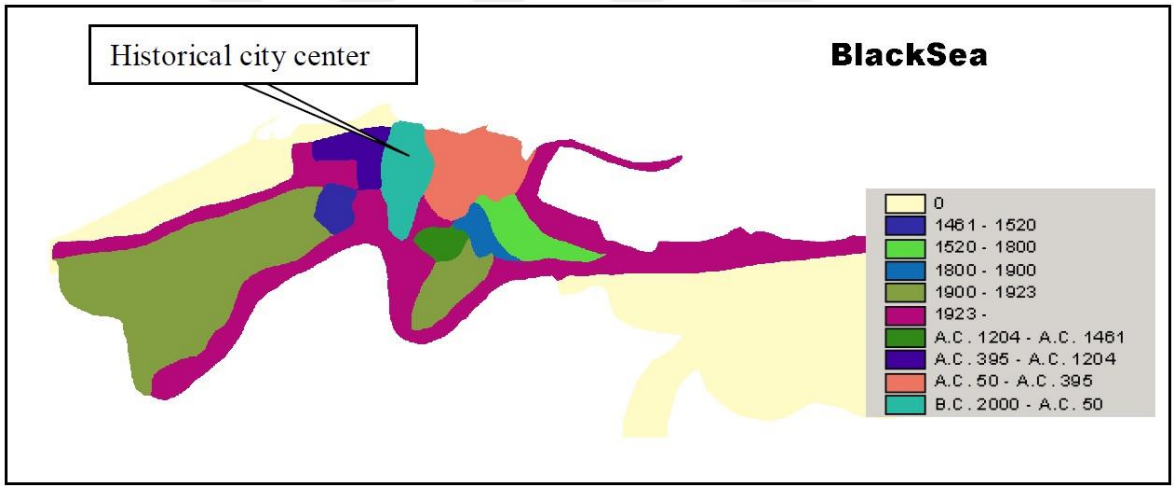
Şekil 8. Trabzon'un yeşil alan değişimi, (a) 1985 tarihli görüntü, (b) 2002 tarihli görüntü, (c) 2012 tarihli görüntü, (d) 2021 tarihli görüntü (Google Earth, 2022).

2.2.2. Kültürel Özellikler

Trabzon, kente hâkim olan medeniyetlerin etkilerine göre 6 farklı dönemde incelenebilir;

1. Kuruluşundan bağımsız bir kent olana kadarki dönem (MÖ. 2000-MÖ.750),
2. Bağımsız bir kent olduğu dönem (MÖ. 750-MS. 50),
3. Roma dönemi (MS. 50-MS. 395),
4. Bizans dönemi (MS. 395-MS. 1204),
5. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461),
6. Türk Dönemi (MS. 1461-halen): Osmanlı Devleti Dönemi (MS. 1461-MS. 1923), Türkiye Cumhuriyeti Devleti Dönemi (MS. 1923-halen) (Sağsöz, vd., 2006).

Bu dönemler Trabzon'un kentsel gelişiminde etkili olmuştur (Şekil 9).



Şekil 9. Trabzon'un tarih boyunca kentsel gelişiminin CBS'de ifası (Reis vd., 2010).

Trabzon oldukça hareketli bir tarihsel geçmişe sahiptir. Geçmişten günümüze Trabzon tarihini etkileyen dönüm noktası niteliğindeki olaylar Kayaoğlu, Ciravoğlu ve Akalın (1997) tarafından aşağıdaki gibi listelenmiştir;

1. M.Ö. 7. yüzyılda kolonileşmenin başlamasıyla Sinope kolonilerinin kente yerleşmesi,
2. M.Ö. 609-550 tarihleri arasında Asur devletinin yıkılmasıyla sonucunda başlayan Medler dönemi,

3. M.Ö. 550-332 tarihleri arasında Persler'in Med ve Lidya hakimiyetini kırması sonucu başlayan Pers dönemi,

4. M.Ö. 332-66 tarihleri arasında Büyük İskender sonrası dönem,

5. M.Ö. 66'da başlayan Roma dönemi, M.S. 245 yılında gerçekleşen Got istilasının kente yıkıcı etkileri olmuştur.

6. M.S. 395 Roma İmparatorluğunun Doğu ve Batı Roma olarak 2'ye bölünmesiyle başlayan Bizans dönemi,

7. 8. yy. Arapların Ankara çevresine yerleşmesiyle Trabzon'a akıncılar göndermesi sonucunda Bizans egemenliğinin sarsılması,

8. 11. yy. Türklerin Anadolu'da ilerleyişi,

9. Latin istilası ve 1204'te Pontus Devletinin kurulması,

10. 1347 yılında Akkoyunluların kenti istila etmesi sonucu Pontus Devleti'nin ve Türk Beylikleri ile ilişkileri,

11. Osmanlı Devleti'nin 1453'te İstanbul'u Fethi

12. Osmanlı Devleti'nin 1460'da Trabzon'u Fethi

13. 1914 Rus Bombardımanı ve Rus İşgali

14. Kurtuluş Savaşı ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilânı.

Trabzon kenti pek çok savaşa ve istilaya maruz kalmıştır. Bunların neden olduğu yıkımlarla birlikte, topoğrafyanın zorluğu, antik yerleşimlerin üzerine yeni yerleşim birimlerinin kurulması ve iklimsel yapısı itibariyle yoğun bitki örtüsü Trabzon üzerine yapılan çalışmaları zorlaştırmaktadır (Emir, 2011). Yapılan çalışmalar ve eldeki belgeler ise Komnenos Hanedanlığı Dönemi sonrası ile özellikle Osmanlı Dönemi'ne ait olmakla birlikte, kentin Komnenos öncesi dönemini aydınlatmada yetersiz kalmaktadır (Üstün Demirkaya, 2014). Bu nedenle bu tezin materyalini oluşturan tarihî koridor araştırması 1204'te Komnenos Hanedanlığı'nın kurulması ile başlatılmıştır. Trabzon kentselindeki konut büyümesinin izlenmesi, 1960 yılında hazırlanan topografik harita ile başlamıştır. Kentin tarihsel gelişim süreçlerini gösteren haritayla karşılaştırıldığında şehrin antik tarihsel yapısının 1960 yılına kadar korunduğu anlaşılmaktadır (Reis vd., 2003). Ülkemiz 1950-1960 yılları arasında hızlı bir kentleşme sürecine girmiş ve Trabzon'un da bu süreçten nasibini almıştır. Bu nedenle tarihî koridor araştırması 1960 tarihinde sonuçlandırılmıştır. Böylece tarihî koridor araştırması için 3 önemli dönem saptanmış ve ele alınmıştır;

1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461),

2. Osmanlı Devleti Dönemi (MS. 1461-MS. 1923),

3. Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (MS. 1923-1960).

Tezin materyali kapsamında Trabzon'da bulunan kültür varlığı envanterine ve yöresel ürünlere değinilmiştir. Bu tez kapsamında kent için kültür varlığı envanteri, surlar ve saraylar; dini yapılar; köprü, su kemeri ve çeşmeler; türbe ve mezarlıklar; ticari yapılar; kamu yapıları ve askeri yapılar; konak ve konutlar; limanlar; açık ve yeşil alanlar olmak üzere sekiz kısım altında toplanmıştır.

2.2.2.1. Komnenos Hanedanlığı Öncesinde Trabzon

Trabzon kenti ve çevresinde Eskiçağ Tarihi ve Arkeolojisi açısından yapılan çok az çalışma mevcuttur. Bu nedenle tarih öncesi döneme dair bilgi yok denecek kadar azdır. Samsun ve Rize arasındaki sahil şeridinde en detaylı yüzey araştırması Prof. Dr. İsmail Kılıç Kökten tarafından yapılmıştır (Çalışkan Akgül, 2016; Emir, 2011). Araştırmacı, incelemelerini, 1940 ve 1945 yılları arasındaki yaz aylarında gerçekleştirmiştir. İncelemelerinde kıyı şeridi ile birlikte en az 35 km iç kesimlerine uzanmasına rağmen Trabzon'un prehistorik geçmişini aydınlatabilecek herhangi bir bulguya erişemediğinden bahsetmiştir. Tabi ki topografik yapı bu incelemeleri güç hale getirmiştir (Kökten, 1945). Tezin literatür taraması aşamasında, Trabzon'da Kökten'den (1945) sonra yapılan başka bir arkeolojik çalışma ise Karpuz'un (2010) "Trabzon ili ve ilçelerinde Bizans ve Türk dönemi Yüzey araştırması 2010" isimli proje ile 15-25 Eylül 2010 tarihleri arasında yürüttükleri çalışmadır (Karpuz, 2010).

İlk olarak Ksenofon'un Anabasis, "Onbinlerin Dönüşü" eserinde bahsi geçen Trapezos (Trabzon) (Emir, 2011), MÖ. 401-400 yıllarında Yunan ordusunun katıldığı bir meydan savaşından sonra "Onbinlerin" Güney Mezopotamya'dan Atina'ya dönüş yolunda uğradığı ve konakladığı kentler arasındadır (Ksenophon, 1974). Eserde, Trapezus'un Kolkh ülkesindeki Sinopeli Milet kolonisi, Boztepe ve Değirmendere vadisi hakkında anlatımlara rastlanmıştır.

Tabakhane Camii'nin yanındaki iş merkezinin 1997'de temel kazısı sırasında çıkan bronz heykel (6 parça halinde) ve 2 adet sütun baslığı, 4 adet sütun kaidesi, çeşitli kalınlıkta 15 adet kırık sütun gövdesi, 7 adet çeşitli boyda arşitrava ait parça, 3 adet kabartmalı kırık friz parçası (Gül, 2014), Tabakhane bölgesinin Roma kenti olan Trapezus'un akropolü olabileceğini işaret etmektedir (Özcan, 2011). 3. veya 4. yy.'da oluşturulduğu sanılan Tabula Petungeriana (Şekil 10), yapıldığı dönemlerde Roma yollarını gösteren antik bir dünya

haritasıdır. Haritada 2 akarsuyun arasında Trabzon (Trapezunte) kenti görülebilmektedir (URL-16). MS. 105-175 yılları arasında yaşayan Arrianos, Hadrian tarafından Kapadokya bölgesinin valiliğine atandıktan sonra Trabzon'u ziyaret eden bir diğer gezgindir (Usta, 1999).



Şekil 10. Tabula Peutingeriana, Trabzon'un gösterildiği kısım (URL-15, 2011).

MS. 257 yılındaki Gotların saldırısı, kent için son derece yıkıcı düzeyde olmuştur. Saldırı öncesindeki eserlerin günümüze gelememesinin en büyük nedenlerinden biridir ve araştırmayı zorlaştırmaktadır (Umar, 2000'den aktaran Emir, 2011). Trabzon, saldırı sonrası eski ihtişamına tekrar erişemese de hareketli ve getiriye sahip ticari hayat sayesinde kentin durumu düzeltilebilmiştir (Fallmerayer, 2011).

İpek/Baharat Yolu'nun sonundaki Irak ve İran pazarlarının sınırına yakın konumda, denize kıyısı olmayan bölgelerle ve Konstantinopolis'le bağlantıya sahip bir liman kenti olması, Trabzon'u Bizans döneminde önemli bir ticari başkent haline getirmiştir. Bilhassa 9. yy. ve 11. yy. arasındaki süreçte, Bizans'ın ve komşularının ekonomik olarak güçlenmesi ve de Bizans eyaletlerinin artan özerkleşmesi Pontus bölgesinin refahını arttırmıştır (Durak, 2021).

2.2.2.1.1. Trabzon'da Komnenos Hanedanlığı Öncesi Dönemden Günümüze Ulaşan Önemli Unsurlar

Trabzon kenti, Komnenos Hanedanlığı bir diğer adıyla Pontus Rum Devleti öncesinde, Roma İmparatorluğu ve MS. 395'te de devletin ikiye bölünmesiyle Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu hakimiyetinde kalmıştır. Günümüzde hala ayakta olan en eski yapıların, bu dönemlerden kaldığı bilinmektedir. Bu dönemden günümüze Yukarıhisar ve Ortahisar surları, birkaç dini yapı, köprü, su kemeri ve çeşmeler kalmıştır. Ayrıca bu dönemde çeşitli maksatlarla kullanılan açık ve yeşil alanların da bulunduğu anlaşılmaktadır.

2.2.2.1.1.1. Yapısal Unsurlar

M.Ö. 7. yüzyıl.'a kadar tarihlenebilen Trabzon Kalesi'nin günümüze ulaşan en eski bölümü M.S. 1-3 yüzyıla (Roma Dönemi) dayandırılmaktadır (Bryer ve Winfield, 1985). Kentin en eski yapıları olan surların büyük bir bölümü halen varlığının sürdürmektedir (Karpuz, 1990).

Zağnos ve Tabakhane dereleri arasında yüksek bir mevkide, kaya kütlesi üzerinde bulunan Yukarıhisar (İç Kale) ve Ortahisar, Komnenos Hanedanlığı Dönemi öncesine; Aşağıhisar, Komnenos Dönemi'ne tarihlendirilmektedir (Karpuz, 1990).

- Yukarıhisar: Ksenofon'un "Anabasis, Onbinlerin Dönüşü" eserinde "dağlık ulaşılması güç ve olağan üstü derinlikte bir ırmak yatağı ile çevirili" (Anonim, 1974: 152), bir müstahkem yapının varlığından bahsedilmiştir. Bu tanımlama yapının bugünkü Yukarıhisar (Şekil 11) olduğunu düşündürmektedir. Kentin en eski yerleşim yeri olduğu bilinen Yukarıhisar'ın 3. yüzyıldan önce de var olduğu bilinmektedir (Özen, vd., 2010). Romalılar zamanında da mevcut olduğu düşünülen yapı, Dilaver'e (1997) göre çok eski zamanlara tarihlense de Bizanslılar tarafından 6. yüzyılda genişleterek tekrar inşa edilmiştir.

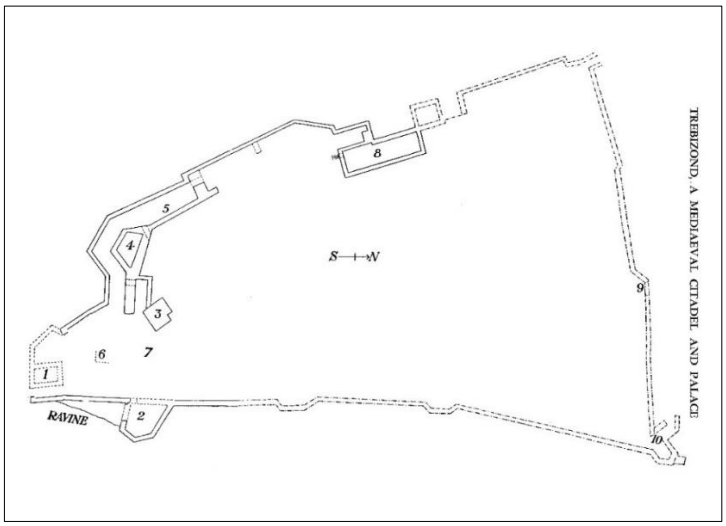
Yukarıhisar, Trabzon kalesinin en güney ve en yüksek kısmıdır (Karpuz, 1990). Batısında Zağnos vadisi, doğusunda ise Tabakhane vadisi arasında yer almaktadır. Derin hendekler, Yukarıhisar'ın savunulmasında doğal bir unsur görevi görmektedir. Güneyde Boztepe'ye yaslanan Yukarıhisar'ın güney surları kent savunmasının en zayıf kısmını teşkil eder (Üstün Demirkaya, 2014). Bu kısımda yer alan sarayın kalıntıları 13. yy. öncesinde, binaların ise 13. yy. sonrasında yapıldığı bilinmektedir. Yukarıhisar'ın kuzeyinde Ortahisar'a açılan iki kapısının, güneyinde ise yıkılmış olan kule kapısının var olduğu

bilinmektedir (Şekil 12). Çeşitli kaynaklarda kentin amfi tiyatrosunun ve "gymnasium"unun Kule kapısının dış kısmında olduğu belirtilmektedir. (Karpuz, 1990). Yukarıhisar'ın doğu surlarında Bizans kabartmaları ve 16. yy.'da onarım gördüğüne dair bir kitabe de yer almaktadır.



Şekil 11. (a) Yukarıhisar Surları (batıdan görünüm), (b) İçkale

Trabzon'lu gezgin Aşık Mehmet Menazirü'lavalim eserinde Yukarıhisar'ı Ortahisar'a bağlayan bir adet kapı olduğundan bahsetmektedir. Bir de güney kısmında gerektiğinde açılabilen kilitli bir kapıdan bahseder. Aynı bilgiye Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinden de ulaşılabilmektedir (Usta, 1999).



1. St. John Kulesi, 2.Kule, 3. Türk Hamamı, 4. Kraliçe Theodora'nın yatak odası (Osmanlı Valisi'nin odası), 5. Büyük Salon, 6. Eski yapı kalıntısı, 7. Epiphania, 8. Geniş Salon, 9. Kale kapısı, 10. Yıkılmış kule.

Şekil 12. Yukarıhisar Planı (Rice, 1932).

• Ortahisar: Güneyden kuzeye uzanan kalenin, Yukarıhisar ve Aşağıhisar arasında yer alan dikdörtgen planlı kısmıdır (Şekil 13). Doğudan Tabakhane kapısıyla, batıdan Zindan kapısı, güneydoğudan Yeni Cuma kapısı ile sur dışına açılır. Güneyde Yukarıhisar'a açılan iki kapının yanı sıra, kuzeyde Aşağıhisar'a açılan bir kapısı daha bulunmaktadır (Karpuz, 1990). Zamanında kentin baş kilisesi olan Altınbaşlı Meryem (Panaghia Chrysokephalos) Kilisesi kalenin bu bölümünde yer alan ve günümüze ulaşan en önemli yapılardan biridir (Karpuz, 1990).



Şekil 13. Ortahisar Surları ve Konaklar (Zağnos vadisi tarafından görünüş)

• Küçük Ayvasıl (St. Anne) Kilisesi: Trabzon kentinin bilinen en eski kiliselerinden biri olan Küçük Ayvasıl, içten ve dıştan yuvarlak planlı üç nefe sahiptir. Giriş kapısındaki Bizans kabartmalı kitabesinden 884-885 yılları arasında 1. Basil zamanında onarım gördüğü anlaşılmaktadır (Şekil 14) (Karpuz, 1990). Kahramanmaraş Caddesi'nin güneyinde Çarşı Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır.



Şekil 14. (a) Küçük Ayvasıl Kilisesi giriş, (b) Küçük Ayvasıl Kilisesi apsisler

• Ortahisar Fatih Büyük Camii (Panaghia Chrysokephalos Kilisesi): Ortahisar surları içerisinde olan yapı kentin en büyük kilisesidir. 1222-1235 yılları arasında I. Andronikos tarafından St. Eugenios Kilisesi ile birlikte genişletilmiştir (Özen vd., 2010). Yapının bugünkü planının esası 12. yy.'da gerçekleştirilmiş olduğu tahmin edilse de kuruluşu 914 yılında (Karpuz, 1990) Millet'ten aktaran Miller, İmparator Constantin'in yeğeni Hannibalianus tarafından yaptırıldığını belirtmiştir (Özen vd., 2010).

Altınbaşlı Meryem Chrysokephalos olarak adlandırılan kilise (Karpuz, 1990), camiye dönüştürüldükten sonra Osmanlı kayıtlarında Cami-i Atik olarak geçmektedir (Özen vd., 2010). Camii olarak işlev görmesi Trabzon'un fethinin hemen akabindedir. Ayrıca Osmanlı kayıtlarına göre yapıda çeşitli dönüşümler ve eklemeler yapılmıştır (Özen vd., 2010). Yapılan araştırmalar 6 kere onarım gördüğünü ortaya koymaktadır. Yapının girişi Türk devrinde kuzeye alınmış ve minare inşa edilmiştir (Karpuz, 1990). Günümüzde, yapının güney duvarının baktığı kısımda Zağnos Caddesi, kuzey tarafında ise Kanuni Parkı yer almaktadır. Ortahisar Mahallesi sınırları içinde yer alır (Şekil 15).



Şekil 15. Ortahisar Fatih Büyük Camii (Panaghia Chrysokephalos Kilisesi)

- Maşatlık (St. Sabbas) Kiliseleri ve Mezarlıkları: Bryer ve Winfield'e (1985) göre Pontus'un pek çok yerde bulunan kaya mezarları gibi St. Sabbas, Mithras kültüyle ilişkilendirilmektedir. Boztepe'nin kuzeye bakan eteğinde (Boztepe Mahallesi sınırlarında), kayalara oyulmuş dört adet şapel bulunmaktadır. Şapellerin üçü uçurumun yüzünde doğu, yukarı ve aşağı batı yönlerinde konumlandırılmıştır. Bir diğeri ise daha aşağıda serbest durmaktadır. Serbest duran şapel üzerinde 1411'e tarihlendirilebilin resimler bulunmakla birlikte 1923'e kadar kullanılmıştır. Mithradates Krallığı'nın hüküm sürdüğü dönemde kaya mezarı olarak yapılmıştır. Kesin yapım tarihi bilinmese de mağaralar ilgili bilgiye ilk olarak Komnenos Hanedanlığı zamanında rastlanmaktadır.
- Kuzgundere Su Kemeri: Yukarıhisar ve Yenicuma Mahallesi arasında, Kuzgun Dere (Tabakhane Deresi) üzerinde konumlanmaktadır. 6 yy.'da Justinyen dönemine tarihlendirilen 2 gözlü su kemeri St. Eugenion'a atfedilmiştir (Şekil 16) (Karpuz, 1990).



Şekil 16. Kuzgundere Su Kemeri (Yenicuma'dan görünüş)

- Tabakhane Köprüsü: Tabakhane Deresi üzerine konumlandırılan köprünün ilk yapımı 1. yy.'a tarihlendirilmektedir. Fakat günümüze gelene kadar genişletme, tamirat gibi pek çok tadilat işlemi görmüştür. Evliya Çelebi Karakoyunlu yapısı olarak yazmıştır ama bugünkü haliyle Osmanlı yapısıdır ve 19. yy.'da son durumuna getirilmiştir. Çift kademeli köprünün ilk kademesinde tek göz, ikinci kademesinde 6 gözlü oval kemer mevcuttur (Şekil 17a) (Karpuz, 1990).

• Zağnos Köprüsü: Ortahisar'da İmaret kapısı ve Zindan kapısını birbirine bağlayan kemerli köprünün üst üste toplamda iki gözü bulunmaktadır. Köprüde dört adet yapı çevresi tespit edilmiş olup, 15. yy.'da Zağnos Paşa tarafından onarımdan geçirildikten sonra da onarım görmüştür. Köprünün ayaklarında Roma ve Bizans işçiliği bulunmaktadır. Fakat tarihsel kaynaklar ahşap, açılıp kapanabilen bir köprünün varlığından söz etmektedir (Şekil 17b) (Karpuz, 1990).

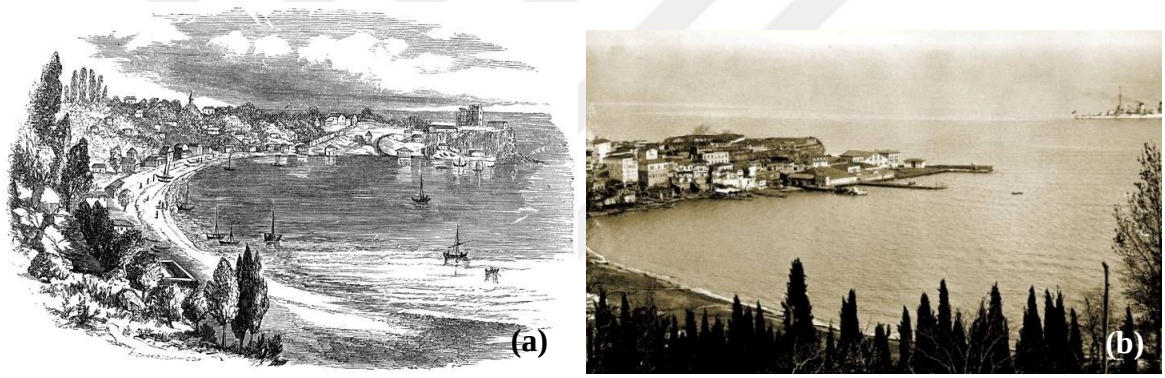


Şekil 17. (a) Tabakhane Köprüsü, (b) Zağnos Köprüsü

• Kaya Kilise Çeşmesi: MS. 5. yüzyıla tarihlendirilen çeşme, St. Sabbas tarafından kiliseye dönüştürülen kaya mezarlarının bir parçasıdır. Küçük dikdörtgen şekilli bir oyuğun içinde bulunur ve halen suyu akmaktadır (Özen vd., 2010). Boztepe Mahallesi sınırları içinde konumlanmaktadır.

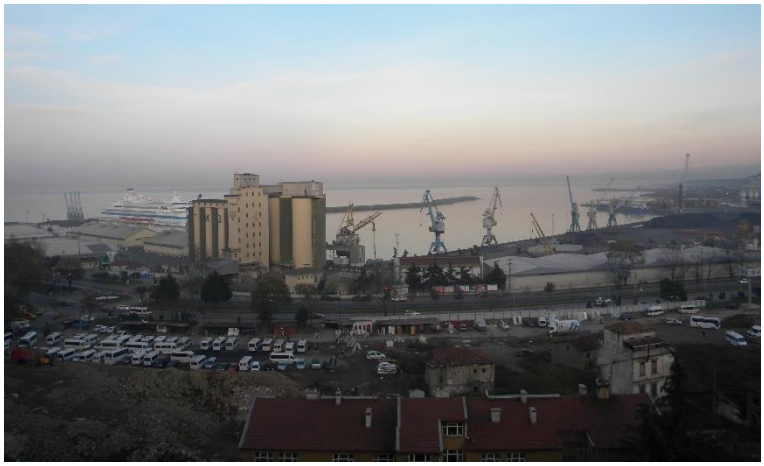
• Çömlekçi (Dafnos) Limanı: M.Ö. 5. yüzyıldan itibaren Trabzon'da bir limanın varlığı, Ksenofon'un "Anabasis, Onbinlerin Dönüşü" eserideki anlatımlardan anlaşılmaktadır. O dönemde Trabzon'da bulunan ticaret ve savaş gemileri, doğu-batı dünyası arasındaki bağlantıyı sağlayan denizcilik faaliyetlerini ortaya koymaktadır. Ksenofon'un Trabzon üzerinden geri dönmesi, limanın daha eski olduğunu düşündüren bir belirtidir (Çiğdem, 2010). Kapadokya'dan Satala'ya giderken Trapezus'a uğrayan Hadrian bu kıyıda bir liman inşa edilmesi emrini vermiştir. Çünkü donanmaya bir istasyon görevi görse de sadece bir demirleme mevkii olarak kalmıştır (Magie, 1950). Hadrian'ın (M.S. 117-138) emriyle yapılan liman Trabzon'un önemini arttırarak doğu batı arasında bir sevkiyat merkezi halini almıştır (Öksüz, 2005). Hadrian dönemine tarihlenen Aşağıhisar surlarının kuzeyindeki antik liman (Karpuz, 1990), günümüzde sahil yolunun altında kalmış durumdadır.

Bir diğeri ise Charles Texier'in seyahatnamesinde geçen, yine Hadrian tarafından Kalepark (Leontokastron, Güzelhisar) kayalıklarının oyulmasıyla yaptırıldığı kaydedilen limandır (Şekil 18) (Goloğlu, 2013). Komnenos Dönemi'nde Venedikli ve Cenevizli tacirler arasındaki ticari yarış, limanın ticaret hacmini arttırarak kentin ekonomisini güçlendirmiştir. Tebriz'den gelen ticaret yolunun denize vardığı nokta olmasından dolayı, kentin kültürel yapısında ve gelişmesinde katkıya sahiptir (Köse, 2017). Osmanlı'nın kente hâkim olmasından kısa bir süre sonra 19. yy.'ın ortasına kadar uluslararası ticarete kapatılmıştır (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019). 19. yy.'da ticari faaliyetlerin yeniden canlanmasıyla, Fransız Dussand Biraderler'in şirketi Çömlekçi Limanı için modern liman projesi önermiştir. Proje uygulanamamış olmasına rağmen sonraki sürece referans olmuştur (Yılmaz, 2015).



Şekil 18. (a) Trabzon Limanı (Curzon, 1854), (b) 1940'lı yıllarda Çömlekçi Limanı (URL-17, 2022).

Modern Trabzon Limanı için yapım çalışmaları 1945 yılında başlatılmıştır. 1946'da temel atma töreni yapılmasına rağmen 1949'da başlatılabilen inşaat, 1953'te tamamlanarak bir sene sonra işletmeye açılmıştır (Şekil 19) (Arslan, 2011).



Şekil 19. Trabzon Limanı

2.2.2.1.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar

- Boztepe: Boztepe, antik çağlardan günümüze kadar Trabzon'un en kutsal alanlarından biri olagelmiştir. Kentte hüküm süren her milletin inanç yapısıyla paralel olarak sembolik dini bir merkez durumundadır (Emir, 2016). MÖ. 550-332 yılları arasında Trabzon kenti Pers egemenliği altına girmiştir (Kayaoğlu vd., 1997). Bu dönemde Pers kültürü de bölgede yayılım göstermiştir. Persler'in Zerdüştlük inancına bağlı Mithra (Işık) tanrısı inancı ve ateş kültü Trabzon'da yaklaşık iki asır yıl boyunca güçlü bir etkiye sahip olmuştur. Bu dönemde araştırmacılar Boztepe'de Mithras tanrısının bir heykeli olduğunu kaydetmiştir (Aksoy, 1997). Bu heykelin varlığından dolayı Boztepe, Mithra (Mitrous) Dağı olarak anılmaktaydı (Lynch, 1901). İmparator Hadrian tarafından Kapadokya valisi olarak atanan Arrianos, Karadeniz'de MS. 2. yüzyılda bir keşif gezisi yaparak altığı notlarda Boztepe üzerinde yerli halk tarafından yapılan sunaklardan bahsetmektedir (Usta, 1999).

Hristiyanlığın yayılmasından önceki dönemde Paganizm etkisinde olduğu anlaşılan Trabzon'un, Hristiyanlığa geçişindeki en önemli figür Aziz Eugenius'tur (Emir, 2016). Aziz Eugenius'un Mithra heykelini yıkmasıyla (Miller 2007'den aktaran, Türkaslan, 2019) Boztepe, zamanla Hristiyanların ibadet ettiği ve önemli sahışların defnedildiği bir yer halini aldı (Emir, 2016).

Fatih Sultan'ın Trabzon'u fethinden sonra Boztepe Müslümanlar için bir ibadet yeri halini almıştır. Özellikle 16. yy.'dan sonra Aziz Eugenius kültünün yerini Ahi Evren Dede almıştır (Emir, 2016).

Boztepe'nin kutsal kimliğinin yanı sıra "Onbinler'in Dönüşü"nden günümüze gelene kadar rekreasyonel bir işlevi de bulunmaktadır. Ksenefon'un, "Onbinlerin Dönüşü" kitabında yer alan şu cümleler Boztepe'de yapılan ilk spor müsabakasının anlatıldığını düşündürmektedir:

> "…….Ayrıca ordugâh kurdukları dağda bir beden eğitimi yarışması yaptılar. Yarışları düzenlemek ve yarışmaya başkanlık etmek için çocukken bir başka çocuğu istemeyerek hançerle öldürdüğü için yurdundan sürülmüş olan Ispartalı Drakontios'u seçtiler……Çoğu tutsakların çocukları olan gençler, stadion'u koştular; altmıştan çok Giritli mukavemet koşusuna girdi, başkaları güreştiler, yumruk dövüşü ve pankration yaptılar ve hoş bir görünüm oldu bu; çünkü arenaya birçok şampiyon inmişti ve arkadaşları onları seyrettiği için büyük çaba harcadılar. At yarışları da yapıldı. Atları yokuş aşağı sürmek, kıyıdan döndürmek ve sunağın yanına geri getirmek gerekiyordu……..." (Ksenefon, 1974: 146-147).

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde de Boztepe kutsal kimliği ile birlikte hem dinlence hem de eğlence mekânıdır. Bahar geldiği zaman Trabzon halkı Ahi Evran Türbesi'ne çıkarak kuzu dolma yer, oyunlar oynardı (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019).

Boztepe, günümüzde piknik alanı, çay bahçeleri ve yeme-içme restoranları, peyzaj ve gezi alanlarına sahip oldukça fazla kullanılan bir mekândır. Bunlarla birlikte mekân, peyzaj düzenlemeleri ve muhtelif donatılar barındırmaktadır (Bayramoğlu vd., 2018).

2.2.2.2. Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde Trabzon

Bizans İmparatorluğu'nun 12. yüzyılın sonlarına doğru siyasi olarak güçsüz düşmesi, 13. yüzyılın başlarında Trabzon İmparatorluğu'nun kurulmasında etkili olmuştur. İstanbul halkı tarafından 1185 yılında acımasızca öldürülen İmparator I. Andronikos Komnenos'un torunları olan I. Aleksios Komnenos ve kardeşi David Komnenos, Hanedanlık soyunun devamı olarak Bizans tacının varisiydiler (Fallmerayer, 2011). 1204'te Haçlılar'dan sonra, iki kardeş şehirden kaçmışlar ve Gürcistan kraliçesi olan akrabaları Tamara'nın sarayına sığınmışlardır. Kraliçe Tamara'nın askeri destek vermesi ile Sinop ve Samsun dışında Karadeniz'in Ereğli'sine kadar olan bölgede hakimiyet kurarak Trabzon Devleti'ni kurmuşlardır. 106 yıl boyunca Doğu Roma İmparatorluğu'nu yöneten Komnenos

Hanedanlığı'nın varisi I. Aleksios, 1204'te, 22 yaşında tahta geçerek Trabzon Devleti'nin ilk hükümdarı olmuştur. 1222 yılında ölümüne kadar hükümranlığı devam etmiştir (Tellioğlu, 2009).

Bu sırada devletin batısının korunması David Komnenos'un sorumluluğundaydı ve bu uğurda bir varis dahi bırakamadan hayatını kaybetmiştir (Fallmerayer, 2011).

I. Aleksios Komnenos'un ölümünden sonra yerine damadı I. Andronikos Ghidos (1222-1235), sonrasında Büyük oğlu I. Ioannes (1235-1238) geçmiştir. Bu dönemde Anadolu Selçuklu Devlet'inin hakimiyetini kabul etmek durumunda kalmıştır. I. Ioannes Komnenos'un polo oynarken atından düşüp ölmesinin ardından oğlu I. Manuel dönemi (1238-1263) başlamıştır. Bu dönemde Anadolu Selçuklu'nun Trabzon Devleti üzerindeki hakimiyeti bitmiş Moğol hakimiyeti başlamıştır (Tellioğlu, 2009; Fallmerayer, 2011).

I. Manuel'in Moğollarla anlaşması neticesinde Trabzon Devleti çevresinde bulunan devletlere nispetle daha huzurlu bir süreç geçirmiştir. I. Manuel'in ölümünden sonra sırasıyla II. Andronikos (1263-1266) ve I. Georgius (1266-1280) yönetime geçmiştir (Tellioğlu, 2009; Fallmerayer, 2011).

I. Georgius'un esir düşmesi öğrenilince oğlu II. Ioannes (1280-1297) hükümdar olmuştur. Cenevizliler, II. Ioannes döneminde Trabzon'da ticaret kolonileri kurmaya başlamışlardır (Tellioğlu, 2009; Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019).

II. Ioannes'in ölümünden sonra oğlu II. Aleksios (1297-1330) hükümdar olmuştur (Tellioğlu, 2009). Cenevizlillerin ticari baskısının azaltılması için Venediklilerin de bir ticari koloni kurma istekleri II. Aleksios döneminde kabul görmüştür (Tellioğlu, 2008). Finlay, Müslüman korsanların liman bölgesine gelerek yağmalar yaptığından ve 1314'te kentin dış mahallelerine girerek ateşe verdiklerinden bahseder. Bu olaydan sonra II. Aleksios'un batıdaki hendek üstündeki köprüden (Zağnos Köprüsü) kıyıya kadar uzanan yeni bir sur (Aşağıhisar Surları) ilavesi yaptırdığını anlatmaktadır (Tellioğlu, 2009).

33 yıllık II. Aleksios dönemi Komnenos Hanedanlığı'nın yönettiği Trabzon Devleti'nin yükseldiği dönemdir. Onun ölümünden III. Aleksios (1349-1390) dönemine kadar yaklaşık 20 yıl taht kavgaları, iç karışıklıklar ve buhran dönemi yaşanmıştır. İki hükümdar arasında sırasıyla III. Andronikos (1330-1332), II. Manuel (1332-1332), Basileios (1332-1340), İrene (1340-1341), Anna Komnena (1341-1342), III. Ioannes (1342-1344) ve Mikhail (1344-1349) devlete hükmetmiştir (Tellioğlu, 2009; Fallmerayer, 2011).

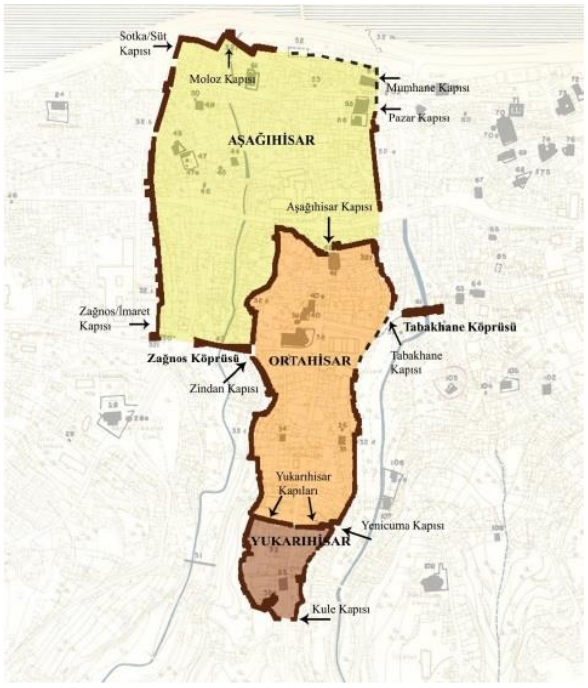
III. Aleksios'un ölümünden sonra sırasıyla III. Manuel (1390-1417), IV. Aleksios (1417-1429), IV. Ioannes (1429-1460) tahta geçmiştir (Fallmerayer, 2011, Tellioğlu, 2009).

IV. Ioannes'in ölümünden sonra çocuk yaştaki V. Aleksios tahta geçtiyse de Osmanlı'nın fetih tehlikesinden ötürü amcası David (1460-1462) tahtı devralmıştır. Kenti Osmanlı'dan korumak için şehir surlarına topların yerleştirilmesi, Venedik ve Cenevizlilerin ateşli silahlar getirmesi, Komnenos Hanedanlığı'nın servetinin bu işe harcanması ve Akkoyunlu gelini olan Katerina Komnena'nın devreye girmesi gibi önlemler alınmıştır (Fallmerayer, 2011). Fakat Fatih Sultan Mehmet'in şehre doğru bu denli hızlı ilerleyişini hesap etmeyen David teslim olmuştur (Fallmerayer, 2011).

2.2.2.2.1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nden Günümüze Gelen Önemli Unsurlar

2.2.2.2.1.1. Yapısal Unsurlar

- Aşağıhisar Surları: Trabzon Kalesi'nin en geniş alanı kapsayan kısmıdır. II. Alexios Dönemi'nde yapılan Aşağıhisar Surları 1297-1330 yılları arasına tarihlenmektedir. Güneyinde Ortahisar, kuzeyinde İmparator Hadrian dönemine tarihlenen bir liman yapısı bulunmaktadır (Şekil 20) (Karpuz, 1990).



Şekil 20. Trabzon kalesi surları ve sur kapıları (Üstün Demirkaya, 2014).

Aşağıhisar surlarının Kuzeyde Hadrian Limanı'na açılan bir kapısı, güneyde Ortahisar'a açılan bir kapısı, doğusunda Mumhane ve Pazar Kapısı, batısında ise Sotka ve İmaret Kapısı bulunmaktadır (Karpuz, 1990). Ortahisar'ı içinde alan kısmı Gülbaharhatun Mahallesi, kuzey bölümü Pazarkapı Mahallesi sınırlarında kalmaktadır. Batısında Şenol Güneş Bulvarı ile sınırlandırılır, doğuda Ortahisar Surları ile birleşerek Sahil Yolu'na kadar uzanır (Şekil 21).



Şekil 21. (a) Aşağıhisar Surları, (b) Moloz kapısı

- Kalepark (Güzelhisar ve Surları, Leontokastron): 14. yy.'da Leontokastron ismiyle Cenevizli ticaret kolonisinin hüküm sürdüğü bir üs konumundadır. Daha öncesinde surlarla çevrili olup olmadığı bilinmemektedir. Yapı İç Kale'dekiyle uyumlu 14.yy. duvar tipine sahip kısımlar barındırmaktadır. (Bryer ve Winfield, 1985). 18.yy.'da dönemin valisi Üçüncüoğlu Ahmet Paşa tarafından bu bölgeye Güzelhisar/Güzelsaray olarak bilinen göz alıcı üç katlı bir saray yaptırılmıştır (Karpuz, 1990). 1739 yılında vali olan Üçüncüoğlu Ahmet Paşa'nın, vakfiye kayıtlarına göre 1740 yılında yaptırdığı bu saray dönemin en büyük yapılarından biriydi (Öztürk, 2010). Üçüncüoğlu Ahmet Paşa, 1735-1741 tarihli şeriye sicillerine göre kalenin bulunduğu noktada ve çevresinde mülkleri olan Frenkhisarı Mahallesi yerleşimcilerinden, o mülkleri satın alarak Güzelhisar'ı (Tosun, 2005), günümüzde Kalhane Sokak ve İskele Caddesi arasında kalan; Ganita, Kalepark ve Taşbaşı olarak isimlendirilen mevkilere karşılık düşen yerde yaptırmıştır (Aygün, 2009). Günümüzde Kemerkaya Mahallesi'nde Liman'ın batısında yer alan yapı, askeri gazino olarak kullanılmaktadır (Şekil 22).



Şekil 22. Güzelhisar Surları (batıdan görünüş)

- Yenicuma Camii (St. Eugenios Kilisesi): Yapı, sur dışındaki Yeni Cuma Mahallesi'nde bulunmaktadır. İlk bazilikanın yapım yılı kesin olmamakla beraber, 1291 yılında yapıldığına dair bir kitabe bulunmaktadır. Güncel yapının 14. yy.'da haç planlı olarak yapıldığı düşünülmektedir (Şekil 23) (Karpuz, 1990).

St. Eugenios'a ithaf edilen kilise, Trabzon'un fethinden sonra camiye dönüştürülmüştür. Girişi kuzeyde olup, camiye dönüştürüldükten sonra doğuya bakan orta apsisinde bir kapı açılarak kuzey kısmına minare eklenmiştir. (Özer vd., 2010; Karpuz, 1990).



Şekil 23. Yenicuma Camii

- Ayasofya Camii (St. Sophia Kilisesi): Ayasofya Mahallesi sınırları içinde konumlanan yapı, Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde kilise olarak inşa edilmiştir. Günümüze en iyi durumda gelebilen döneminin en önemli dinsel yapıtıdır. Kilise surların batısında, şehir merkezinden 2 km ötede denize yakın bir platform üzerindeki bir manastır kompleksinin içine konumlandırılmıştır (Şekil 24a) (Dilâver, 1997; Karpuz, 1990). Kilise I. Manuel zamanında 1238-1263 yılları arasında yaptırılmış (Özen vd., 2010) olmasına karşın bulunduğu noktada daha eski bir yapının olduğu düşünülmektedir (Şekil 24b). Kuzey kısmında yer alan, üç apsis ve dört sütunlu şapel Ayasofya Camii'nden daha eskidir. Batısındaki çan kulesi ise 1427 yılında yaptırılmıştır. Trabzon'un fethinden sonra 1573 yılında camii olarak dönüştürülebilmiştir. 1864 yılında onarım gören camii, 1. Dünya Savaşı'nda askeri hastane ve depo olarak kullanılmış, 1958'e kadar tekrar camii işlevi devam ettirilmiştir. 1958-1962 yılları arasında müze olarak restorasyonuna başlanmış, 1964'te ziyarete açılmıştır (Karpuz, 1990). 28.06.2013 tarihinde yeniden camii olarak kullanıma açılmıştır (URL-18, 2021). İlk camiye dönüştürüldüğünden beri yapının çan kulesine minare işlevi yüklenerek bu ihtiyaç giderilmiştir (Tuluk vd., 2010).



Şekil 24. (a) Ayasofya Camii, (b) Camii'nin kuzeyindeki şapel kalıntısı

- Molla Siyah (Nakip) Camii (St. Andrew Kilisesi): Millet tarafından 11. yy.'la tarihlendirilen bazilika, günümüzün Pazarkapı Mahallesi'ndedir. Kuzey girişi sonradan eklenmiştir. Fetihten sonra 1557 yılından önce mescide dönüştürülmüştür (Şekil 25) (Özen vd., 2010).



Şekil 25. Molla Siyah Camii

- Kudrettin Camii (St. Philip Kilisesi): III. Aleksios'un kızı Anna tarafından, 1349-1390 tarihleri arasında yaptırılan kilise, 1665'te camiye dönüştürülmüştür (Özen vd., 2010). Günümüzde Esentepe Mahallesi'nde sınırları içinde Kudrettin Camii Sokak ve Topçuoğlu Sokak kesişiminde yer alır (Şekil 26a).



Şekil 26. (a) Kudrettin Camii, (b) Sarmaşıklı Camii

- Sarmaşıklı (Kemerkaya) Camii: Yapım yılı kesin olmayan fakat Bizans dönemine tarihlenen şapel günümüzün Kemerkaya Mahallesi'ndedir. 1523-1553 tarihleri arasında

camiye dönüştürülmüştür. Günümüzde iki katlı olan yapının üst katındaki kuzeybatı girişine merdivenler ile ulaşılmaktadır. Kuzeyine eklenen minareye bu kattan ulaşılır. Dükkân olarak kullanılan zemin katı 1992 yılında şadırvan olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 26b) (Özen vd., 2010).

- Küçük Fatih Camii: Orijinali Bizans şapeli veya kilisesidir. Günümüzün Bahçecik Mahallesi'nde yer almaktadır. Yapım yılı tam olarak bilinmemektedir. Fetihten sonra 1665 yılından önce camiye çevrildiği düşünülür. Son cemaat mahali yapının kuzeyine sonradan eklenerek mevcut giriş bu cepheye konumlandırılmıştır. Minare bu girişin batısına yapılmıştır. Yapının batı duvarının kaldırılması ve mekân eklenmesinden dolayı batısında olan girişin kaldırıldığı düşünülmektedir (Özen vd., 2010).
- Çömlekçi Muhtarlığı ve Okuma Salonu (Rum Kilisesi): Çömlekçi Kilisesi 14. yy. Bizans yapısıdır. (Özen vd., 2010). Çömlekçi Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır (Şekil 27a).
- Hüsnü Göktuğ Paşa Camii: Yapım yılı kesin olmamakla beraber, Bizans dönemi yapısıdır. Günümüzün Çömlekçi Mahallesi'nde bulunmaktadır. 1953 yılında Hüsnü Göktuğ Paşa tarafından dönüştürülerek camii olarak kullanılmaya başlamıştır (Şekil 27b) (Özen vd., 2010).



Şekil 27. (a) Çömlekçi Muhtarlığı ve okuma salonu, (b) Hüsnü Göktuğ Paşa Camii

- Kaledibi Kilisesi: 1306 yılında Theodora Tzanichites ve Gregory Kamachenos tarafından günümüzün Hızırbey Mahallesi'nde yaptırılmıştır. 1856 yılında orijinaline uygun biçimde yenilenmiştir. Kuzey, güney ve batı yönlerinde üç farklı kapısı bulunur. Trabzon'un fethinden sonra camiye dönüştürülmüş, sonrasında askeri depo olarak kullanılmıştır. 1998'de yapılan onarım çalışmasından sonra çok amaçlı salon olarak işlev görmektedir

(Şekil 28a) (Özen vd., 2010). Hızıbey Mahallesi sınırlarında, Haneci Sokak üzerinde bulunur.

- Kızlar (Theokephastos) Manastırı: Boztepe'nin kuzey yamacında bulunan manastır, 1349-1390 yılları arasında III. Aleksios döneminde kurulmuştur. İki avlu ve iki teras şeklinde, yüksek koruma duvarlarıyla çevrelenmiş bir manastır kompleksidir. İlk etapta manastırın güney kısmında kaya kilisesi, girişindeki şapel ve birkaç hücreden oluşmaktayken son halini 19.yy.'da almıştır. Kaya kilisesinin içerisinde kutsal su, III. Aleksios'un, eşi Teodora'nın, annesi Eirene'nin portreleri ve kitabeler vardır. 1876 yılında ölen metropolit Constantios'a ait mezar, ikinci terastaki tek apsisli kiliseyle giriş bölümündeki yapılar ve hücreler 19. yy.'da inşa edilmiştir (Şekil 28b) (Karpuz 1990; Özen vd., 2010).



Şekil 28. (a) Kaledibi Kilisesi, (b) Kızlar (Theokephastos) Manastırı

- İmaret Su Kemeri: Justinyen zamanına tarihlense de 13.yy.'da yapılmış olması daha muhtemeldir. Kaleye batıdan su taşıyan beş gözlü yığma su kemeridir (Şekil 29) (Karpuz 1990; Özen vd., 2010).



Şekil 29. İmaret Su Kemeri

2.2.2.2.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar

- Meydan Parkı (Gavur Meydanı, Kafir Meydanı, Meydân-ı Şark-î): Günümüzde Atatürk alanı veya Meydan Parkı olarak alınan bölge, Trabzon'a uğrayan seyyahların yazılarında ve Osmanlı kayıtlarında Gavur Meydanı, Kafir Meydanı veya Meydân-ı Şarkî isimleriyle anılmaktadır (Bostan, 1997; Üstün Demirkaya ve Tuluk, 2018). Kaynaklardan edinilen bilgilere göre, Meydân-ı Şarkî fetih öncesi dönemde kare anlamına gelen Maitanin adı ile anılmaktadır (Üstün Demirkaya, 2014).

Trabzon'un fethinden sonra sur içinde yaşayan varlıklı gayrimüslim halkın bir kısmı Ayafilibo, Meydân-ı Şarkî ve Yenicuma mahallelerinde ikame ettirilmişlerdir (Gologlu, 2013). Komnenos Hanedanlığı'ndan önce kurulduğu bilinen Meydan (Şekil 30), kilise etrafından örgütlenen bir mahalleden ziyade ticari bir merkez konumundadır (Üstün Demirkaya, 2014). Tzavara'ya göre, Komnenos Hanedanlığı (Pontus Rum Devleti) döneminde, Venedikliler'in Trabzon'da bir ticaret kolonisinin olduğu ve Meydan'ı da içine alan bir bölgeyi kapsadığı bilinmektedir. Venedikliler'in ticaret merkezi olan Meydan'da 1320 yılında Venedikliler tarafından bir kervansaray yapıldığı saptanmıştır (Küçükuğurlu, 2018). Dolayısıyla Meydan, kervanların toplandığı bir ticaret alanı olmuştur (Bryer ve Winfield, 1985).



Şekil 30. Meydan Parkı

18.yy.'a kadar Meydan ve çevresi boş, "mera" niteliğinde bir alandı (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019) ama 1869 yılında Trabzon'a gelen Deyrolle seyahati sürecinde tuttuğu inceleme notlarına Meydan'ı, Yeni Erzurum yolunun başlangıç noktası olarak kaydetmiştir. Deyrolle'nin anlatımlarından o dönemde Meydan ve çevresinin Trabzon'un en temiz, en hareketli ve en çekici mekânı olduğunu anlıyoruz (Usta, 1999; Goloğlu, 2013). Meydan'ın limana yakınlığı düşünüldüğünde, Hristiyan topluluğun yoğun olmasına rağmen inanç yapısı etrafında örgütlenmekten ziyade, Trabzon Erzurum yolunun giriş noktası, İran'dan gelen yolcular ve ticari mallarla denizin kavuştuğu bir ticaret merkezi konumundadır (Üstün Demirkaya, 2014).

Meydân-ı Şark-î, 19. yy.'da bir cazibe merkezi halini almış, çeşitli ticari yapılar bu alanda yoğunlaşmış ve konsolosluklar da burada toplanmıştır. Osmanlı idari yapılanmasının merkezi Ortahisar'da bulunurken, Meydan-ı Şark-î ekonomi, ticaret ve kültür merkezi olmuştur (Çiçek, 2015). Meydan'dan açılan iki sokak Uzun Sokak ve Kunduracılar Sokak'ı alışveriş mekânları halini aldı (Çiçek, 2015).

- Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi (Kavak/Kabak Meydanı): Trabzon Kalesi'nin batısında kalan Kavak/Kabak Meydanı, Gavur/Kafir Meydanı (Maitanin) gibi Trabzon'un kentsel görünümünü tamamlayan mekânlardan bir diğeridir (Üstün Demirkaya, 2014).

Trabzon Kalesi ve Ayasofya Kilisesi arasında kalan alan, Eastmond'a 13.yy. Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde tzykanisterion (polo oyun alanı) olarak kullanılmaktaydı (Tozer, 1881; Georgiadou, 2015). 1489 yılında Trabzon valisi olan Şehzade Sultan Selim'in bu alanda ok talimi yaptığı, okçuluk eğitimi yaptırarak, yarışmalar

düzenlettiği bilinmektedir (Goloğlu, 2013). Evliya Çelebi seyahatnamesinde tatil günlerinde paşaların cirit oynadığı bir alan olarak geçmektedir (Usta, 1999).

Bu mekân Türkiye Cumhuriyeti'nin erken dönemlerinde de önemli bir alan olarak kullanıma gelmiştir. Trabzon'un Beden Terbiyesi Bölge Asbaşkanı (Günümüzün Gençlik ve Spor İl Müdürü) Avni Aker'in öncü girişimleriyle stadyum yapılmak üzere alanın istimlak edilmesi için uğraşlar verilmiştir. Bu nedenle stadyuma Avni Aker ismi verilmiştir (URL-19, 2021). 1951'de 2400 kişilik kapasite ile hizmete giren stadyumda zaman içerisinde pek çok tadilat ve kapasite arttırımı çalışması yapılmış, 1966-2017 tarihleri arasında resmi futbol maçları düzenlenmiştir (URL-20, 2022). 2021 yılının Eylül ayında, yaklaşık 60 dönümlük alan Millet Bahçesi olarak hizmete girmiştir. Dinlenme, eğlenme ve spor amaçlı düzenlemeler yapılmış (URL-21, 2022), Avni Aker Stadyumunun tribününün bir kısmı bahçenin batı kısmında bırakılmıştır.

2.2.2.2.1.3. Koridor Tarihçesi

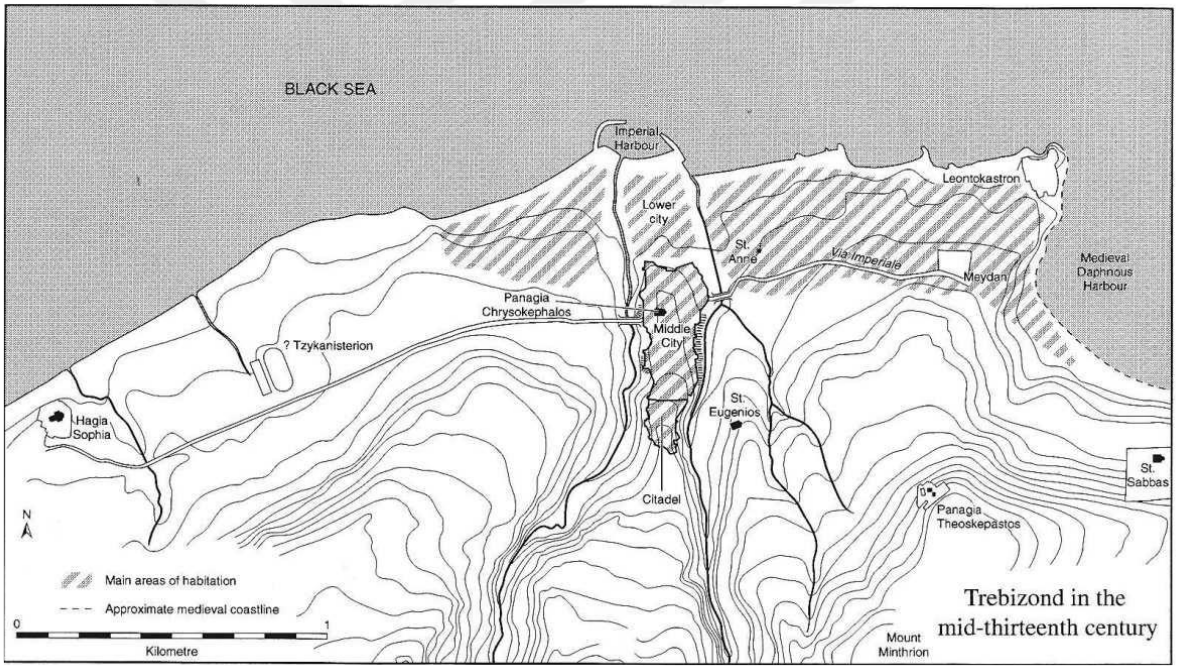
Trabzon; konumsal ehemmiyeti, korunaklı coğrafik yapısı, limanı ve Karadeniz'in doğusunda iç kesimlerle kıyıyı bağlayan en olanaklı konumda olmasıyla pek çok farklı uygarlığın dikkatini çekmiştir. Trabzon'a yerleşmiş olan uygarlıkların bıraktığı izler bugün yitirilmiştir fakat Trabzon'un topografik özellikleri, yerleşim alanı ile ilgili fikir vermektedir. İki derin vadi (Zağnos ve Tabakhane) arasında güneyden kuzeye uzanan bir sırt üzerinde kurulmuş olan ilk yerleşim alanı, güneyde Boztepe'ye yaslanmış kuzeyde Karadeniz'le sonlanmaktadır. Böylece dağlar ve vadiler yerleşim alanına sur görevi görmüştür. Liman ise bu sayede kolay tahkim edilebilir ve rüzgâra karşı korunaklı konumdadır (Üstün Demirkaya, 2014).

Pek çok eski kaynağa göre posta hizmetleri için yol ağı organizasyonu Roma'nın erken döneminde başlasa da organize yol ağı Cumhuriyet döneminde başlamıştır. Roma İmparatorluğu'nda kamuya açık yolların inşası ve bakımı genellikle devlet bütçesiyle finanse edilmektedir. Fakat zaman zaman yerel halk tarafından finansman katkısı sağlandığı, yerel halk ve pasif askerler tarafından da inşaat ve bakım işlerinin yapıldığı söylenebilir (MacKay, 1999).

Komnenos Hanedanlığı dönemi kent altyapısının biçimlenmesinde, mirasçısı olduğu Bizans (Doğu Roma) İmparatorluğu'nun kültürel birikim ve pratiklerinin etkili olması önüne geçilemez bir sonuçtur (Üstün Demirkaya, 2014). Anadolu'da devralınan Bizans kentlerinin

mekânsal kurgusu biçimlenirken kiliseler, dini odak noktaları; kale, askeri-yönetim odağı; pazar yeri ise ekonomik işlevli odak noktalarıdır. Bizans döneminde pazar yerleri genellikle kent surları dışında kurulduğu için Bizans kentlerinin mekânsal omurgasının temeli, dini ve savunma unsurları üzerine şekillendirilmiştir denebilir (Özcan, 2010).

Eastmond'un haritası (Şekil 31), Trabzon'unun 13. yy.'da limanlarını, polo oyun alanını (Tzykanisterion), Meydan'ı, önemli dini yapılarını, yerleşim alanlarını, ulaşım hatlarını ve diğer önemli yerlerini göstermektedir. Kale içindeki yolların uzun törensel yürüyüşler için yeterli olmaması, Ortahisar'ı Ayasofya'ya ulaştıran güzergâhın törensel bir yol gerekliliğinden doğduğu kanısını ortaya koymaktadır. Ayrıca kaleden Tzykanisterion'u geçerek Ayasofya'ya uzanan törensel yolun, Konstantinopolis'e bir öykünme olarak oluşturulduğunu düşündürmektedir (Georgiadou, 2015).



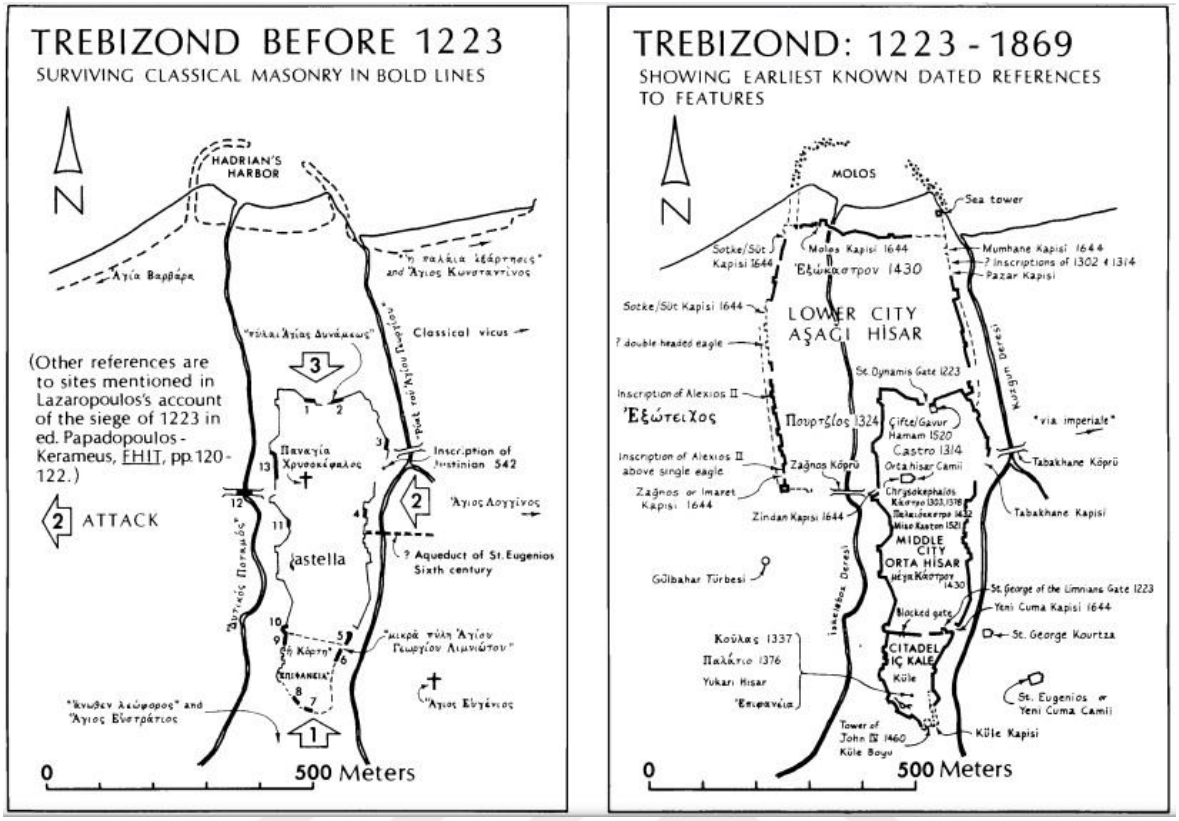
Şekil 31. 13.yy. ortalarında Trabzon'un kentsel alanlarını gösteren harita (Eastmond'dan aktaran Georgiadou, 2015).

Trabzon'un doğu banliyösündeki yerleşim alanları, doğu banliyösünü kuzey ve güney kısımlara ayıran "emperyal yol (Via Imperiale)" boyunca düzenlenmiştir (Georgiadou, 2015). Eastmond'un haritasına bakıldığı zaman Tabakhane Köprüsünden başlayan "emperyal yol"un Uzun Sokak hattını takip ederek Meydan'a ulaştığı görülmektedir. Bryer ve Winfield'in (1985) "The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos" eserinde

yer alan, Trabzon kalesinin özellikle 1223-1869 yılları arasındaki durumunu gösteren harita (Şekil 32) üzerine Tabakhane köprüsünden doğu banliyösü çıkışında "via imperiale" yazısının işlendiği görülebilmektedir.

Komnenos Dönemi, Trabzon'da ticari yaşamın en hareketli olduğu zamanlardandır. Bu dönemde ticaret kolonileri kuran Ceneviz ve Venedikli tacirler, kendi kalelerine ve mahallelerine sahiplerdi. (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019). Osmanlı'nın fethi öncesinde Güzelsaray ve Mumhane arasındaki kıyı bölgesi, Ceneviz ve Venediklilerin ticaret bölgesi hâline gelmiştir. Bu bölge zamanla Trabzon halkı tarafından Frenk Mahallesi olarak adlandırılmıştır. 16. yy. başlarında yabancıların ticari faaliyetleri durdurulunca da bir süre Trabzon'da ticari faaliyetlerine devam ettikleri sanılmaktadır. Bu nedenle Çarşı Mahallesi'nde bulunan Trabzon'un merkez çarşısının Osmanlı fethinden önce şekillendiği söylenebilir. Trabzon bedesteninin konumu buna delil olarak sunulabilir (Aygün, 2021). Kentte incelemelerde bulunan Selina Ballance bugünkü Bedesten yapısının yerinde bir Ceneviz yapısı olabileceğini aktarmış (Bryer ve Winfield, 1985), Lynch (1901), güzel bir İtalyan yapısı örneği olarak vurgulamıştır. Moloz ve Mumhane kapılarının Ceneviz ve Venediklilerin ticaret bölgesi durumuna gelen çarşı, liman ve sur içini bağladığı anlaşılmaktadır (Tuluk, 2010a).

1404'te kente gelen Clavijo seyahatnamesine, "Deniz sahili boyunca uzanan bir cadde şehrin havalisinden birine varıyor. … şehre gelen bütün mallar, burada satılıyor. Denize yakın bir yerde sağlam duvarlarla çevrilmiş bir kale vardır. Bunlardan biri Venediklilere, biri Cenevizlilere aittir." notunu düşmüştür (Usta, 1999: 31). Burada seyyahın kaleden kıyı boyunca Meydan'ı da içine alan Leontocastron arasında bir caddeden söz ettiği görülmektedir. Bryer ve Windfield (1985), Clavijo'nun bahsettiği cadde ile ilgili olarak Kahramanmaraş Caddesi'ni işaret etmektedir. Öte taraftan Aşağıhisar'ın doğu cephesinde Kahramanmaraş Caddesi'nin Meydan'a uzanan bölümünde bir sur kapısının tanımlanmamıştır. Dolayısıyla Bryer ve Winfield'in (1985) bahsettiği koridor Kahramanmaraş Caddesi'nin Meydan ve Cumhuriyet Caddesi arasında kalan kısmı gibi görünmektedir. Meydan ve Çarşı bölgelerinin Osmanlı öncesi şekillendiği düşüncesinden yola çıkarak Bedesten Caddesi'ni takiben Alacahan Sokak, Semerciler Caddesi ve Kunduracılar Caddesi'nin oluşturduğu koridor da Meydan'a ulaştırmaktadır.

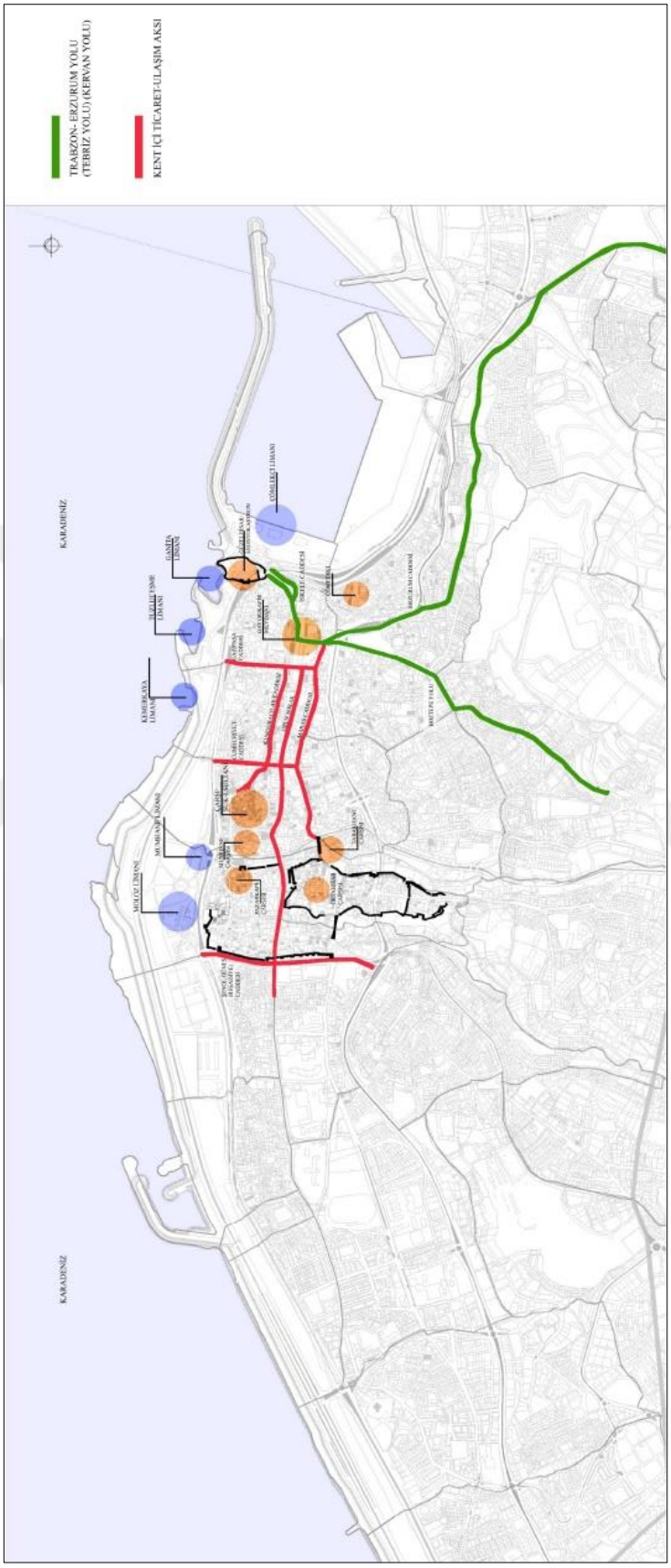


Şekil 32. Bryer ve Winfield'in (1985) Trabzon Kalesini gösteren haritası (Şekil 41 ve 42)

Kahramanmaraş Caddesi'nin kuzeyinde uzanan Kunduracılar Caddesi'nin kıyıya daha yakın konumda olması akla Clavijo'nun bahsettiği koridor olabileceği ihtimalini getirmektedir. Fakat Bryer ve Winfield (1985) çalışmasında, Trabzon'da sokakların düzenli dikdörtgenlerden oluşan klasik modülde biçimlendirilmediğini belirterek üç paralel caddeyi (Kunduracılar Caddesi, Kahramanmaraş Caddesi ve Uzun Sokak) önemsenmiştir. Kunduracılar Caddesi'ni Dafnos Limanı'na ulaştıran bir güzergâh olarak değerlendirilmiş, Kahramanmaraş Caddesi ise kentin "cardo[1]"su olarak tanımlanmıştır. Meydan bölgesi ise kentin agorası[2] olarak gösterilmiştir. Kaya (1998) ise Gazipaşa Caddesi'nin kentin stoası[3] olabileceği ihtimali üzerinde durmuştur.

Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, eski çağlardan beri güzergâhı günümüze neredeyse hiç değişmeden gelen koridordur ki; doğu-batı kültür iletişimini ve ticaretini sağlamak için yapılan

[1] Cardo: Roma kentlerinde şehrin orta yerinde decumanus ile kesişen kuzey-güney doğrultulu caddedir. Decumanus ise kentin ortasında cardo ile kesişir ve doğu-batı doğrultuludur (Wycherley, 2011).
[2] Agora: Helen kentlerinde kentin merkezi niteliğindeki; iş yaşamından, toplumsal yaşamdan ve siyasal yaşamdan gündelik kesitler sunan, kent sakinlerinin toplandığı kamusal alanıdır (Wycherley, 2011).
[3] Stoa: Agoranın çevresinde konumlandırılan sütunlu yol veya galeri (Wycherley, 2011).



Şekil 33. İpek Yolu güzergâhı ve diğer ticaret-ulaşım işlevli kentsel koridorlar (Üstün Demirkaya, 2014).

koridorların en önemlisi olmakla birlikte askeri ehemmiyeti de zaman zaman artıp azalmıştır (Şekil 33) (Üstün Demirkaya 2014).

2.2.2.3. Osmanlı Devleti Dönemi'nde Trabzon

Trabzon Devleti hükümdarı David'in Hristiyan dünyası ile temas kurma çalışmalarını takip eden Fatih Sultan Mehmet, Osmanlı Devleti aleyhinde bir topluluğun oluşmasını engellemek için önlem almak durumunda kalmış, 1961 yılında bir sefer düzenleyerek Doğu Karadeniz'e doğru ilerlemiştir. Öncelikle Ceneviz hâkimiyetindeki Amasra, Candaroğlu hâkimiyetindeki Kastamonu ve Sinop'u Osmanlı'ya katmıştır (İnan, 2003). Sinop'tan Sivas'a ilerleyerek Uzun Hasan ile savaşmış, Akkoyunluların Trabzon'a yardım etmemesi ve Osmanlı'ya bağlı yerlere dokunmaması kaydıyla anlaşmaya varılmıştır. Bunun üzerine Fatih Sultan Mehmet Trabzon'a yönelmiştir (Goloğlu, 2013). Osmanlı Donanması bu sırada Trabzon'a gelmiş mücadeleye başlamıştır. Fatih Sultan Mehmet öncülüğündeki ordu da güneyden Trabzon'a ulaşmış ve David'in teslim olmasıyla 1961 yılında Trabzon fethedilmiştir (Goloğlu, 2013; Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019).

Fetihten sonra sur içinde Müslüman halk sur içine yerleştirilmiş gayri müslümler ise sur dışındaki mahallere yerleştirilmiştir (Üstün Demirkaya, 2014). Panaghia Chrysokephalos (Altın Başlı Meryem) Kilisesi, gerekli dönüşüm ve onarım işleri gerçekleştirildikten sonra Fatih Camii'ne dönüştürülmüştür. Ayrıca St. Eugenius Kilisesi, Yenicuma Camii'ne dönüştürülmüş, Fatih Sultan Mehmet Trabzon'daki ilk Cuma namazını burada kılmıştır (Goloğlu, 2013).

Fatih Sultan Mehmet Trabzon'dan ayrılırken yönetimi, Gelibolu Sancak Beyi Kazım Bey'e bırakmıştır (Goloğlu, 2013). Salnamelere göre Trabzon sancak olduğunda Hızır Bey kentin ilk valisi olarak 1962'de göreve başlamıştır (Üstün Demirkaya, 2014). Yine Salnamelerden anlaşılmaktadır ki; Hızır Bey 1965'te emekli olmuş, 1969'a kadar görev yapacak olan Zağnos Paşa vali olarak atanmıştır (Goloğlu, 2013).

1470'de Fatih Sultan Mehmet'in torunu Şehzade Sultan Abdullah'ın vali olmasıyla Trabzon bir şehzade sancağı olmuştur. Bir diğer torunu, Şehzade Yavuz Sultan Selim 1489 yılında Trabzon'da valilik yapmıştır. Şehzade Selim'in vali olduğu dönemde Kanuni Sultan Süleyman 1494'te Trabzon' da doğmuştur ve 15 yaşına kadar burada yaşamıştır (Goloğlu, 2013).

Yavuz Sultan Selim'in valiliği sırasında Trabzon içinde bulunduğu bölgede önemli bir askerî üs mertebesi kazanmıştır. Bilhassa 16. yy. sonlarından 18. yy.'nin de dahil olduğu bir dönemde Trabzon büyük bir askerî ikmal merkezi halini almıştır (Anonim, 2012).

1521'de ve 1526'da ayrı ayrı Trabzon valiliğine getirilen İskender Paşa, şehrin bayındırlık işleriyle fazlaca ilgilenmiş, Trabzon'da vefat etmiştir (Goloğlu, 2013).

Usta (2015), Trabzon'un fetih akabinde Rûm (Anadolu) Eyaleti dahilinde bir sancak olarak teşkilatlandırıldığı ve merkez olduğu bulgusuna ulaşmıştır. Trabzon sancağı 1514'te Erzincan-Bayburt vilâyetine; 1517 yılının sonlarında Anadolu Eyaletine; 1520'de yeni kurulan ''Vilâyet-i Rum-ı Hadis''e; 1535'te de Erzurum Eyaletine dahil edilmiştir. Sonrasında 1580-1581'de Batum Sancağı ile birleştirilerek eyalet haline getirilmiştir. 19. yy. ortalarında Samsun (Canik) Sancağının da katılmasıyla Trabzon eyaleti en geniş sınırlarına ulaşmıştır ama 1877-1878 yılında Batum'un Osmanlı hakimiyetinden çıkmasıyla Trabzon Eyaleti daralmaya başlamıştır (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019).

18. yy.'da Trabzon'un yakın çevresinde çıkan savaşlar nedeniyle şehrin valilileri savaşlarda görevlendirilmiş, bu nedenle halkın merkezi otoriteye güveni kırılmıştır. Yapılan usulsüzlükler ve ağır vergiler kent sakinlerinin başta İstanbul olmak üzere daha iyi koşullarda yaşayabileceklerini umdukları yerlere göçmesine sebep olmuştur (Öksüz, 2004).

Trabzon tarih boyunca coğrafi konumundan kaynaklı olarak bir ticaret merkezi olmuştur. Yaşanan olumsuzlukların ticari faaliyetleri engellememesi için bu dönemde önlemler alınmıştır (Öztürk, 2004). Öteki taraftan Ruslar Karadeniz ticaretine ortak olmak istiyorlardı. Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Akdeniz ve Karadeniz'de ticaret yapma hakkına sahip oldular ve Trabzon Limanı Ruslar tarafından ticari amaçlı kullanılmaya başladı (Bostan, 1995). Böylelikle 19. yy., Trabzon'un uluslararası ticarete açılmasıyla, ticari faaliyetlerin en canlı olduğu dönemlerden biri olmuştur (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019).

Adli, askeri ve idari alanlarda yenileşmelerin tecrübe edildiği Tanzimat döneminde Trabzon da birtakım değişimlere sahne olmuştur. Askeri ve sivil okulların açılmasıyla eğitimsel ve kültürel eylemlerle birlikte bir takım imar faaliyetlerinde de dikkate değer ölçüde bir artış meydana gelmiştir (Üstün Demirkaya, 2014).

1839 yılında ilan edilmesine rağmen Yılmaz'a (2012) göre Tanzimat yeniliklerini uygulayabilecek yönetici heyetin yoksunluğu uygulamaların başlamasının 1947'lere kadar gecikmesine neden olmuştur. Reel anlamda Trabzon'da Tanzimat uygulamalarının ilk adımları şeriye sicillerine yansıdığı kadarıyla İsmail Rahmi Paşa tarafından valiliği

döneminde atılmıştır. Dönemin hükümeti tarafından Vali İsmail Rahmi Paşa'ya yapılacak yenilikleri içeren bir talimatlar listesi gönderilmiştir (Yılmaz, 2012).

1916 ve 1918 yılları arasında Trabzon'un maruz kaldığı Rus işgali ile Trabzon, Fatih'in fethinden sonra ilk defa başka bir milletin egemenliği altına girmiştir. Rus işgali Trabzon'da dramatik değişiklikler meydana getirmiştir. Kentin Türk-İslam kimliğini yok etmek için çabalar sarf edilmiştir. Yapılan değişiklikler Rusların Trabzon'da daimî olarak kalma ideallerini gösterir niteliktedir. Bolşevik devrimi bu ideallerin yarıda kalmasına neden olmuş, Rus işgali sonlandırılmıştır (Bayındır, 2014).

Rus işgali sonlandırıldıktan sonra Trabzon'a dönen muhacirler ve kenti ziyaret eden gazeteciler düş kırıklığı yaşamışlardır. Kent harabeye dönmüş ve sağlıksız koşullar ortaya çıkmıştır (Başkaya, 2019).

2.2.2.3.1. Osmanlı Devleti Dönemi'nden Günümüze Gelen Önemli Unsurlar

2.2.2.3.1.1.Yapısal Unsurlar

- İç Kale Camii: Sultan II. Beyazıd'ın oğlu Şehzade Abdullah tarafından annesi Şirin Hatun adına 1470 yılında yaptırılmış, mevcut halini 1891 yılında almıştır. Camini kitabesi girişin sağındaki çeşmenin üzerindedir. Yapı 1869 yılında tamir görmüştür. Son cemaat mahallinin batısında minaresi bulunmaktadır (Şekil 34) (Karpuz, 1990).



Şekil 34. İç Kale Camii

• Gülbahar Hatun Camii: Yavuz Sultan Selim tarafından 1514 yılında annesi Gülbahar Hatun anısına yaptırılmıştır (Şekil 35a). 1883-1884 yılları arasında onarım gördüğüne dair kitabesi bulunmaktadır. Kuzey tarafında girişi olan kare planlı iç mekânın üzeri kubbe ile örtülüdür. Kuzeyinde bulunan küçük mekân ile beş kubbeli son cemaat revakı yer almaktadır. Günümüzde son cemaat yerinin üç tarafı saçaklarla çevrelenmiştir. Yapının kuzeybatısında bulunan minaresi tek şerefeli (Özen vd., 2010), klasik Osmanlı minaresi tarzındadır (Karpuz 1990).

Günümüzde Atapark'ın güneyinde bulunan yapı, bir külliye içerisinde yaptırılmıştır. Külliyenin içinde cami, türbe, mektep, imaret, hamam ve medrese bulunmaktaydı. Günümüze sadece cami ve doğusundaki Gülbahar Hatun türbesi gelebilmiştir (Karpuz 1990).

• İskender Paşa Camii: Caminin 1529 yılında yapıldığına dair kitabe giriş kapısının üzerindedir. Ayrıca 1882 yılında onarım gördüğüne dair kitabede burada bulunur. 1971 yılında doğudan bir kapı açılmış, batısına da yeni bir kısım eklenmiştir. Camiye yapılan onarımlar ve ilaveler orijinalliğine zarar vermiştir. Avlusundaki medrese ve batısına konumlanan mezarlık kaldırılmıştır. Sadece avlusunda İskender Paşa'nın mezarı bırakılmıştır (Karpuz, 1990). Meydan'ın doğusunda yer almaktadır (Şekil 35b).



Şekil 35. (a) Gülbahar Hatun Türbesi ve Camii, (b) İskender Paşa Camii

• Hasan Ağa Camii: 1548 yılında Hacı Hasan Ağa tarafından yaptırılmıştır. Mumhane mevkiinde Sakız Meydanı'nda yer almaktadır. 1884-1885 yıllarında onarıldığına dair kitabesi bulunmaktadır (Şekil 36a) (Özen vd. 2010).

• Erdoğdu Bey Camii: 1577 tarihinde Erdoğdu Paşa tarafından günümüzdeki Erdoğdu Mahallesi'nde yaptırılmıştır. 1899 yılında onarım gördüğüne dair kitabesi bulunmaktadır

(Karpuz, 1990; Özen vd., 2010). Avlu girişi ve yapı girişi kuzeye bakmakta, Kıble Sokak'a açılmaktadır (Şekil 36b).



Şekil 36. (a) Hasan Ağa Camii, (b) Erdoğdu Bey Camii

- Ebubekir (Semerciler) Camii: Caminin 1759 tarihli vakfiye kaydı bulunmaktadır. Giriş kısmında 1820 tarihli onarım kitabesi bulunmaktadır. Kentin ticaret merkezinde Trabzon bedestenine yakın konumdadır (Şekil 37a). Kuzeyindeki ve batısındaki girişlerden harime girilmektedir. Yapının kuzeydoğusunda şadırvan, güneybatısında minare yer almaktadır (Karpuz, 1990; Özen vd., 2010).
- Hızırbey Camii: Güney cephesindeki kitabeye göre 1798 yılında inşa edilen camii, 1837 yılında ve 1903 yıllında onarım gördüğünü gösteren ayrı ayrı kitabelere sahiptir (Özen vd., 2010). Girişi batı cephesindedir ama doğu cephesinde de kullanılmayan bir kapısı bulunmaktadır. Minaresi kuzeybatı köşesindedir (Yüksel, 1991). Günümüzde Hızırbey Mahallesi içinde yer alır, güneyinden Kahramanmaraş Caddesi uzanır (Şekil 37b).



Şekil 37. (a) Ebubekir (Semerciler) Camii, (b) Hızırbey Camii

- Hacı Yahya Camii: 1781-1782 yılları arasında Hacı Abdullah tarafından yaptırılmıştır. Çarşı Mahallesi'nde, Vakıf Han'ın güneydoğu köşesinde yer almaktadır. Caminin harimine güney cephesinden merdiven ile ulaşılır, girişin bitişiğinde şadırvan nişi yer almaktadır (Özen vd., 2010).
- Hamza Paşa Camii: 18.yy.'ın ilk yarısında yaptırılmıştır. Gülbahar Hatun Mahallesi'ndeki Küçük İmaret Mezarlığı'nın batısındadır. Minaresi caminin batısındadır (Özen vd., 2010). Doğusunda haziresi bulunur (Şekil 38a).
- Çarşı Camii: 1839 yılında Trabzon valisi Haznedar Osman Paşa tarafından yaptırılmıştır. 16 yy.'da yapının yerinde Hacı Kasım Mescidi'nin varlığı vakfiye kayıtlarından anlaşılmaktadır. Döneminde kentin en büyük camisi olan yapı eğimli bir arazi üzerine inşa edildiğinden kuzey cephesinde bulunan son cemaat mahalline ticari birimler yerleştirilmiştir. Minare batı köşesinde konumlandırılmıştır (Şekil 38b) (Karpuz, 1990).

Caminin harimine doğu ve batı cephesinden giriş bulunmaktadır. Caminin doğusundaki medreseler ve batısındaki muvakkithanesi yıkılarak yerine şadırvan yapılmıştır (Karpuz, 1990). Günümüzde Çarşı Mahallesi içinde, Kemeraltı mevkiindedir. Kuzeydoğusunda Bedesten bulunur.



Şekil 38. (a) Hamza Paşa Camii ve Haziresi, (b) Çarşı Camii

- Musa Paşa Camii: 1668 yılında Musa Paşa tarafından yaptırıldığına dair kitabesi bulunmaktadır. Ortahisar'da Musa Paşa Sokak'ta yer almaktadır (Şekil 39a) (Özen vd., 2010). Günümüzde güney kısmında Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı uzanır.
- Hacı Kasım Camii: 1821 yılında Hazinedarzade Osman Paşa tarafından yaptırılmıştır. Daha önce bulunduğu yerdeki ahşap mescidin yanması nedeniyle yaptırılmıştır (Özen vd., 2010). Minare kuzeybatı köşesinde girişi ise yapının kuzeyinde

konumlandırılmıştır (Yüksel, 1991). Günümüzde Cumhuriyet Mahallesi içindedir, güney tarafından Yavuz Sultan Selim (Tanjant) Bulvarı uzanır (Şekil 39b).

- Konak Camii: Caminin kesin yapım tarihi bilinmemektedir ama 1842 tarihli vakfiye kaydı bulunmaktadır. Giriş kapısında 1883 tarihli onarım kitabesi bulunmaktadır. Cami günümüzün Cumhuriyet Mahallesi sınırları içinde kalan Uzun Sokak üzerindedir (Şekil 39c) (Özen vd., 2010).



Şekil 39. (a) Musa Paşa Camii, (b) Hacı Kasım Camii, (c) Konak Camii

- Hacı Salih Camii: 1860 yılında Hacı Salih tarafından yaptırılmıştır. Çarşı Mahallesi'nde Alacahan'ın batı duvarı bitişiğinde yer alan caminin girişi kuzeydedir. Alt kısmında üç adet dükkân mevcuttur. Kuzeybatısında minaresi bulunur (Şekil 40a) (Özen vd., 2010).
- Ortahisar Mescidi: 1866 yılında Pir Nazifi'nin başatlığı ile Sultan Abdüllaziz'in ve halkın desteği ile Saraçzade tarafından yaptırılmıştır. Yapı Fatih Camii'nin kuzeyinde, Ortahisar Mahallesi'nde yer almaktadır. (Özen vd., 2010).
- Tavanlı Camii: Karpuz 1990'a göre 1874 yılında Nemlizadeler tarafından, Horuloğlu ise Ketenci Zade Hacı Mehmet tarafından yaptırıldığını yazar. Girişindeki kitabede onarımı 1890 olarak tarihlenmiştir (Şekil 40b) (Özen vd., 2010).

Son cemaat mahallinin batısında minaresi, doğusuna bitişik konumda çeşmesi bulunmaktadır. Yapının kuzeyindeki girişi kemerli yapıdadır (Karpuz, 1990). Boztepe Caddesi ile Nemlioğlu Konak Sokak'ın kesiştiği köşede yer alır.



Şekil 40. (a) Hacı Salih Camii, (b) Tavanlı Camii

- Ahi Evren Camii: Avlu girişindeki yapım kitabesine göre 1890 yılında yaptırılan camiinin, bitişiğinde bulunan Ahi Evren Türbesiyle aynı zamanda yaptırıldığı düşünülmektedir. Girişi kuzey cephesinin batısında kalmaktadır, minaresi yapının kuzeybatı köşesinde kalmaktadır (Özen., 2010). Boztepe Mahallesi sınırları içerisinde Boztepe piknik alanına yakın bir mevkiide bulunur.
- Hoca Halil Camii: 1896 yılında yıkılan başka bir caminin bulunduğu yere inşa edilmiştir. Minare eski yapıdan kalmadır (Özen vd., 2010). Aşağıhisar surları içinde Pazarkapı Mahallesi'nde yer alır (Şekil 41a).
- Tekke Camii: Yapı 19. yy. sonunda yaptırılmış olmasına karşın, daha önce bulunduğu noktada 1591-1592 yılında Derviş Ali Baba tarafından yaptırılan bir tekkenin bulunduğu, 1842-1843 tarihli vakıf kaydına göre camiye dönüştürüldüğü düşünülmektedir. Minaresi kuzey cephededir (Özen vd., 2010). Girişi kuzey cephede bulunmaktadır. Günümüzde Gazipaşa Mahallesi sınırları içinde yer alır ve Tekke Camii Sokak üzerinde bulunur (Şekil 41b).
- Askeri Camii: 1911-1912 yıllarında Hasan Paşa tarafından askeri hastanenin içerisine yaptırılmıştır. Günümüzde Erdoğdu Kışlasının içerisinde kalmaktadır. Girişi kuzeyde, minaresi kuzeybatı köşesindedir (Özen vd., 2010). Günümüzde Erdoğdu Mahallesi sınırları içinde bulunur.

- Ortahisar Muvakkithanesi: Kitabesinin olmamasından dolayı kesin yapılış tarihi bilinmemektedir. Ama 19. yy.'da yapıldığı tahmin edilmektedir. Yapının güneyinde Fatih Camisi yer almaktadır (Karpuz, 1990).
- Santa Maria Kilisesi: 1852-1874 yılında yaptırılan kilise Osmanlı Dönemi yapısıdır. İtalyan Katolik Kilisesi olarak da bilinen kilise, günümüzde Trabzon'da ibadete açık olan tek kilisedir ve Vatikan'a bağlıdır. Yüksek duvarlar ile çevrili yapılar topluluğundan ibaret olan kilise, dikdörtgen planlı ve Barok tarzında inşa edilmiştir. (Özen vd., 2010). İskenderpaşa Mahallesi'nde Sümer Sokak üzerinde bulunur (Şekil 41c).



Şekil 41. (a) Hoca Halil Camii, (b) Tekke Cami, (c) St. Maria Kilisesi

- Değirmendere Köprüsü: 1891 tarihinde Değirmendere üzerine Nemlizadeler'in yaptırdığı dört gözlü köprüdür (Karpuz, 1990). Gözlerden üçü aynı boyda biri daha küçük boyutludur. Günümüze ulaşan kesme taştan yapılan köprü, Trabzon Belediyesi'nin Başmühendisi Isodor de Sulima Ralsnonomy tarafından projelendirerek, sel yüzünden yıkılan başka bir köprünün yerine yaptırılmıştır. Köprünün uzunluğu 137 m, ayaklarının tabandan yüksekliği 7 m olup, köprünün tabandan yüksekliği 5 m.'dir. (Üstün Demirkaya, 2014).

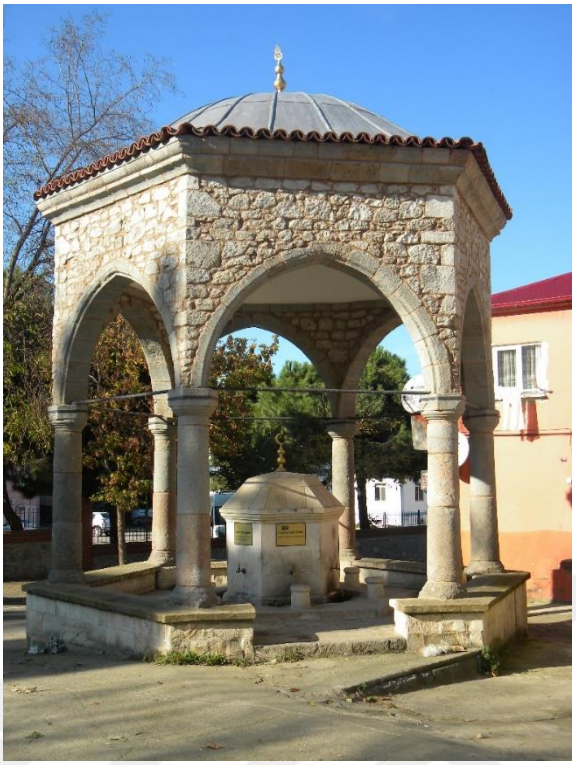
Köprünün batı yönüne eklenen tahliye kemeri, üzerinden araç geçirilmesi nedeniyle korkuluklarının yenilenmesi ve tabliyesinin yükseltilmesi gibi değişiklikler yapılmıştır (Üstün Demirkaya, 2014). Günümüzde Sanayi Mahallesi sınırları içinde yer alır.

- Tuzlu Çeşme: Yapım tarihi ve yaptıran kişiyle ilgili herhangi bir bilgi olamamakla beraber Osmanlı Dönemi yapısı olduğu ve şehrin en eski eserlerinin arasında olduğu düşünülmektedir. Cumhuriyet Mahallesi'nde Tabaklar Sokak üzerinde bulunur (Şekil 42a) (Özen vd., 2010).
- İskender Paşa Çeşmesi (Pazarkapı Mah.): 1523 yılında İskender Paşa tarafından yaptırılmıştır. Hoca Halil Camii'nin karşısında bulunur (Şekil 42b) (Özen vd., 2010). Trabzon'da iki adet daha İskender Paşa'ya atfedilen çeşme bulunur. Bunlardan biri 1520 tarihli İskender Paşa Camii'nin doğusunda yer alır, diğeri 1557 tarihli olup Islahhane Sokak'ta konumlanır (Şekil 44a) (Karpuz, 1990).



Şekil 42. (a) Tuzlu Çeşme, (b) İskender Paşa (Pazarkapı) Çeşmesi

- Soğuk Çeşme: Ne zaman ve kim tarafından yaptırıldığı belli değildir. Kitabesinden 1444 yılında yaptırılmış olabileceği tahmin edilmektedir (Özen vd., 2010). 1 No'lu Erdoğdu Mahallesi'nin girişinde Şehit Albay Osman Ertosun Caddesi üzerinde bulunur.
- Kabak/Kavak Meydanı Şadırvanı: Kesin yapım tarihi bilinmemekle beraber 16. yy.'da yapıldığı düşünülmektedir. Altı adet taş sütun tarafından taşınan altıgen formlu kubbe ile örtülüdür. Gülbaharhatun Mahallesi'nde, Kavak Meydanı'nın kuzeydoğu köşesinde yer alır (Şekil 43) (Karpuz, 1990; Özen vd., 2010).



Şekil 43. Kabak/Kavak Meydanı Şadırvanı

• Pazarkapı Çeşmesi (Mehmet Avni Sokak'taki Çeşme): 1718-1719 yılları arasından İskender Paşa tarafından yaptırılmıştır. Pazarkapı Mahallesi'nde bulunmaktadır (Özen vd., 2010).

• Kethüdazade Emin Ağa Çeşmesi: Tescil fişlerine göre 1834'te, Karpuz'a (1990) göre 1844'te Hacı Emin Ağa tarafından yaptırılmıştır. Bir yapının duvarına gömülü olan çeşme, iki sütuna oturan sivri bir kemer şeklindedir (Şekil 44b) (Karpuz, 1990; Özen vd., 2010).



Şekil 44. (a) İskender Paşa Çeşmesi (Islahane Sok.), (b) Kethüdazade Emin Ağa Çeşmesi

Çarşı Mahallesi'nde Emin Alemdar Sokak'ta bulunur. Çarşı Mahallesi'nde, 1836 yılında Kethüdazade Emin Ağa tarafından yaptırılan bir çeşme daha bulunmaktadır. 1981'de yıkılan bu çeşmenin replikası ve kitabesi Kemerkaya Mahallesi'nde, İller Sokak'ta bulunur (Özen vd., 2010).

- Manastır Çeşmesi: 1839 yılında Hacı Yoroğlu İstozaoğlu Yorika tarafından yaptırılmıştır. Çeşme, Boztepe Mahallesi'nde Kızlar Manastırı'nın güneybatısında bulunur (Özen vd., 2010).
- Abdullah Paşa Çeşmesi: 1844 yılında Haznedarzade Abdullah Paşa tarafından yaptırılmıştır. Kitabesinden Taksim Meydanına yapıldığı anlaşılan çeşme, Hüsnü Göktuğ Paşa tarafından bugünkü bulunduğu yere (Zağnos Burcu'nun doğu cephesi) taşınmıştır (Şekil 45a) (Karpuz, 1990; Özen vd., 2010).
- Çarıkçızade Hacı İsmail Çeşmesi: 1883'te Hacı İsmail Efendi tarafından yaptırılmıştır. Şehit Refik Cesur Caddesi'nin Yukarıhisar surları içinde kalan kısmında batı sınırında yer alır (Şekil 45b) (Özen vd., 2010).



Şekil 45. (a) Abdullah Paşa Çeşmesi, (b) Çarıkçızade Hacı İsmail Çeşmesi

- Derviş Ali Kaptan Çeşmesi: 1838'de Derviş Ali Kaptan tarafından yaptırılmıştır. Yenicuma Mahallesi'nde, Cephanelik'in kuzeybatısında yer alır (Özen vd., 2010).

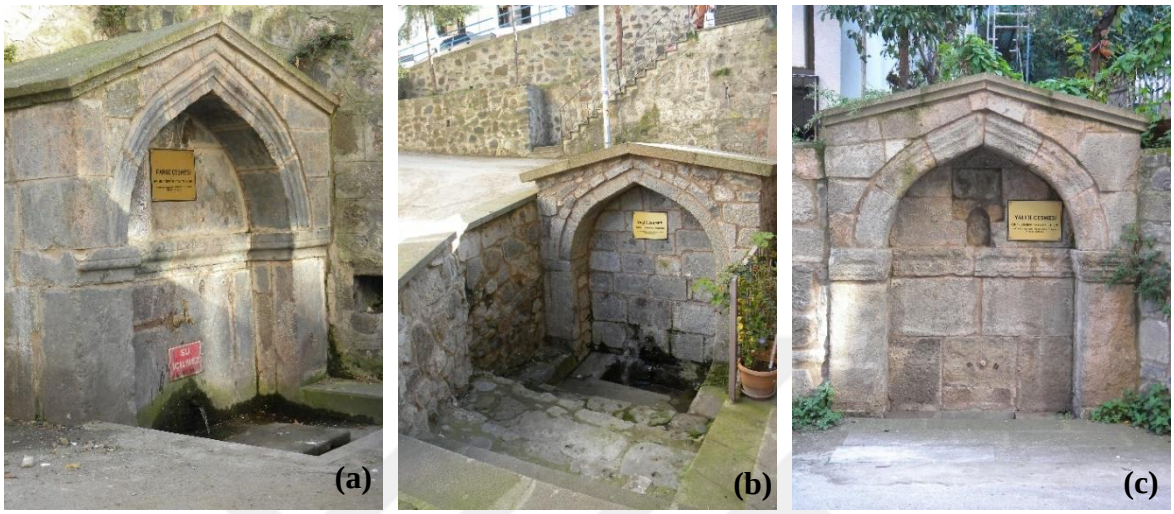
- Hafız Mehmet Çeşmesi: 1882-1883 yıllarında Hafız Mehmet Evliya tarafından yaptırılmıştır. Esentepe Mahallesi'nde bulunan çeşme, Erzurum Caddesi üzerindedir (Özen vd., 2010).
- Askeri Çeşme 1: 1884'te Fatma Hanım tarafından yaptırılan çeşme, Erdoğdu Mahallesi'nde Askeri Hastane'nin doğu cephesinde konumlanmaktadır (Özen vd., 2010).
- Abdülhamit Liman Çeşmesi: 1893 yılında Sultan Abdülhamit anısına yapıldığı anlaşılmaktadır. Kesme taştan yapılan çeşmenin üzerinde çeşitli kabartmalar ve dikdörtgen formlu çeşmeyi üçe bölen iki adet sütun bulunur. İskender Paşa Mahallesi'nde Liman Caddesi üzerinde bulunur (Şekil 46a) (Özen vd., 2010).
- Seyit Mehmet Çeşmesi: Kitabesine göre 1500 yılında Seyyit Hacı Mehmet tarafından yaptırılmıştır. İnönü Caddesi üzerinde jandarma binasının karşısından Atapark duvarının kuzeyine taşınmıştır (Şekil 46b) (Karpuz, 1990).



Şekil 46. (a) Abdülhamit Liman Çeşmesi, (b) Seyit Mehmet Çeşmesi

- Faroz Çeşmesi: 19. yy.'da yapıldığı bilinen çeşme, Yalı Mahallesi'nde Şamlıoğlu Sokak'ın güneyinde yer alır (Şekil 47a) (Özen vd., 2010).
- Yalı Çeşmesi: Yalı Camii'nin batısında yer almaktadır. Osmanlı Dönemi yapımıdır. Halen kullanılmaktadır (Şekil 47b) (Özen vd., 2010).
- Yalı II Çeşmesi: 19. yy.'da yaptırılmıştır. Yalı Camii'nin karşı sırasındaki bir bahçe duvarında, Camili Sokak üzerinde yer alır (Şekil 47c) (Özen vd., 2010).
- Arafilboyu Çeşmesi: Yapım tarihi bilinmese de Osmanlı Döneminde yapıldığı düşünülmektedir. Esentepe Mahallesi'nde Erzurum Caddesi'nin güney kenarında bulunur (Özen vd., 2010).

• Baruthane Çeşmesi: 1905'te Yaylıoğlu Ahmed Ağa tarafından yaptırılan çeşme, Boztepe Mahallesi, Cephanelik'in alt kısmında yer alan yol üzerinde konumlanır (Özen vd., 2010).



Şekil 47. (a) Faroz çeşmesi, (b) Yalı Çeşmesi, (c) Yalı II Çeşmesi

• Kıroğlu Çeşmesi: 20. yy.'da Osmanlı Dönemi çeşmesidir. Hızırbey Mahallesi'nde Kahramanmaraş Caddesi üzerinde yer alır (Şekil 48a) (Özen vd., 2010).

• Hızır Bey Mahallesi'ndeki Çeşme: Yapım yılı bilinmemektedir (Özen vd., 2010). Camili Sokak'tadır. Üzerinde Arap alfabesiyle yazılmış kitabesi bulunur (Şekil 48b).



Şekil 48. (a) Kıroğlu Çeşmesi, (b) Hızır Bey Mahallesi'ndeki Çeşme

- Fatih Camii'nin güneyindeki çeşme: Zağnos Caddesi'nden ve Pertev Paşa Sokak'a dönen köşede bulunur. 20. yy. Osmanlı çeşmesidir. Orijinal görünümü değiştirilmiştir (Özen vd., 2010).
- Ayasofya Camii Bahçesindeki Çeşme: Kim tarafından ve ne zaman yaptırıldığı bilinmemektedir. Düzgün olmayan taş döşemeye sahiptir (Şekil 49) (Özen vd., 2010).



Şekil 49. Ayasofya Bahçesindeki Çeşme

- Boztepe Mahallesi'ndeki Çeşme: Kitabe yeri boş olduğu için yapım yılı ve yaptıran bilgisi mevcut değildir. Sabah Sokak üzerindedir. Osmanlı Dönemi'nden kalmıştır (Özen vd., 2010).
- Zağnos Çeşmesi: Yapım yılı ve yaptıranı bilinmemektedir. Osmanlı Dönemi'nden kalan çeşme, Ortahisar Mahallesi içinde Zağnos Köprüsü'nün güneyindeki bir evin arkasında kalmaktadır.
- Gülbahar Hatun Türbesi: Kitabesine göre 1505-1506 tarihlerinde, Yavuz Sultan Selim tarafından annesi Gülbahar Hatun için yaptırılmıştır. Sekizgen planlı türbeye giriş, kuzey taraftaki sivri kemerli bir niş içerisinde dikdörtgen bir kapıyla sağlanmaktadır. Türbenin ortasında Gülbahar Hatun'un sandukası bulunmaktadır (Karpuz, 1990).
- Emir Mehmet Türbesi: Kitabesindeki bilgiye göre, 1523 yılında Emir Mehmet için yapıldığı yazılıdır. 1877 yılında Kadiri Tekkesi (Hatuncuk Camii) şeyhi Kadir Baba'nın defni de buraya yapılmıştır. Türbe Trabzon Fen Lisesi'nin güneyinde kalmaktadır. Sekizgen planlı türbenin girişi kuzeydoğudadır (Karpuz, 1990).

• Hamza Paşa Türbesi ve Küçük İmaret Mezarlığı: Açık Türbe olarak da geçen Hamza Paşa'nın Türbesi Küçük İmaret Mezarlığı içerisinde yer almaktadır. Altıgen formlu türbenin içerisinde bulunan üç mezardan 1735 yılına tarihlendirilmiş olanı Hamza Paşa'ya aittir (Karpuz, 1990). Küçük İmaret Mezarlığı, Hamza Paşa Camii'nin doğu tarafında yer almaktadır (Şekil 50a).

• Ahi Evren Türbesi: Adını ahilik teşkilatının kurucusundan alan Ahi Evren Caminin hemen kuzeydoğu cephesine bitişinde konumlandırılmıştır (Özen vd., 2010). 1890 yılında yapıldığını gösteren kitabe, cami ve türbenin ortak bahçe giriş kapısının üzerinde bulunmaktadır. Türbe dört adet mezar barındırmaktadır. Bunlardan ikisinin kime ait olduğu meçhuldür, biri Ahi Evren'e diğeri ise 1883'te defnedilen Hacı Hakkı Baba'ya aittir (Yüksel, 1991).

• Diğer Mezarlıklar: Tavanlı Camii'nin güneyindeki ve batısındaki açık alanı kaplayan haziresi (Şekil 50b); İskender Paşa Camii'nin batısında yer alan İskender Paşa mezarı; Ortahisar'dan Aşağıhisar'a açılan kale kapısının bulunduğu noktada bulunan Tezveren Dede mezarlığı Osmanlı Dönemi'nden günümüze gelen diğer mezarlıklardır.



Şekil 50. (a) Hamza Paşa Türbesi ve Küçük İmaret Mezarlığı, (b) Tavanlı Camii Haziresi

• Bedesten: 15. yy.'da yapıldığı tahmin edilmektedir. Tarihî Trabzon Çarşısı'nın göbeğinde bulunan yapı, Çarşı Camii'nin kuzeydoğu köşesinde bulunmaktadır. Dört cephesinden de girişi mevcuttur (Karpuz, 1990). Osmanlı öncesi dönemde yerinde başka bir yapının olduğu, o yapının temeli üzerine yeniden inşa olunduğu tahmin edilmektedir

(Aygün, 2021). Restore edilerek ara katlar eklenen yapı, 2009'da kafeterya ve el sanatları çarşısı olarak kullanılmaya başlamıştır (Şekil 51) (Özen vd., 2010).



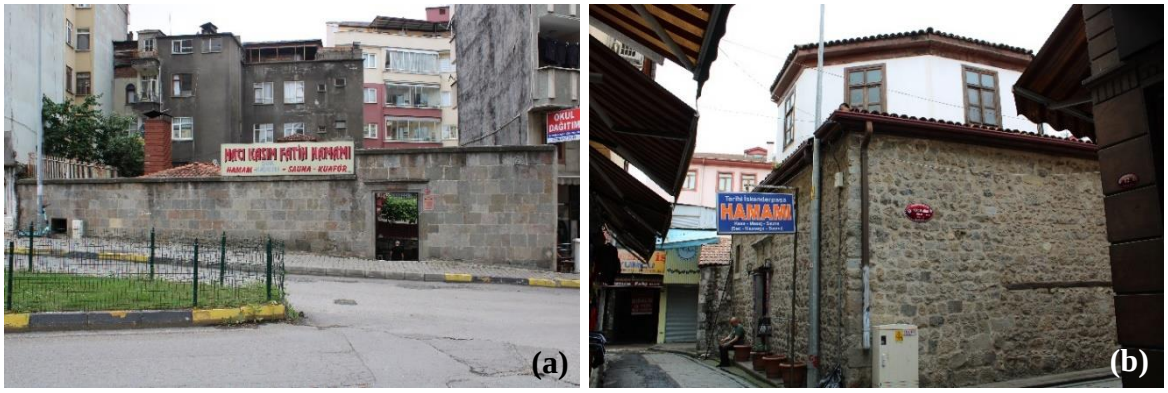
Şekil 51. Trabzon Bedesteni

- Taşhan: 1531-1533 yılları arasında dönemin valisi İskender Paşa tarafından yaptırılmıştır. Çarşı Mahallesi'nde bulunan yapının kuzeyinde tek bir giriş bulunmaktadır. Erken dönemde kuzey cephesine dükkânlar eklenmiştir. İki katlı yapı, avlulu özellik göstermektedir. (Karpuz, 1990).
- Alaca Han: 18. yy.'a tarihlenen han dikdörtgen planlı, üç katlı ve avluludur. Hanın doğusunda ve batısında birer giriş mevcuttur. Bütün cepheleri yapılar ile kapatılmıştır (Karpuz, 1990). Çarşı Mahallesi'nde yer alan yapı, 2011-2014 yılları arasında yapılan restorasyon çalışmalarından sonra yerel sanatsal ve kültürel değerlerin öğretilerek yaşatıldığı ve turizme kazandırıldığı bir mekân olarak kullanılmaya başlamıştır (Şekil 52a) (URL-22, 2022).
- Vakıf Han: Hacı Yahya oğlu Seyyid Hacı Abdullah tarafından 1781-1782 yılları arasında yaptırılmıştır. Doğu cephesinde ana girişi, 1. katının güney cephesinde ise ikinci girişi bulunmaktadır (Karpuz, 1990; Özen vd., 2010). Çarşı Mahallesi'nde Bedesten Caddesi üzerinde bulunur (Şekil 52b).
- Sabır Han: Yığma taş yapı 19. yy.'a tarihlendirilmektedir. Kuzeyinde ve güneyinde birer girişi bulunmaktadır. Günümüze ulaşana kadar geçirdiği fazlaca değişiklikten sonra özgün yapısı oldukça kaybedilmiştir (Özen vd., 2010). Çarşı Mahallesi'nde, Semerciler Caddesi üzerinde bulunur (Şekil 52c).



Şekil 52. (a) Alacahan, (b) Vakıf Han, (c) Sabır Han

- Fatih Hamamı: Karpuz 1989'dan aktarılarak, Hacı Kasım Camii'nin batısında yer alan hamamın yapım tarihi tam olarak bilinmemektedir. Fakat halk arasında Fatih Sultan Mehmet'in burada yıkandığı söylentileri mevcuttur. Bu nedenle Osmanlı Dönemi yapısı olarak kabul edilmektedir (Şekil 53a) (Özer vd., 2010).
- Tophane Hamamı: 1494 yılında Kasım isimli bir mimarın yaptığı düşünülmektedir. Pazarkapı Mahallesi içinde, Pazarkapı Camii'nin kuzeyinde bulunan yapı doğu batı yönünde uzanmaktadır. Yapıya giriş batıdaki yenilenmiş olan soyunmalık kısmından sağlanmaktadır (Karpuz, 1990).
- İskender Paşa Hamamı: İsmi İskender Paşa'nın vakıfları arasında geçen hamamın, 1521-1533 yılları arasında yapıldığı düşünülmektedir. Plan çizimlerinde erkekler kısmına kuzeybatı cephesinden, kadınlar kısmına ise güneydoğu cephesinden giriş olduğu görülmektedir (Karpuz, 1990). Çarşı Mahallesi'nde, Paşahamam Sokak'ta yer alır (Şekil 53b).
- Alaca Hamam: 18. yy.'a tarihlenen hamam, Alacahan'ın doğusunda, Çarşı Mahallesi sınırlarındadır. Yapıya güneydeki kapısından girilir (Karpuz, 1989'dan aktaran Özen vd., 2010).



Şekil 53. (a) Fatih Hamamı, (b) İskender Paşa Hamamı

- Sekiz Direkli Hamam: Hamamın yapısal özelliklerinden ötürü 18. yy.'a ait olduğu düşünülmektedir (Karpuz, 1990). Yapıya kuzey cephesindeki soğukluk bölümünden girilir. (Özen vd., 2010). Çarşı Mahallesi sınırları içinde Kalkanoğlu Caddesi'nde yer alır.
- Askeri Hamam: Karpuz 1989'a göre, 1882 tarihinde Erdoğdu Mahallesi'nde bulunan askeri hastaneye hizmet vermesi için yaptırılmıştır (Özen vd., 2010). Erdoğdu Mahallesi sınırları içinde bulunmaktadır. 2021 yılında çalışma alanının keşif gezisi sırasında restorasyon çalışmasının başlatıldığı rastlantısal olarak görülmüştür.
- Hacı Arif Hamamı: Yapısal üslubundan ötürü 19. yy.'da yapıldığı düşünülmektedir. Doğu-batı doğrultulu hamam, Pazarkapı Camii'nin güneyinde, Pazarkapı Mahallesi'ndedir. (Karpuz, 1990).
- Meydan Hamamı: Kadınlar ve erkekler için ayrı kısımlardan oluşan hamam 19. yy. sonlarında Kazazzadeler tarafından yaptırılmıştır (Karpuz, 1990). L planlı yapının doğu-batı doğrultulu kolu erkekler bölümü, kuzey-güney doğrultulu kolu kadınlar bölümüdür. Erkekler girişi Kahramanmaraş Caddesi tarafındadır. Kadınlar girişi ise Kahramanmaraş Caddesi'ni Uzun Sokak'a bağlayan sokak üzerindedir. Halen kullanımdadır ve iyi durumdadır (Özen vd., 2010).
- Cephanelik: Şentürk (1975)'ten aktaran Karpuz (1990), 14. yy.'da yapıldığını belirtmektedir. Özen vd. (2010) "Trabzon Kentiçi Kültür Varlıkları Envanteri" eserinde 1340-1341 tarihleri arasında İrene tarafından yapıldığı bulgusuna erişmiştir. Üstün Demirkaya (2014), İmparatoriçe İrene'nin yaptırdığına ve Trabzon aristokrasisinin buluşma yeri olduğuna dair çalışmalara rastlamıştır. Bryer ve Windfield (1985)'ten aktarılarak, IV. John'un karısının adının İrene olmamasından dolayı II. Abdülhamit'in yaptırdığı bilgisi daha gerçekçi görünmektedir (Şahinkaya, 1994). Nitekim Yıldız Sarayı Arşivleri'nde ve

kapısındaki kitabesinde II. Abdülhamit'in tuğrasıyla 1887 yılında yapıldığına dair bilginin yer alması bu tarihte yapıldığını kesinleştirmektedir (Karpuz, 1990). Yapım tarihi tartışmalı olmasına rağmen, günümüze ulaşan yapının Osmanlı Dönemi'ndeki varlığı daha net görünmektedir.

Askeri malzeme ve barut depolamak için Cephanelik ve Karakol olarak inşa edilen yapı, vadiye bakar konumda, Boztepe'nin batı yanındadır. Trabzon'un güneyine düşen Yeni Cuma Mahallesi ve Bahçecik Mahallesi'ni bağlayan yol üzerindedir (Şahinkaya, 1994).

Trabzon'daki Rus işgali sırasında, 9 Temmuz 1919'da yaşanan bir patlamadan ötürü üst örtüsü yıkılmıştır (Karpuz, 1990). Yapının restorasyonu 2006'da başlayan restorasyonu 2010 yılında tamamlanmıştır. Günümüzde restoran ve butik otel olarak kullanılmaktadır (Yalçınkaya, 2021).

- Askeri Hastane: Kesin yapım tarihi bilinmese de tescil fişlerine göre, kitabesinden dönemin valisi Hasan Paşa tarafından yaptırıldığı anlaşılmaktadır. Erdoğdu Mahallesi'nde yer alan yapı, Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmiştir. Günümüzde Erdoğdu kışlasının içinde misafirhane olarak hizmet vermektedir (Özen vd., 2010).
- 1 Nolu Aile Sağlığı Merkezi: Tam yapım tarihi bilinmese de Osmanlı Dönemi yapısı olduğu bilinmektedir. Yapının girişi Uzun Sokak'a bakmaktadır (Özen vd., 2010).
- Baro Binası: 19. yy.'da konut olarak inşa edilen yapı günümüzde Yavuz Sultan Selim (Tanjant) Bulvarı, Meydan Parkı sapağı üzerindedir. Fatih Parkı'na bakan anıtsal bir giriş kapısıyla küçük ön bahçesine girilir. Ön bahçeden doğusundaki giriş kapısından yapının içine girilir. Yapı süreç içinde otel, Liman Müdürlüğü lojmanı, resmi daire, konut, Amerikan Konsolosluk binası ve özel okul olarak kullanılmıştır. 2004'te yapılan detaylı restorasyon çalışmasından sonra günümüzde Trabzon Baro Binası olarak kullanılmaktadır (Özen vd., 2010).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı Trabzon İl Müdürlüğü: 1899 yılında ticari yapı olarak inşa edilmiştir. L plana sahip Çarşı Mahallesi'nde Semerciler Sokak ve Postane Sokak kesişiminde yer alır. Yapının Postane Sokak'a bakan iki adet kapısından doğu tarafta olanı kapatılmıştır. Zemin kat dükkândır. Geçmişte Defterdarlık Binası olarak da kullanılmıştır (Özen vd., 2010).
- Trabzon Büyükşehir Belediye Binası: Yapı 1882 yılında İtfaiye ve Posta Binası olarak yapılmıştır. Trabzon'un kurtuluşundan itibaren belediye binası olarak kullanıma gelmektedir. Meydan Parkı'nın kuzeydoğu köşesinde bulunan yapı uzun dikdörtgen

formludur. Yapının girişi kuzeye bakmaktadır. Açılı olan kuzeybatı köşesinde (Özen vd., 2010), turist bilgilendirme ofisinin girişi yer alır.

- Ortahisar Kaymakamlık Binası (Bölge İdare Mahkemesi, Vergi Mahkemesi): 18. yy.'da Osmanlı Dönemi yapısıdır. Yapı Kemerkaya Mahallesi sınırları içinde Uzun Sokak ve Halkevi Caddesi kesişiminde yer alır. Üçü Uzun Sokak üzerinde biri Halkevi Sokak üzerinde toplamda dört adet girişi bulunur. Yapının ana girişine Halkevi Caddesi tarafından avludan geçilerek ulaşılır. Rum Hastanesi ve adliye olarak kullanılmış olan bina günümüzde (Özen vd., 2010), Ortahisar Kaymakamlığı tarafından kullanılmaktadır.
- Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi başkanlığı Binası: 19. yy.'da belediye başkanlık konutu olarak inşa edilmiştir. Meydan Camii Sokak üzerinde Trabzon Büyükşehir Belediye binasının güneyinde yer alır. Yapının Meydan Camii Sokak'a bakan güney cephesinde iki adet girişi bulunur (Özen vd., 2010).
- Belediye ARGE Binası: 19. yy.'da Osmanlı Dönemi yapısıdır. Üzerinde oturduğu parselin şeklinden dolayı üçgensi plana sahiptir. Meydan Parkının doğusunda kalan yapının girişi batı cephesinde yer alır. Zaman içerisinde elektrik işletme binası, belediye hizmet binası, telgrafhane, otel ve belediye arge binası olarak hizmet vermiştir (Özen vd., 2010). Günümüzde kafe/restoran olarak kullanılmaktadır.
- Gazeteciler Cemiyeti Binası: Gerçek 2007'ye göre, 1894'te inşa edilen yapı, Meydan Parkının güneybatısında yer alır. Girişi Meydan Parkına bakan doğu cephesindedir. İl Kültür Müdürlüğü, Halk Kütüphanesi ve Turizm Danışma ofisi olarak hizmet vermiştir. 1981'den itibaren Gazeteciler Cemiyeti olarak kullanılmaya başlamıştır (Özen vd., 2010).
- Hüseyin Kazaz Kültür Merkezi: 1883 yılında cezaevi olarak yaptırılmıştır. Ortahisar surları içinde yer alan yapı surların doğu tarafına bitişik konumda bulunur. 1970'e kadar cezaevi olarak kullanılan yapı 1981'de Kültür Bakanlığına devredilerek 1983'te gördüğü onarımdan sonra kültür merkezi olarak kullanılmaya başlamıştır. İki katlı yapının girişi ise kuzey cephesinde yer alır (Özen vd., 2010). Avlu girişi Şehit Refik Caddesi üzerindedir.
- T.C. Trabzon Valiliği Tevfik Serdar Kültür ve Sanat Merkezi: 19. yy.'da yapılan binanın girişi Uzun Sokak'a bakmaktadır. Konut olarak yapıldığı düşünülen yapı, hukuk mahkemesi olarak kullanıldıktan sonra belediyeye devredilerek Mahmut Goloğlu Kültür Merkezi olarak kullanılmıştır. Yapının güneyinde küçük bir iç bahçesi vardır (Özen vd., 2010). İç bahçeye Kasımoğlu Çıkmazından bir giriş kapısı bulunur.
- Tiyatro Müdürlüğü: 1863'te dönemin valisi Emin Muhlis Paşa tarafından yaptırılan yapı Gülbaharhatun Mahallesi'nde Kalcıoğlu Sokak üzerindedir. Yapının doğu cephesinde

Kalcıoğlu Sokak'ına bakan tarafta, girişi ve gösterişli bir bahçe girişi bulunur. Askerlik Dairesi olarak kullanıldıktan sonra 1999'dan itibaren Tiyatro Müdürlüğü olarak kullanılagelmiştir (Özen vd., 2010).

- Trabzonspor Sadri Şener Halkla İlişkiler ve Sosyal Tesisleri Binası: Yapım tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber Osmanlı Dönemi'nde yapıldığı bilinmektedir. Kemerkaya Mahallesi sınırları içinde kalan yapı Halkevi Sokak'ta yer alır. Yapının girişlerinden biri batı cephesinde Halkevi Sokak üzerinde yer alır. Yapının doğusunda avluya açılan bir kapısı ve tescil fişlerindeki rölöve detaylarına göre güney cephesinde bahçeye açılan iki adet kapı bulunmaktadır. Ermeni Okulu, İmam Hatip Okulu ve Sağlık Eğitim Merkezi olarak kullanılmıştır. 1995'te gördüğü detaylı restorasyon çalışmasından sonra Trabzonspor Müzesi olarak kullanılmış, günümüzde Trabzonspor Sosyal Tesisi olarak kullanılmaktadır (Özen vd., 2010).
- Kanuni Anadolu Lisesi: 1899-1902 yılları arasında Rum Koleji olarak inşa edilmiştir. Kemerkaya Mahallesi'nde bulunan yapının bahçe duvarlarıyla kumsal, Sahil Yolu yapılmadan önce bitişik konumdaydı. Yapının ana girişi güney cephesinde, Öğretmen Mektep Sokak üzerindedir. Farklı seviyelerde eğitim ve öğretim kurumları tarafından kullanılan yapı 1985'ten itibaren Kanuni Anadolu Lisesi olarak kullanılmaktadır (Özen vd., 2010).
- Hızırbey Ülkü (Kaledibi) İlkokulu: 1900 yılında Rum okulu olarak inşa edilmiştir. Rus işgaline kadar okul olarak kullanımı devam etmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1929-1930 eğitim öğretim yılında Kaledibi İlkokulu adıyla eğitime devam edilmiştir. 1999 sonrasında Trabzon Bilim ve Sanat Merkezi olarak kullanılmaya başlamıştır. Hızırbey Mahallesi'nde bulunan yapının kuzeyinde Kaledibi Kilisesi, güneyinden Çulha Sokak geçer (Özen vd., 2010). 2018-2019 yılından itibaren Hızırbey Ülkü İlkokulu olarak eğitim yapısı olarak kullanılmaktadır (Şekil 54) (URL-23, 2022).



Şekil 54. Hızırbey Ülkü (Kaledibi) İlkokulu

- Yavuz Sultan Selim İlkokulu: 1903-1904 yıllarında Sörler ve Rahibeler Okulu olarak Fransız Katolikler tarafından yaptırılmıştır. Trabzon'un kurtuluşundan sonra bir süre depo olarak kullanılmış, 1935'ten itibaren okul olarak kullanılmaya devam etmektedir. Gazipaşa Mahallesi'nde bulunan yapının girişi doğu cephesindedir (Özen vd., 2010). Yapının doğusunda Fatih Parkı, kuzeyinde Meydan Parkı konumlanır.

- Cumhuriyet İlköğretim Okulu: 1901 ve 1908 yılları arasında yapıldığı düşünülmektedir. Hızırbey (Sotka) Mahallesi, Mektep Sokak'ta yer alır. Meşrutiyetin ilanından 1914'e kadar Kamer-i Hürriyet ismiyle okul olarak hizmet vermiştir. 1918 Trabzon'un kurtuluşuna kadar askeriyenin hizmetine verilmiştir. Bu tarihten sonra Trabzon Sultanisi Kısm-ı İptidai Şubesi olarak hizmet vermiş, cumhuriyetin ilanından sonra Cumhuriyet İlkokulu adını almıştır. Eksotha Mektebi olarak da bilinir (Özen vd., 2010). Girişi batı cephesinde Mektep Sokak üzerinde bulunur, günümüzde tadilat çalışmaları devam etmektedir.

- Boztepe İlkokulu: 1912 yılında inşa edilmiş olan yapının 1922'de Fatımiye Kız Mektebi ismiyle eğitim yapısı olarak kullanıldığı bilinmektedir. 1927'den itibaren Boztepe İlkokulu olarak eğitim yapısı işlevini sürdürmektedir. Boztepe Mahallesi'nde, İran Caddesi üzerinde konumlanır (Özen vd., 2010).

- İsmet Paşa Anaokulu: Albayrak'tan (2009) aktarıldığına göre, 1916 yılında Haşimoğullarından Osman başatlığında mahalle sakinleri yaptırmıştır. Erdoğdu Mahallesi'nde bulunan okul Trabzon'un işgaline kadar hizmet vermiştir. İşgal sonrası

dönemde bir yıl kadar Polis Mektebi olarak kullanılmış, cumhuriyetin ilanıyla beraber okul olarak kullanımına devam edilmektedir (Özen vd., 2010).

2.2.2.3.1.2. Konak ve Konutlar

Trabzon kentinde bulunan yapı kimliğine bakıldığında kısaca 4 farklı dönemden söz edilebilir;

1. Anadolu Yunan-Yunan (Roma-Doğu Roma) mimarisi,
2. Osmanlı-Türk mimarisi,
3. Geçiş dönemi mimarisi,
4. Modern Mimari.

1950'de inceleme yapmak için kente gelen Akok (2010), Trabzon'un günümüze ulaşabilen geleneksel konutlarının 17. yy. sonlarından 19. yy. arasındaki döneme ait klasik Türk mimarisinin birer örneği olduğunu belirtmiştir. Fakat Sağsöz ve arkadaşları (2006), günümüze ulaşan geleneksel konutları, kentte bulunan 30 örneğin fasad özellikleri (cumbalar, giriş konumu, yatay-düşey bantlar ve pencereler) ve genel özellikleri (kat sayısı ve simetri) üzerinden 2 stilde (Rum-Bizans mimarisi ve Osmanlı-Türk mimarisi) incelemiştir. Osmanlı-Türk mimarlığı dönemi yapılarının klasik Türk mimarisinde olduğu belirtilmiş fakat Trabzon'da farklı kültürden insanların bir arada yaşaması mimari olarak yapılar arasında etkileşimi doğurmuştur.

Geleneksel konutlar modern konutlarla karşılaştırıldığında, daha fazla yerel özellikler taşımakta ve iklime daha fazla uygunluk göstermektedir. Manzaraya hâkim düzenlenen yapıların genellikle kuzey kısımları kapalıdır (Akok, 2010). Rum konutlarında cepheler sokağa bakarken, Türk konutlarında mahremiyet önemlidir (Sağsöz vd., 2006). Yapılar inşa edilirken komşuluk önemsenmiş, konutlar bir diğerini rahatsız etmeyecek şekilde inşa edilmiştir. Topografyaya uygundur ve tabiata fazla müdahale edilmemiştir (Açık, 2010). Türk tipi konutlarda taş ve ahşap kullanılırken, Rum tipi konutlarda, Türk tipi olanlardan etkilenmiş konutlar hariç taş kullanılmıştır (Sağsöz vd., 2006).

Avlu Türk mimarisinde önemli yere sahip bir yaşam alanıdır. Genellikle yüksek duvarlarla çevrili mekân, ev sakinleri tarafından hayvan bakımı, kışlık yiyeceklerin hazırlanması, çamaşır ve bulaşık yıkama gibi pek çok amaca hizmet eder. 18. yy. ortalarında şer'iye sicil kayıtlarına göre satılan evlerin yaklaşık %75'inin avlulu olması Trabzon kenti için de avlunun önemini ortaya koymaktadır. Ayrıca avlu içinde bulunan çeşme ya da

kuyular temizlik için kullanıma ve bitki yetiştirmeye olanak sağlamaktadır. Sicil kayıtları dut, limon, zeytin, karaağaç, incir, turunç, ayva, nar ve eriğin avlularda yetiştirilen bitkilerden olduğunu göstermektedir (Açık, 2010). Avlulara, sokağa açılan bir kapıdan girilmektedir (Şekil 55a) (Özen vd. 2010).

Geleneksel konutların yanı sıra Trabzon'daki gelir seviyesi yüksek aileler tarafından yaptırılan konaklar bulunmaktadır. Bunların başlıcaları olan Kostaki konağı, Atatürk Köşkü, Nemlioğlu Konağı (Şekil 55b), Hacı Rüştü Konağı, Yarımbıyık Evi, Kalcıoğlu Evi (Şekil 55c) ve Kundupoğlu Konağıdır (Özen vd., 2010).



Şekil 55. (a) Avlulu konut örneği, (b) Nemlioğlu Konağı, (c) Kalcıoğlu Evi

2.2.2.3.1.3. Açık ve Yeşil Alanlar

- Atapark (İmaret Mezarlığı): Seyahatnameler ve kaynaklar ışığında anlaşılmaktadır ki Gülbahar Hatun Camii'nin kuzeyinde yer alan Atapark, Osmanlı Dönemi'nde Gülbahar Hatun Külliyesinin bir parçası olan İmaret Mezarlığı'nın bulunduğu mekândır. Külliyenin içinde Gülbahar Hatun Camii haziresinin yanı sıra mektep, medrese, imaret (aşhane) ve dârülkurrâ (Kur'an-ı Kerim öğretilen ve hâfız yetiştirilen yer) bulunmaktaydı (Tuluk, 2010).



Şekil 56: Atapark

İmaret Mezarlığı'nın Gülbahar Hatun Türbesi'nin yapımı ile birlikte meydan gelmeye başladığını söylemek mümkündür. Zamanla caminin ve mezarlığın etrafında diğer vakıf yapıları da inşa edilmiştir (Tuluk, 2010). İmaret mezarlığının, 1937 yılında Üçüncü Umum Müfettişi Tahsin Uzer'in kente gelmesiyle birlikte, Trabzon'un sayfiye yeri ihtiyacı da düşünülerek parka çevrilmesi kararına varılmıştır. Mezar sahiplerinin ölülerini taşıması için gazetelere ilan verilmiş, önemli kişilere ait mezar taşları Sülüklü Mezarlığı'na taşınmıştır. 1938'de park halini alan mekâna, dönemin valisi Refik Koraltan'ın önerisiyle Gazi Mustafa Kemal'in vefatının ardından adının yaşatılması için Ata Park ismi verilmiştir (Şekil 56) (Başkaya, 2019).

Ortahisar surlarının batısında yer alan Atapark, günümüzde Gülbaharhatun Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır. Kuzeyinde Kahramanmaraş Caddesi ve Varlıbaş AVM güneyinde ise Gülbahar Hatun Camii ve Türbesi bulunur.

- Fatih Parkı (Taksim Mezarlığı): Trabzon şehrinde de pek çok şehirde görüldüğü gibi, cumhuriyetten önce mezarlıklar şehrin muhtelif yerlerine dağılmış durumdaydı. Bir Müslüman Mezarlığı olan Büyük Taksim Mezarlığı kentin doğusunda konumlanmaktaydı. 1864'te kentin valisi olan Emin Muhlis Paşa döneminde, sağlıksız defin işlemlerinin artmasından ötürü kent merkezinde ölülerin gömülmesini yasaklanmıştır. Bu durumdan en çok etkilenen Taksim Mezarlığına Osmanlı'nın son döneminde defin yapılmamış, Erzurum-Trabzon yolunun yapımı sırasında yol üzerinde kalan bazı mezarlıklar kaldırılmıştır (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019). Rus işgali sırasında mezarlığın üst kısmına ahşap tiyatro ve bahçe yapılmasıyla mezarlığın bir kısmı daha mezar taşları ve servilerle birlikte yok

edilmiştir (Başkaya, 2019). Cumhuriyetin ilk yıllarında da kalan kısmı terk edilmiş bir mekân haline gelmiştir. 1 Temmuz 1931 yılında çıkan "Belediye Mezarlıklar Nizamnamesi"nin uygulanması nedeniyle (Küçükuğurlu ve Başkaya, 2019), 1933 yılında Taksim Mezarlığı'nın park olması için çalışmalar başlatılmış, 1948'de nihayetinde parka dönüştürülmüştür (Başkaya, 2019). 1964'te Fatih Parkı ismini almıştır (Bal, 2016).

Günümüzde Esentepe Mahallesi'nde bulunan Âşıklar Parkı olarak da anılan Fatih Parkı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi tarafından yenilenerek 12 Haziran 2020 tarihinde yeniden kullanıma açılmıştır (Şekil 57) (URL-24, 2020).



Şekil 57. (a) Fatih Parkı girişi, (b) Fatih Park'ından bir görünüm

2.2.2.3.1.4. Koridor Tarihçesi

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi kentsel koridorlarının saptanması, yazılı ve görsel kaynak miktarının fazla olmasından dolayı nispeten daha olanaklı olmuştur. Tanzimat Fermanı, Trabzon'un Osmanlı Dönemi'ndeki kentleşme pratiğinde iki farklı dönem yaratmıştır. Trabzon'daki imar faaliyetleri, Tanzimat sonrası dönemde Tanzimat öncesi döneme göre hızlanmıştır (Üstün Demirkaya, 2014). Fakat bu tezin amacı doğrultusunda Osmanlı Dönemi tek dönem olarak incelenmiştir.

Anadolu Türk yurdu haline gelmeye başladığında, hazır yerleşik kentler mevcuttu. Her ne kadar Anadolu beylikleri döneminde, bölgelere göre kentsel alanda dağınık ve kararsız bir yapı gösterse de günümüze ulaşan kentler Osmanlı İmparatorluğu'nun etkilerini taşır (Alsaç, 1993).

Müslüman-gayrimüslim veya zengin-fakir ayrımı, Osmanlı Türk konut mimarisinde dikkat çekici ölçüde değildir. Kırsal yaşama uyumlu ve birbirine benzer yapıdadır.

Kentlerdeki en önemli yapılar camiler ve hamamlardır. Öyle ki bunların olmadığı bir Osmanlı-Türk kenti düşünülemez. Yanı sıra imarethaneler, medreseler, sayrılarevi (sağlık kompleksi), tekkeler, tahkimat yapıları, hanlar ve kervansaraylar diğer önemli yapılardır. Bu öğeler tek yapı olarak; geleneksel ve dini birtakım kurallara göre düzenlenmesine rağmen yollar ve çevresindeki diğer unsurlarla uyumu fazlaca önemsenmemiştir (Alsaç, 1993). Osmanlı kentlerinde konut dokusunun çizdiği sokaklar ticaret alanına bağlanır (Cerasi, 2001).

19. yy. sonu ve 20. yy. başına kadar belediye, valilik veya kaymakamlık gibi yapıların olmaması, yöneticilerin kendi evlerinde çalışması nedeniyle kentsel yollarda derecelendirme söz konusu değildir. Dolayısıyla Osmanlı kentlerinde bir aks sistemi de (Edirne dışında) söz konusu olmamıştır. Yollar insanların kullanımı ve hayvan geçişleri için tasarlanmıştır. Herhangi bir taşıt yaya ayrımı söz konusu değildir çünkü taşıtlar düşünülerek planlanmamıştır. Bakımsız, kaplamasız, düzensiz ve dardır. Arnavut kaldırım yapımı ancak 19. yy.'da gelebilmiştir (Alsaç, 1993).

1840'ta kente gelen Fallmerayer, Trabzon seyahati notlarında kentin sokaklarına dair şu bilgileri vermiştir: "Buradaki sokaklar, Avrupa'da alışık olduğumuz gibi evlerin cepheleri tarafından oluşmamakta; çarşı hariç olmak üzere sokakları bahçe duvarları meydan getirmekte; duvarlarla evler arası yeşillendirilmekte veya taş döşenmektedir." (Usta, 1999: 109). Trabzon'da, dar, düzensiz, Arnavut kaldırım döşeli yollara; insan ölçeğinde, konutların şekillendirdiği sokaklara bugün de rastlanabilmektedir (Şekil 58).



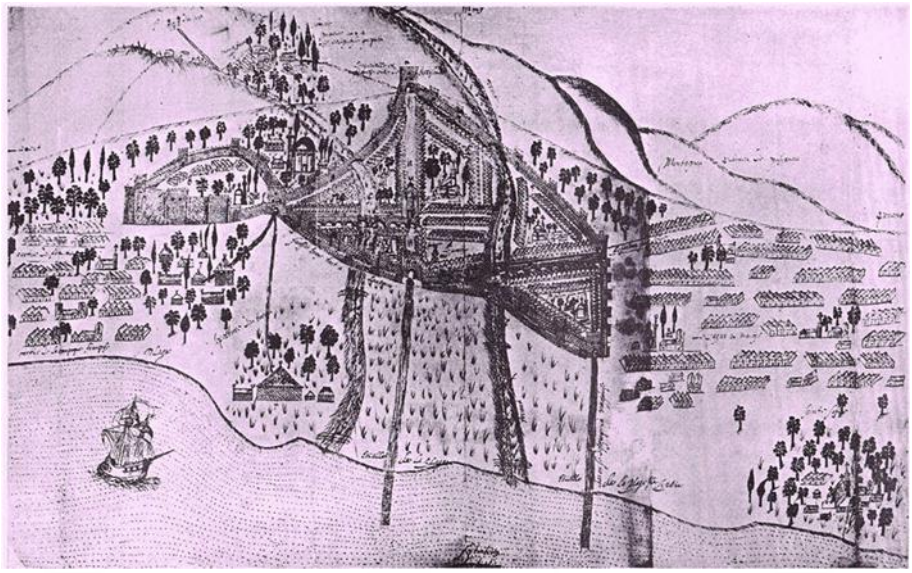
Şekil 58. Taş döşeli, dar bir sokak (Sakız Meydanı Mevkii)

Osmanlı kentlerinde gelişmiş bir alan kavramına rastlanmamaktadır. Osmanlılar, mirasçısı olduğu Bizans kentlerindeki açık alanları zamanla yapılaştırarak, kaybolmalarına sebep olmuşlardır. Fakat Türklerin sarayın yakınında boş yerler bırakmaya özen göstermesi, Topkapı Sarayı yakınındaki Atmeydanı'nın korunmasının en büyük nedenidir (Alsaç, 1993). Trabzon'daki Kavak Meydanı (Tzykanisterion), saraya yakın bir açık alan olarak günümüze ulaşabildiği için bu duruma örnek teşkil edebilir. Kavak Meydanı'nın Osmanlı Dönemi'nde bir spor ve müsabaka alanı olarak kullanıldığı bilinmektedir.

Trabzon'un Osmanlı Dönemi kentsel koridorları hakkında en iyi bilgiyi; Bordier'in 1609 tarihli Trabzon haritasından (URL-25, 2022), Finlay'ın 1805 tarihli haritasından (Bryer ve Winfield, 1985), Lynch'in (1901) haritasından, Filizis Dimitrios'un Rus işgali sırasında (1916-1918) çizdiği Trabzon haritasından (Gerçek arşivinden aktaran Üstün Demirkaya, 2014), Maunsell'in Trabzon Haritası'ndan (Babul, 2021), Küçükuğurlu ve Başkaya'nın (2019) haritasından ve kenti bu dönemde ziyaret eden gezginlerin seyahatnamelerinden, gravürlerinden ve fotoğraflarından alabilmekteyiz.

Haritalar incelenirken en uzak tarihli olandan en yakın tarihli olana doğru gidilmiştir. Tek tek incelenen haritalarda bir önceki haritada bulunan koridorlara değinilmemiştir. Fakat farklılıkların üzerinde durulmaya çalışılmıştır.

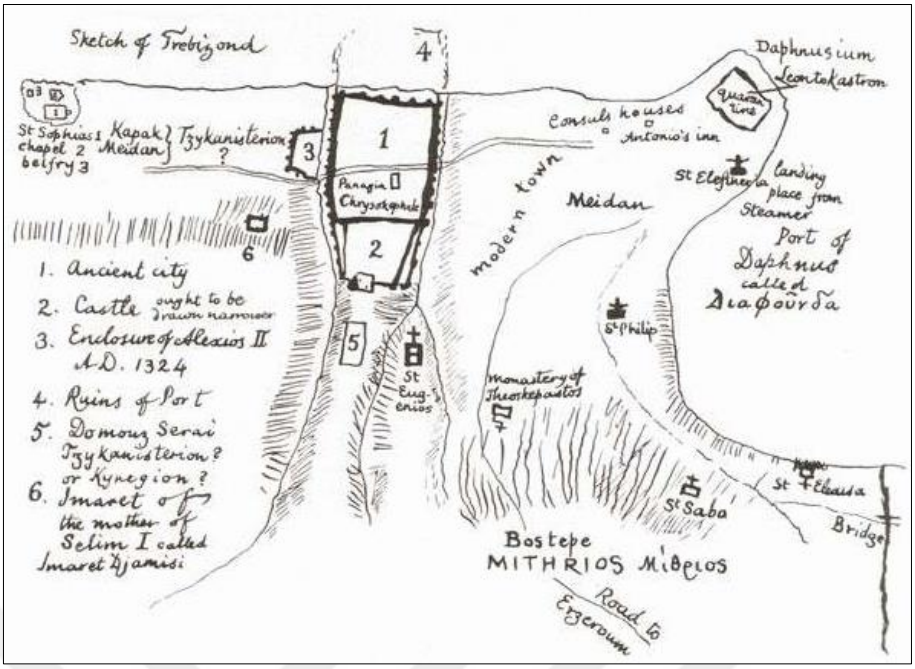
Trabzon'un 15 ve 16. yy.'larda fiziksel olarak nasıl göründüğü, ancak sınırlı sayıdaki kesin olmayan kaynak ve belgelere ait betimlemelerden anlaşılabilmektedir. Bu döneme ait en yakın tarihli görsel belge Bordier'in 1609 tarihli haritasıdır. Bordier, şehir surlarının kıyı şeridiyle kurduğu ilişkiyi doğru betimleyememiş, sur içi bölgesini kuzeyden güneye uzanan şekilde göstermek yerine doğu-batı istikametinde göstermiştir. Fakat Trabzon'un bilinen ilk şehir haritası olması bakımından son derece önemlidir. Trabzon'nun 17. yy. başında mevcut belli başlı yapıları, sur içi ve dışı yerleşim alanlarının krokisini belirgin biçimde ortaya koyar. Trabzon'un yerleşim şeklini ve bölgelere göre farklılaşan yoğunluğunu, minyatürsel bir teknikle bu kroki üzerinde göstermiştir. Özenle betimlenen, sur içini dışına bağlayan bazı kapıları ve onların liman ve çevredeki yapılarla kurduğu yol ilişkisi haritadan okunabilir. Bunların yanı sıra krokide bugün olmayan fakat varlıklarını bazı seyahatnamelerden anladığımız Zağnos ve Tabakhane dereleri üzerindeki küçük köprüler ve şehrin önemli Müslim/gayrimüslim anıtlarını seçilebilmektedir (Şekil 59) (Tuluk, 2021).



Şekil 59. Bordier'in 1609 tarihli Trabzon Haritası (URL-25, 2022).

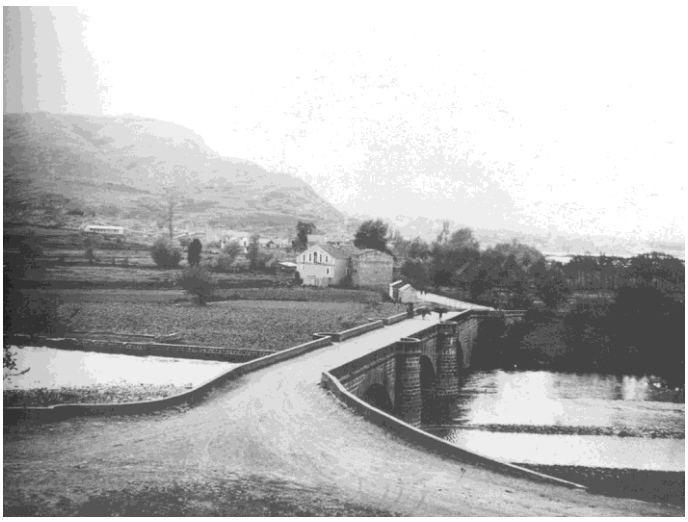
Bordier’in haritasında görülen en önemli unsurlardan biri Yukarıhisar’dan kıyıya doğru inen yoldur. Bugün Şehit Refik Cesur Caddesi’nin Ortahisar sınırları içinde kalan kısmıyla birleşen Islahane Caddesi’ne denk geldiği söylenebilir. Aynı güzergâh Lynch’in (1901) haritasından daha net okunabilmektedir. Haritada Tabakhane ve Zağnos Köprüleriyle birlikte bu köprülerin yoluyla sur dışına açılan sur kapıları seçilebilmektedir. Yanı sıra kuzeye açılan iki, güneye açılan bir kapı seçilebilmektedir.

Bir diğer önemli kroki de 19. yy.’da kente gelen seyyahlardan biri olan Finlay’ın 1805 tarihli Trabzon haritasıdır (Şekil 60). Krokide surlar Bordier’in haritasına nazaran daha belirgin görünmektedir. Doğu banliyösüne uzanan Tabakhane köprüsü üzerinden Uzun Sokak-Meydan hattı tamamlanmamış olmasına rağmen açıkça görünmektedir. Zağnos Köprüsü üzerinden batı banliyösüne uzanan güzergâhın ise Gülbahar Hatun Camii ve haziresiyle Kavak Meydanı arasından geçmesi, İnönü Caddesi-Trabzonspor Bulvarı koridoruna işaret etmektedir.



Şekil 60. Finlay'ın 1805 Trabzon Haritası (Bryer ve Winfield, 1985).

Kale ve Ayasofya arasındaki bu güzergâh, 1838'de Trabzon'a gelen Hamilton tarafından şöyle aktarılmıştır: "Uçurum üzerinde yer alan, resim kadar güzel olan iki köprüyü geçtikten sonra şehri batı kapısından terk ettik. Yüksek duvarlar ve bahçelerden geçen dar bir yol, bizi yeşil bir ovaya, Kapu Meydan adında bir yere getirdi. Burası bahçeler ve tarlalarla çevrilidir. Sağ tarafından denize iniliyor, sol tarafında ise dağlar yükseliyordu." (Usta, 1999: 99).



Şekil 61. Değirmendere Köprüsü 1920 (URL-26, 2022).

Finlay'ın krokisinde Meydan'dan Boztepe'ye ve Değirmendere köprüsüne uzanan iki farklı güzergâh görülmektedir. Krokide Meydan bölgesinden Kızlar Manastırını geçerek Erzurum Yolu olarak gösterilen izin, günümüzde Sanayi Mahallesi sınırları içinde bulunan Erzurum Yolu Caddesi olmadığı açıktır. Çevresel özellikler değerlendirildiğinde Taksim Caddesi ve İran Caddesi koridoru olması daha muhtemeldir.

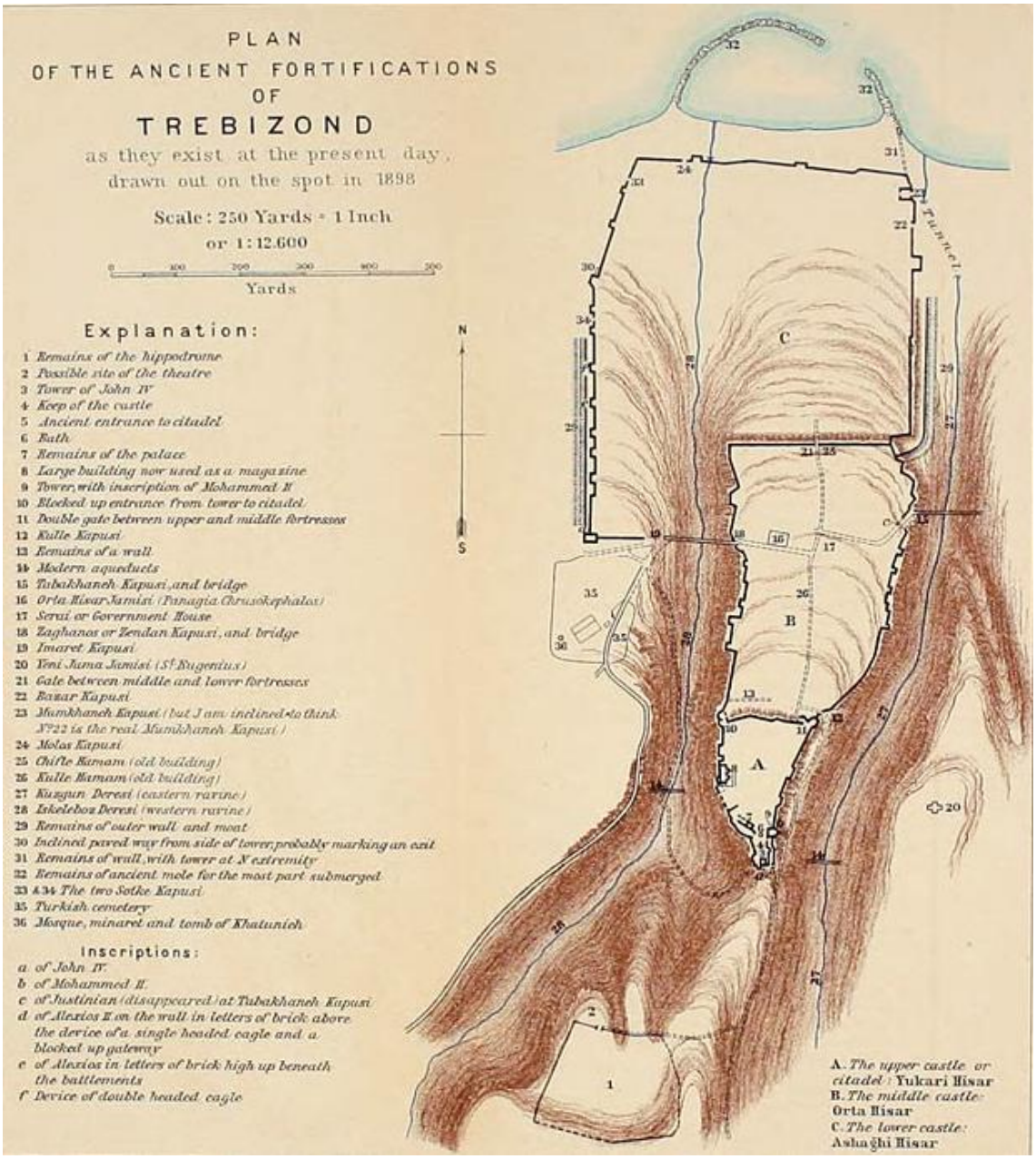


Şekil 62. Günümüzde Baro Binası olarak kullanılan yapının Osmanlı Dönemi'nden bir görüntüsü

Krokide Değirmendere Köprüsü'ne (Şekil 61) ulaştıran koridorun Baro Lokali'nin önünden geçen kısmı (Şekil 62), Sefer Özgür Caddesi'ne kadar Yavuz Selim Bulvarı'yla örtüşmektedir. St. Philip Kilisesi'nin (Kudrettin Camii) güneyinden geçen koridorun devamında St. Sabbas (Boztepe Maşatlık) Kiliseleri görünmektedir. Muhtemel koridorun Sefer Özgür ve devamındaki Sezai Uzay caddelerinin oluşturduğu güzergâh boyunca devam ettiği söylenebilir. Harita üzerinde Değirmendere Köprüsü'ne giden çatal, bugün Değirmendere Çarşı'nın olduğu bölgeyi de düşündürmektedir. Erzurum Yolu Caddesi ve Değirmendere Köprüsü arasındaki güzergâhların günümüze gelene kadar çok fazla değişime maruz bırakıldığı görülmektedir.

Lynch'in 1898'de yaptığı Trabzon ziyareti sırasında çizdiği iki plan dönemin koridorları hakkında son derece aydınlatıcıdır (Şekil 63 ve 66). Lynch'in (1901) (Şekil 63) surları, sur içini ve sur kapılarını gösterdiği haritasında, Ortahisar sur kapılarını birbirine bağlayan iki güzergâh açıkça seçilebilmektedir. Şüphesiz ki bu güzergâhlar Ortahisar Fatih Merkez Camii'ni, batıya bağlayan Zağnos Caddesi ve Zağnos Köprüsü; doğuya bağlayan Mimar Sinan Caddesi ve Tabakhane köprüsü; güneye bağlayan Şehit Refik Cesur Caddesi

ve kuzeye bağlayan Islahane Caddesi'nin Ortahisar'da kalan kısmıdır. Ayrıca Ortahisar'dan Aşağıhisar'a açılan sur kapısından ilerleyen Islahane Caddesi'nin planda küçük bir kısmı yer almaktadır.

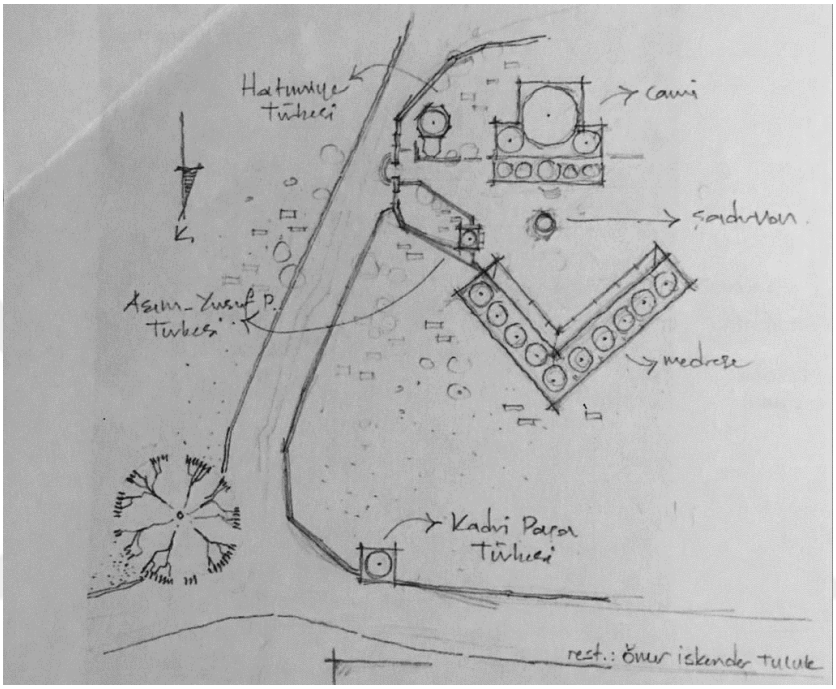


Şekil 63. (a) Trabzon'un surları, sur içini ve sur kapılarını gösteren plan (Lynch, 1901).

Planda (Şekil 63) Zağnos Köprüsü yoluyla batıya açılan, Gülbahar Hatun Camii'yi geçerek Zağnos Vadisinin batısından ilerleyen güzergâhın bugün, Şenol Güneş Bulvarı'nın güney uzantısıyla bağlanan Soğuksu Caddesi'nin takip ettiği iz olduğunu düşünülmektedir.

Ayrıca Zağnos Köprüsü çıkışında çatallanan yollar, bugün Şehit Er Mustafa Mutlu Sokak ve İnönü Caddesi'nin gibi görünmektedir.

19. yy.'da Gülbaharhatun Camii etrafında şekillenen İnönü Caddesi, Şenol Güneş Caddesi ve Zağnos Köprüsü'nün çıkışı Tuluk (2010) tarafından gösterilen çizimde daha detaylı görülebilmektedir (Şekil 64).



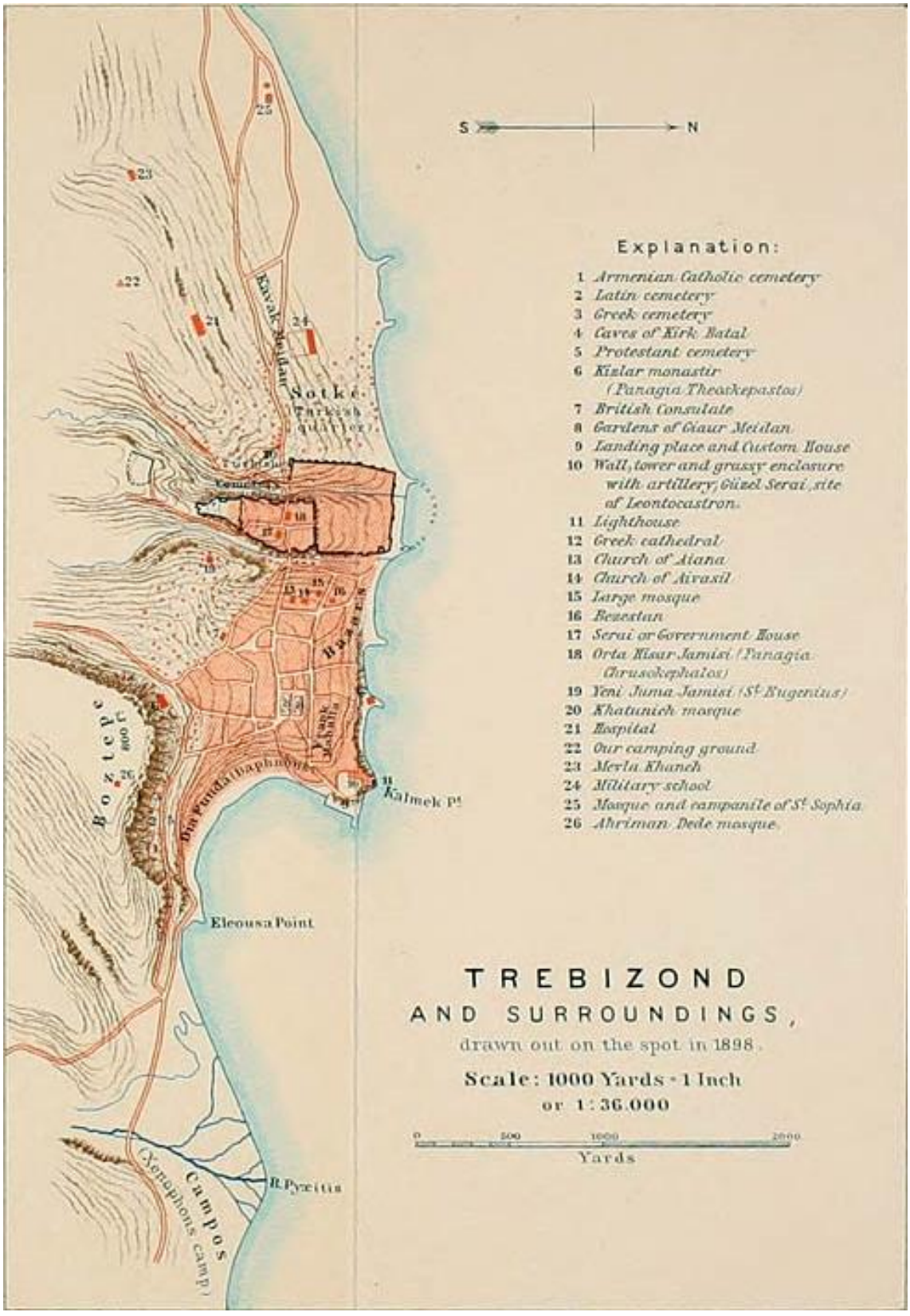
Şekil 64. 19. yy. sonlarında Gülbaharhatun Camii ve çevresinin restitüsyonu (Tuluk, 2010).

Lynch'in surları, sur içini ve sur kapılarını gösterdiği haritasında (Şekil 63) Zağnos ve Tabakhane vadilerine inerek Antik hipodroma bağlanan iki adet patika görünmektedir. Zağnos vadisi boyunca ilerleyerek İmaret Sukemerinin altından geçen, o dönemki muhtemel patikanın bugünkü İmaret Hamam Sokak olduğu düşünülmektedir. Bir diğer patika ise Kule Kapı'dan Tabakhane vadisine inen patikadır (Şekil 65). Sultan Abdülmecid zamanında kenti ziyaret eden Perunak Feruhan Bey'de Kule Kapı ve Tabakhane vadisine inen patika hakkında şunları aktarmıştır: "Güney tarafından Kuzgundere'ye inen Kule kapısı denilen çift kapısı vardır." (Usta, 1999: 128).



Şekil 65. Kule Kapı'dan Tabakhane'ye inen patikanın Yenicuma'dan görünümü

Lynch'in seyahatinde yaptığı bir diğer harita ise Trabzon genelini gösteren haritadır (Şekil 66). Lynch'in (1901) Trabzon genelini gösteren haritasında surları, sur içini ve sur kapılarını gösteren haritasındaki (Şekil 66) unsurlarla birlikte, batı banliyösünde Ayasofya Camii'ne uzanan yolları göstermektedir. Günümüzde, Zağnos Köprüsünden başlayarak İnönü Caddesi'ni takiben Kavak Meydanı'nda çatallanan güzergâhlar, haritada gösterilen koridorların muhtemel izini takip etmektedir. Çatalın kuzeybatı kolundan Faik Dranaz Caddesi ve Kahramanmaraş Caddesi üzerinden Ayasofya'ya ulaşılmaktadır. Güneybatı kolundan Trabzonspor Bulvarı ve Ayasofya Caddesi üzerinden Ayasofya'ya ulaşılmaktadır. Lynch'in haritasında Kahramanmaraş Caddesi'nin İnönü Mahallesi sınırları içinde kalan kısmı görülebilmektedir, Gülbaharhatun Mahallesi'nde kalan bölümü görülmemektedir. Bu durum caddenin bu bölümünün 1916-1918 tarihleri arasındaki Rus İşgali sırasında açıldığını göstermektedir. Fakat Kahramanmaraş Caddesi'nin geçtiği güzergâh üzerindeki Sotka Kale Kapısı Lynch'in planında görüldüğü için caddenin genişletilmiş olması da muhtemeldir. Rus işgali cumhuriyet öncesi dönemde olduğu için Kahramanmaraş koridorunun tamamı Osmanlı Dönemi içinde değerlendirilmiştir.



Şekil 66. Trabzon ve çevresini gösteren plan (Lynch, 1901).

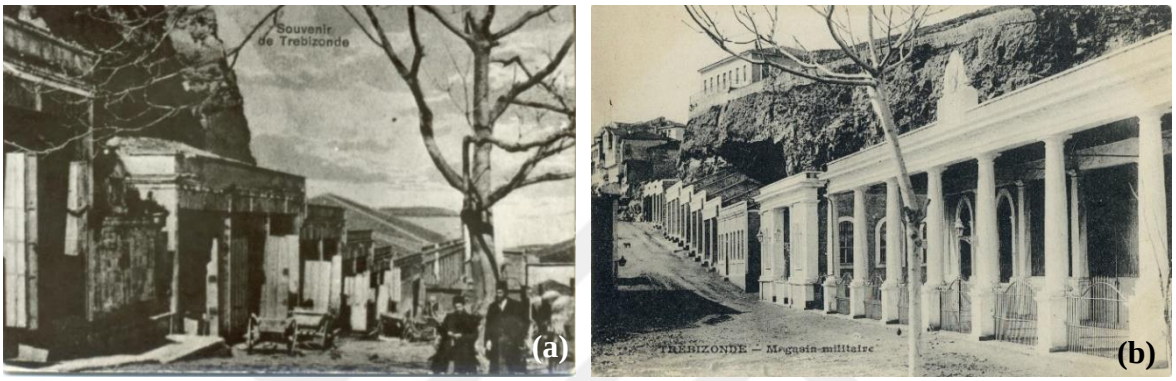
Kentin doğu banliyösündeki daha yoğun kentsel gelişim, Lynch'in haritasından rahatlıkla okunabilmektedir. Haritada Tabakhane Köprüsünden sonra yolların çatallandığı görülmektedir. Çatalın doğuya uzanan kolunda sur içini Meydan'a bağlayan Uzun Sokak okunabilmektedir. Sarrafoğlu Sokak, Muhittin Camii Caddesi, Aldıkaçtı Sokak ve Boztepe Caddesi'nin oluşturduğu koridorun, haritada güneydoğuya uzanan güzergâhların günümüze ulaşan izleri olduğunu söylemek mümkündür. Esnaf Sokak ise çatalın kuzeye uzanan kolu gibi görünmektedir. Taksim Caddesi ve İran Caddesi koridoru, Meydan'ın güneydoğu ucundaki çatalın güneybatıya uzanan kolunun izini takip ettiği görülmektedir. O dönem Erzurum Caddesi olarak geçen ve bugün Yavuz Selim Bulvarı'nın bir kısmı olan güzergâh güneydoğuya uzanan çatalın izini takip etmektedir. Bu koridora bağlanan ve doğuya uzanan iki farklı koridor görülmektedir. Güney taraftaki doğu-batı doğrultulu yolun izini Sefer Özgür Caddesi ve Sezai Uzay Caddesi ve Erzurum Yolu Caddesi'nin oluşturduğu koridor takip etmektedir. Kuzey tarafta uzanan yolun izi Değirmendere Caddesi tarafından takip edilir ve Değirmendere Çarşısında sonlanır. Değirmendere Çarşısı'ndan sonra Değirmendere köprüsüne uzanan yolun bugünkü izlerini bulmak tam anlamıyla bulmak mümkün görünmese de Değirmendere sahili üzerinden deve kervanının liman doğrultusuna ilerleyişini gösteren bir fotoğraf iki nokta arasında bir iz olduğunu göstermektedir (Şekil 67).



Şekil 67. Değirmendere'den Liman'a giden deve kervanı (URL-26, 2022).

Haritada Meydan çevresi incelendiğinde, Kunduracılar Caddesi ve Şehit İbrahim Karaoğlanoğlu Caddesi'nin (Eski Liman Caddesi) oluşturduğu koridorun limana ulaştıran

yolun izlerini takip ettiği görülmektedir (Şekil 68). 1840'ta kente gelen Fallmerayer seyahat notlarında Liman'dan Meydan'a ulaştıran Şehit İbrahim Karaoğlanoğlu Caddesi'ni şöyle aktarmıştır: "Kayıkların yanaştığı iskeleye adım attıktan hemen sonra dik bir yokuş çıkılarak, her yerinden ot çıkmış, çevresi virane evler, depolar, çeşmeler ve bahçe duvarlarıyla çevrili, Komnenoslar zamanında da Farsça "Meydan" adını taşıyan dikdörtgen büyük bir alana geliniyor." (Usta, 1999: 108).



Şekil 68. Limana inen yol ve askeri depolar (a), (URL-27, 2022); (b), (Salt Araştırma, 2021).

Meydandan batıya doğru gidildikçe Çarşı Mahallesi sınırları içinde Kunduracılar Caddesi'ni takiben Semerciler Caddesi, Kemeraltı Sokak ve Çarşı Camii Sokak'ın oluşturduğu koridor takip edilebilmektedir. Çarşı Mahallesi oldukça karışık sokak yapısına sahiptir. Harita üzerinde işaretlen Küçük Ayvasıl Kilisesi, Çarşı Camii ve Bedesten yolların günümüzdeki izlerini tahmin etmemizi kolaylaştırmaktadır. Kahramanmaraş Caddesi'nin Meydan ve kale surları arasında kalan kısmı görülmemektedir. Bu durum caddenin bu parçasının Rus işgalinden sonra açıldığına dair bir gösterge kabul edilebilir.

Lynch'in haritasında, Meydan bölgesinin kuzeyinde iki adet kuzey-güney yönlü yol görünmektedir. Bugün Gazipaşa ve Cumhuriyet caddelerinin o günkü izlerini temsil ettiği söylenebilir. 1930'larda yıkılan St. Gregory Kilisesi'nin (Şekil 69) harita üzerinde gösterilmesi bu olasılığı kesinleştirmektedir.

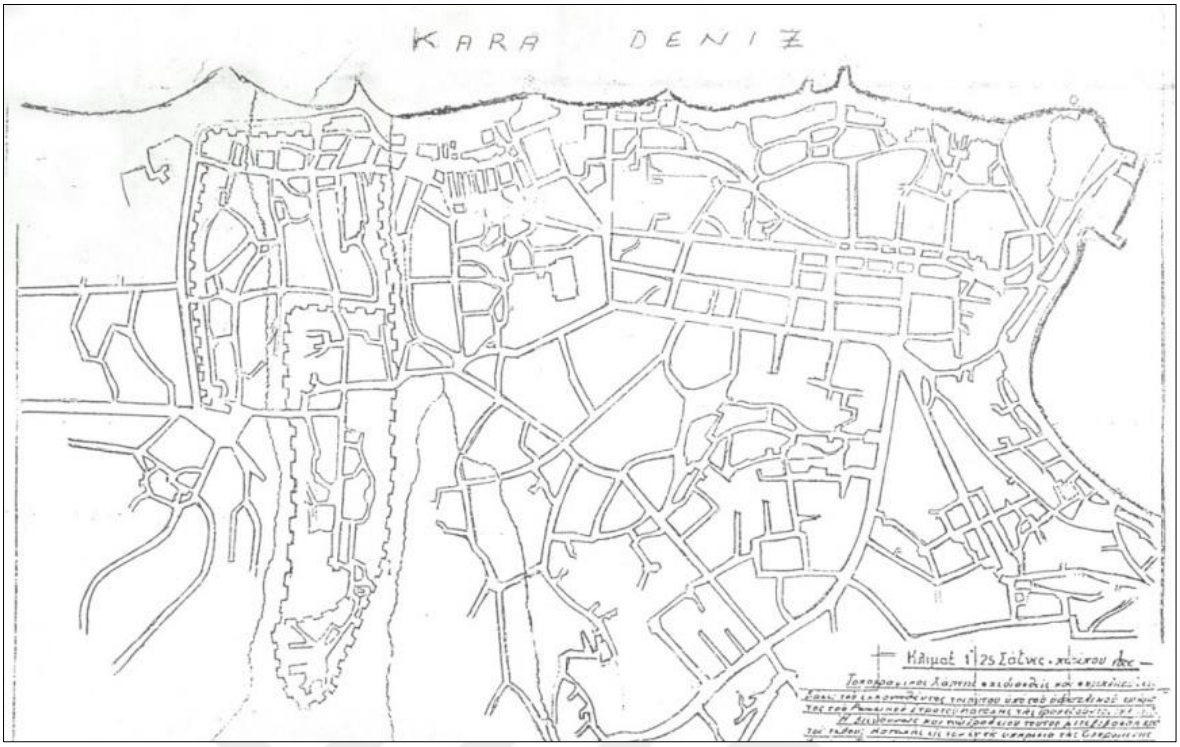


Şekil 69. St. Gregory Kilisesi ve Muallim Mektebi (Türko Odabaşıoğlu, 1992).

Çalışmada esnasında ulaşılan en aydınlatıcı haritalardan biri de Filizis Dimitrios'un Rus işgali esnasında yaptığı Trabzon haritasıdır (Şekil 70).

Dimitrios'un haritasında (Şekil 70) sur içi ve kentin doğu banliyösü oldukça ayrıntılı bir biçimde görülebilmektedir. Haritada Pazarkapı, Ortahisar, Çarşı, İskenderpaşa, Kemerkaya, Cumhuriyet, Gazipaşa, Yenicuma mahallelerinin tamamının; Esentepe ve Çömlekçi mahallelerinin batı kısımlarının; 1 Nolu Erdoğdu ve Gülbahar Hatun mahallelerinin doğu kısımlarının 20. yy. başındaki sokak dokusu detaylı bir şekilde verilmiştir.

Dimitrios'un haritasıyla Lynch'in haritasında örtüşmeler olmasına rağmen, Dimitrios'un haritasında Lynch'inkinden farklı olarak diğer bazı detaylar göze çarpmaktadır. Kahramanmaraş Caddesi'nin batı banliyösüne uzanan kısmıyla, Meydan-Cumhuriyet Caddesi arasındaki kısmı görülebilmektedir. Çarşı Mahallesi'nde kalan kısmı henüz belirgin değildir. Bu durum Dimitrios'un haritasının caddenin genişletme çalışmaları tamamlanmadan çizildiğini düşündürmektedir. Batı banliyösünde; sur boyunca kuzeye uzanan Şenol Güneş Bulvarı, Erdoğdu Camii'ne uzanan Şehit Albay Ertosun Caddesi, İnönü ve Kahramanmaraş caddelerini bağlayan Şehit Rahman Şeber Sokak ve Narlıbahçe Sokak koridoru ve 1 Nolu Erdoğdu Mahallesi'nin kuzeyindeki birkaç sokak o dönemden günümüze izleri takip edebilmiştir.



Şekil 70. Filizis Dimitrios'un Trabzon Haritası (Gerçek arşivinden aktaran Üstün Demirkaya, 2014).

Yukarıhisar'da Ada Sokak ve Mehter Sokak geçmişin izlerini takip ediyor gibi görünmektedir. Ortahisar'da Bayram Bey, Kale Kapı, Mütevelli, Musa Paşa Camii, Şakir, Pertev Paşa, Fatih Camii, Çiftehamam, Sarayatik Camii ve Amasya Camii sokaklar geçmişten günümüze ulaşabilmiş gibi görünmektedir. Ayrıca Şirin Hatun Sokak ve Sarayatik Sokak Filizis'in planında seçilememesine rağmen bu iki sokağa açılan tarihî konutların olması söz konusu iki sokağın geçmişten günümüze ulaştığını göstermektedir. Aşağıhisar'da Kalcıoğlu, Şehit Ayhan Güner, Kolağası, Ziver, Cefa, Kundupoğlu, Kenanoğlu, Elveda, Mehmet Avni, Hatip Camii, Mesut, Şehit Halil Karagöz, Haşim, Ruşen, Zaferi, Hacı Arif Hamam, Tophane Hamam, tophane Camii, Nergis sokakların ve Kalkanoğlu Caddesi'nin geçmişin izlerini takip ettiği söylenebilir. Pazarkapı Mahallesi'nde son birkaç yılda yapılan kentsel dönüşüm çalışması kapsamında bazı izlerin yok olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca Moloz kapısının güneyinde bulunan ilçe dolmuş durakları da benzer sonucu doğurmaktadır. 19. yy.'de bu mevkiide konutların olduğu görülmektedir (Şekil 71).



Şekil 71. Moloz Burcu, Moloz Limanı, Aşağıhisar Surları ve Hacı Yahya Camii, 1890 (URL-26, 2022).

Dimitrios'un haritasında okunabilen yolların izini takip eden diğer sokaklar şöyledir;

- İskenderpaşa Mahallesi'nde Sümer, Deniz, İdeal, Topal Hakim, Asmalı, Mht. Mehmet, Kalhane, Salih Yazıcı, Karakaş, Gençoğlu sokaklar, Güzelhisar Caddesi ve İskele Caddesi (Şekil 72)

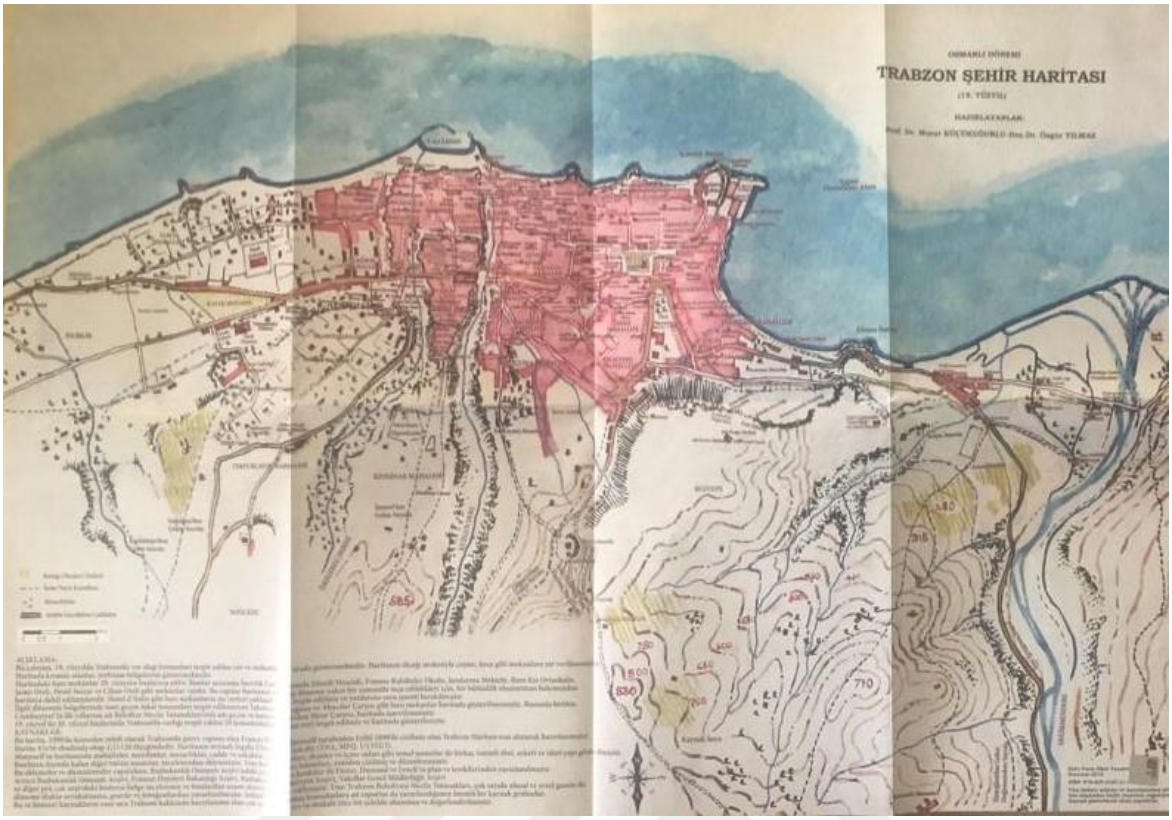


Şekil 72. Meydan'nın kuzeydoğu köşesinden, Cihan Otelini geçerek Limana doğru giden deve kervanı, İskele Caddesi, 1920 (URL-26, 2022).

- Kemerkaya Mahallesi'nde Balıkpazarı, Halkevi, Küçük, Öğretmen Mektep, Doğal, Ebedi, Neşe, Dedeoğlu, Bahar, Hüseyin Kazazoğlu, Ahmet Selim Teymur, Meydan Hamam sokaklar
- Esentepe Mahallesi sınırları içinde Seyran Caddesi, Şehit Ayhan İnce Kara Caddesi'nin Seyran Caddesi ile kesişen ve Taksim Caddesi'nde biten kısmı, Çırakoğlu, Sancak, Kızıltoprak, Göksu, Yanık Hasan Reis ve Kudrettin Camii sokaklar
- Gazipaşa Mahallesi'nde İplikçi Arif, Tavanlı Camii, Aydınlar, Devran, Nemlioğlu Konak, Tavanlı Çıkar, Kalıtım, Haşmet, Tekke Camii, Aralık, Miraç, Güzel, Nemlioğlu, Yavuzhan, 1. Zeytinlik ve Yoldaş sokaklar
- Cumhuriyet Mahallesi'nde Özgür Caddesi, Derviş Paşa, Kayalık, İç, Zeytinlik, Nemlioğlu Cemal, Kasım, Kasımoğlu, Hüsamoğlu, Muhittin, Mescit sokaklar
- Yenicuma Mahallesi'nde Cuma ve Yenicuma caddeleri, Mustafa, Nemlioğlu Mehmet Salih, Çayır, Çavuşoğlu, Yenicuma Camii sokaklar
- Çarşı Mahallesi'nde Kazancılar, Sirkeciler Yalıhan, Emin Alemdar, Postane, Müezzin, Terziler, Sakız Meydanı, Kadıoğlu sokaklar, Paşahamam arkası, Paşahamam geçidi, Mahmut Gologlu Caddesi'dir. Ayrıca Kemeraltı Sokak ile Çarşı Camii Sokak'ın oluşturduğu koridorla Sirkeciler Yalıhan Sokak'ı birleştiren dikişler haritada gösterilen diğer unsurlardır.

Trabzon'un tarihî kentsel dokusu üzerine derlenen en detaylı haritalardan biri Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın (2019), "Trabzon Şehir Haritası (19. Yüzyıl)"dır (Şekil 73). 1898'de Trabzon'da konsolosluk yapmış olan Maunsell'in Trabzon haritası, Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın (2019) haritasının temelini oluşturmaktadır. Maunsell'in Trabzon haritası (Şekil 74) "İngiliz Ulusal Arşivi"nden elde edilerek araştırmacılar tarafından Türkçeleştirilmiş, o dönemde var olan ama haritada yer almayan bazı mekânlar işlenmiştir. Haritanın rekonstrüksiyonu yapılırken Finlay, Dussaund ve Lynch'in haritalarından; Osmanlı, Fransız Dışişleri Bakanlığı, Vakıflar Genel Müdürlüğü ve Cumhuriyet Arşivleri'nden faydalanılmıştır (Küçükuğurlu ve Yılmaz, 2019a). Haritadaki sokak dokusu Dimitrios'un haritasındaki kadar detaylı değildir. Fakat dönemin ana arterleri, yer isimleri ve önemli yapılarının gösterilmesi açısından son derece aydınlatıcıdır.

Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın (2019), derlediği haritada batı banliyösünde bulunan Hızırbey (Sotka) Mahallesi, Yalı (Faroz) Mahallesi ve 1 Nolu Erdoğdu (Tekfurçayırı) Mahallesi'nde diğer haritalarda görünmeyen bazı yollar dikkat çekmektedir.

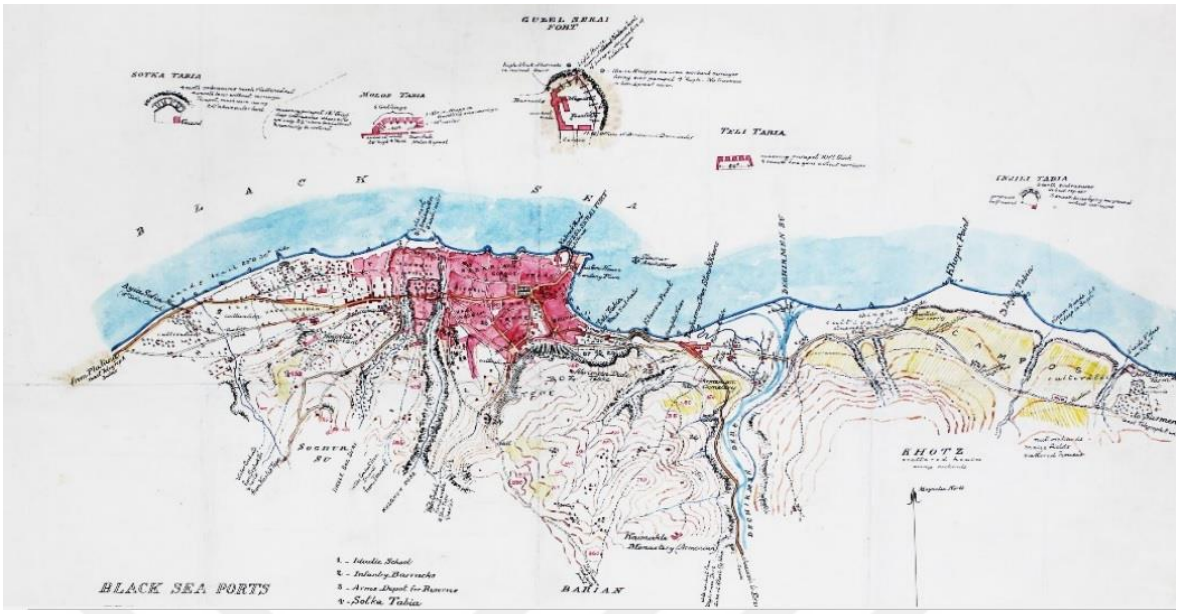


Şekil 73. 19. yy. Trabzon Şehir Haritası (Küçükuğurlu ve Yılmaz, 2019).

Kavak Meydanı'ndan Askeri Hastaneye (Şekil 75) ve hamama ulaştıran Dönemeç Sokak'ın haritadaki izi takip ettiği görülebilmektedir. Hastaneden 3 Nolu Erdoğdu Mahallesi sınırları içinde kalan Tahtalı Camii'ne ulaşan güzergâhlar günümüze ulaşamamış gibi görünmektedir. Soğuksu Caddesi'nden çatallanarak ayrılan Köseoğlu Caddesi Tahtalı Camii'ni geçerek Karlık Caddesi ile yeniden Soğuksu Caddesi'ne dahil olmaktadır. Bu güzergâhın haritada Tekfurçayırı Mahallesi'nden Soğuksu'ya uzanan patikanın izlerini taşıdığı düşünülmektedir.

Haritada kuzeybatı kıyı şeridi boyunca uzanan Sotka ve Faroz mahallelerinde altı adet kuzey-güney yönlü yol görünmektedir. Bu yolların, etrafında bulunan ve günümüze ulaşan yapılara bakılarak doğudan batıya Şenol Güneş Caddesi'nin Hızırbey Mahallesi içinde kalan kısmı, Şehit Pilot Mete Esat Sokak, Mektep Sokak, Alayoğlu Sokak, Dokumacılar Sokak ve Ahmet Sokak olduğu düşünülmektedir. Fakat kıyıya paralel biçimde şekillenen veya çıkmaz sokaklar görülmemektedir.

Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın (2019) derlediği haritada, doğu banliyösünde bulunan ve diğer haritalarda rastlamadığımız bazı koridorlar yer almaktadır.



Şekil 74. Maunsell'in Trabzon Haritası (Babul, 2021).

Haritada Cephaneliğe uzanan iki farklı yol bulunmaktadır. Bunlardan birisi Yenicuma'dan uzanmaktadır diğeri ise Eski Erzurum Yolu'dur. Günümüzde Yenicuma Mahallesi'nde bulunan Camii Sokak'ı takip eden, Cephanelik Caddesi Cephaneliğe uzanan izi takip ediyor gibi görünmektedir. Fakat Eski Erzurum Yolu'nu takip eden İran Caddesi'nin Cephaneliğe erişimi bulunmamaktadır. Dolayısıyla Eski Erzurum Yolu'nun izini, İran Caddesi üzerinde ancak Boztepe Mahallesi'ndeki Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi'ne kadar takip edebiliyoruz. Yine Yenicuma Mahallesi'nde Camii Sokak'tan ayrılarak nerdeyse Boztepe Caddesi'yle paralel devam eden ve Kızlar Manastırı'na uzanan bir yol görünmektedir. Bu yola dair Mescit Sokak'tan sonrası için bilgi vermek oldukça güçtür. Dimitrios'un haritasında görünen Cuma Caddesi tarafından izi takip edilen bir güzergâh olması muhtemel görünmektedir.



Şekil 75. Askeri Hastane ve Hamam (URL-26, 2022).

Haritada görülen birkaç ilginç güzergâhtan biri, Meydan'ın güneybatı ucundan Çömlekçiye inen yoldur (Şekil 76a). Dimitrios'un da haritasında görülebilmekte olan yol burada daha belirgindir. Günümüzde Çömlekçi Caddesi ile birleşen Bayır Sokak'ın bu izi takip ettiği düşünülmektedir. Güzergâhı ilginç hale getiren unsur dar ve merdivenli bir koridor olmasından kaynaklanmaktadır. Zira Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın derlediği haritada bu yapıdaki sokaklara pek rastlanmamaktadır. Haritadaki bir diğer ilginç güzergâh ise Kemerkaya Mahallesi'nde Kunduracılar Caddesi'nden Muallim Mektebine doğru uzanan kuzey-güney doğrultulu koridordur. Bugün bu koridor Trabzon 1. Noterliğinin yer aldığı tarihî yapının doğu yanından uzanan bir çıkmaz sokağa tekabül etmektedir. Bir diğer ilginç koridor ise St. Maria Kilisesi'ne ulaştıran merdivenli bir sokak olan Sümer Sokak'tır (Şekil 76b).



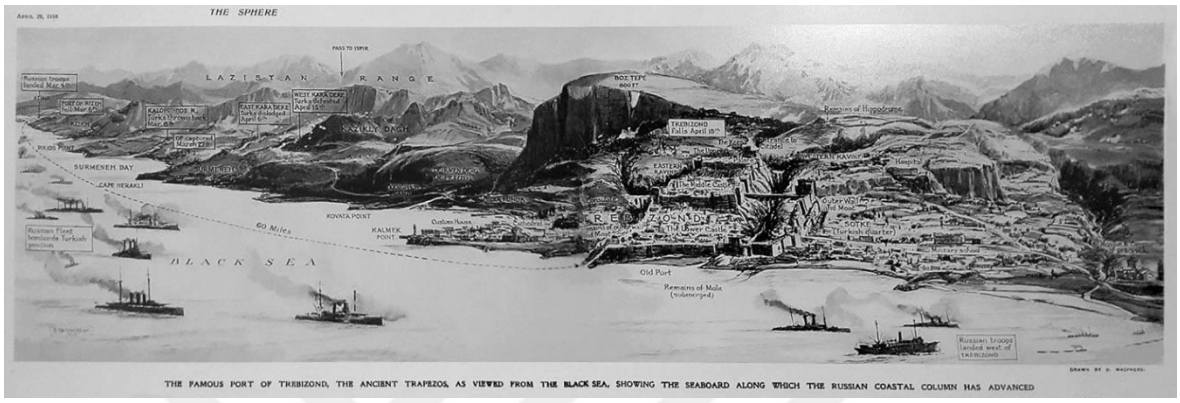
Şekil 76. (a) Çömlekçi Caddesi'nden Bayır Sokak girişi, (b) Sümer Sokak

Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın derlediği haritada Meydan-Değirmendere Çarşısı-Değirmendere Köprüsü bağlantısını sağlayan Değirmendere Caddesi ve Yeni Erzurum Şosesi daha belirgin görünmektedir. Günümüzde Değirmendere Caddesi, Elausa Burnu'nun olduğu yere kadar bitişik devam etmektedir. Devlet Sahil Yolu Değirmendere Çarşısı ile bağlantısının kesilmesine neden olmuştur. Meydanı Erzurum Şosesine bağlayan güzergâh ise diğer haritalarda da görülebilen Esentepe Mahallesi'nde bulunan Sefer Özgür Caddesi ve Sezai Uzay Caddesi'nin oluşturduğu koridordur.

Küçükuğurlu ve Yılmaz (2019), Maunsell'in haritasını taban alarak derledikleri haritada Değirmendere'nin doğusuna yer verilmemiştir. Fakat Değirmendere köprüsünün çıkışında Rize yönüne uzanan bir yol mevcuttur. Köprüden çıktıktan sonra kuzey doğuya yönlenerek yılankavi devam eden yolun bugün Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin yakınından geçtiği açıkça görülmektedir. Rus işgali sırasında çizilmiş ve 29 Nisan 1916 tarihli "The Sphere" dergisinde yayımlanmış olan Trabzon'a ait bir panoramada (Şekil 77) Değirmendere Köprüsü'nden sonra devam ederek Sürmene'ye doğru giden yolun, KTÜ.'nün yerleştiği kayalıkların alt kotunu takip ederek Forum'un yerleştiği düzlük üzerinden devam ettiği görülmektedir. Günümüzde Devlet Karayolu'nun etkisiyle kaybolduğu görülmektedir.

İncelenen tüm haritalardaki koridorların bütünü ufak farklılıklarla birbiriyle örtüşen durumlar arz etmektedir. Fakat halen bazı koridorlar eksik görünmektedir. Özellikle Çarşı

Mahallesi'ndeki sokak ağının o günün teknolojisiyle doğru biçimde haritalandırılması oldukça güç görünmektedir. Eksik koridorların teşhisi, belediyeden temin edilen güncel imar planı üzerinde bulunan ve kültür mirası vasfı taşıyan tarihî yapıların konumlarına ve oluşturdukları sokak dokusuna göre yapılmaya çalışılmıştır.



Şekil 77. Rus işgali sırasında çizilen bir Trabzon Panoraması (URL-28, 2020).

2.2.2.4. Türkiye Cumhuriyeti 1923-1960 Yılları Arasındaki Dönem

1923 yılının 29 Ekim'inde cumhuriyetin ilanı Trabzon Hükümet Dairesi'nde bayram coşkusuyla kutlanmış, 101 pare top atışı yapılmıştır. Bu manalı günde kentte pek çok etkinlik gerçekleştirilmiştir (Başkaya, 2019).

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, yaptığı memleket gezileri sırasında 1924, 1930 ve 1937 yıllarında olmak üzere toplamda üç kere Trabzon'a gelmiştir. İlk ziyaretinde Trabzon Lisesi'nin "Spor Yurdu"nda, Kavak Meydanı'ndaki ipek fabrikasında, Memleket Hastanesi'nde ve Öğretmen okulunda incelemeler yapmış, Gazipaşa Caddesi'ne ilk kazmayı vurarak sahile açılan yolun temelini atmıştır. İkinci ziyaretinde Türkocağı'nda yemeğini yedikten sonra "Mon Beyi" isimli oyunu izlemiş, Trabzon'un elektrik sorunun çözülmesi için İsmet İnönü'ye Sümerbank'tan alınacak maddi destek konusunda talimat vermiştir. Üçüncü ziyaretinde kara ve deniz ulaşımı, kasabaların su ve elektrik gibi eksikliklerinin giderilmesi, kooperatiflerin kurulması, Iğdır ve Erzincan'ın ovalarının sulanması ile ilgili konulara değinirken, Trabzon Limanı'nda incelemeler yapmıştır. Bu son ziyaretinde Gazi Paşa, Atatürk Köşkü'nde düzenlenen toplantıda tüm mal varlığını Türk ulusuna bağışladığını açıklamıştır (Usta, 1999).

Cumhuriyet, modern ve müşterek bir kültürün oluşmasında önemli bir adımdır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde meşruiyeti merkezi yönetim tarafından temin edilen modern topluma ilişkin savların uygulandığı kentsel alanlardaki (periferideki) kurumlar; belediye, valilik, köy enstitüleri, kooperatifler, sosyal yardım kuruluşları gibi kurumlardır. Trabzon'da belediye modernleşme faaliyetlerinin yürütüldüğü resmi kurum olmuştur (Düzenli, 2010a).

Cumhuriyetin erken dönemlerinde modern kent görüntüsünün sağlanması için imar planlarının hazırlatılması, birincil çalışmalardan biridir. Toplumsal hayattaki modernleşme için yapılan değişimlerin kentsel alanlardakilerle paralel gelişim göstermesi gerekliliği imar planı gereksinimini de doğurmuştur (Düzenli, 2010b).

Doğu şehirlerinden sorumlu üçüncü umumî müfettiş Tahsin Uzer'in girişimleri ile Şehir plancı Jacques-Henri Lambert, 1938'de Trabzon'a kısa süreli iki ziyarette bulunmuştur. Şehrin imar planının yapılması için görev alan Lambert bu ziyaretlerinin sonucunda, Trabzon İmar Planı raporu ve avan projesinin yanı sıra 1/2000 ölçekli 5 sayfalık ve 1/1000 ölçekli 17 sayfalık bir plan hazırlamıştır (Düzenli, 2010b). Hızlı kentleşme ve planın revize edilmemesi neticesinde plan 1969'a kadar uygulanabilmiştir (Kadıoğlu, 2011). Plan ile ilgili detaylara tezin bulgular bölümlerinde değinilecektir.

Lambert Planı öncesinde, 14 Mart 1936 tarihli Yeniyol gazetesindeki habere göre 1924-1926 yılları arasında ve 5 Mart 1938 tarihli Yeniyol gazetesindeki habere göre 1938 yılında kentin ayrı ayrı iki kere haritası yaptırılmıştır (Başkaya, 2019).

1938-1939 yılları arasında Trabzon'da valilik yapan Refik Koraltan kentin durumuyla alakalı bir rapor hazırlamıştır. Koraltan'ın raporundan o dönemde Trabzon'un ekonomik problemlerle uğraşmakta olduğu anlaşılmaktadır. Kentteki orta ölçekli işletmeler olarak hizmet veren fındık kırma fabrikaları sanayi tesislerinin çoğunluğunu teşkil etmekteydi. Modern bir limana da sahip olmayan Trabzon, 19. yy. sonu ve 20. yy.'ın başlarındaki Transit Ticaret Yolundan kaynaklı hareketliliğini kaybetmiştir (Başkaya, 2021).

Trabzon bir liman kenti olmasına rağmen 1950'lere kadar çağdaş bir limana sahip değildi. Deyrolle'den aktaran Usta'ya göre (1999) açıkta demirleyen gemilerin yolcuları kayıklar yardımı ile kıyıya ulaştırılıyorlardı. Arslan'ın (2011) araştırmasında kullandığı Çaykara, Yeniyol, Halk ve Hakimiyet gazetelerinde çıkan haberler değerlendirildiğinde, Trabzon limanı için yapım çalışmaları 1945 yılında başlatılmıştır. RAR. Türk Ltd. gruba ihale edilen limanın inşası için Mitchell Mühendislik Ltd. grubu ile anlaşma sağlanmış, 1946'da temel atma töreni yapılmıştır. 1949'da başlatılabilen inşaat 1953'te tamamlanarak bir sene sonra işletmeye açılmıştır.

1950'li yıllarda Trabzon'da iki farklı mahalle kurulmuştur. Bu mahallelerden birisi Yenimahalle, bir diğeri ise Kalkınma Mahallesi'dir. Gecekondulaşmanın bu dönemde artmasından ötürü, önüne geçmek için maddi sıkıntı içinde olan kimselere uygun fiyatlı ev sağlanması amaçlanmıştır (Başkaya, 2019). Ayrıca Trabzon Belediyesi encümen kayıtlarına göre 1954 yılında Tabakhane Dere İçi Sokak'ta yapılaşma başlamış, Doğu Gazetesi'nin 08 Aralık 1959 tarihli haberine göre, 1959 yılında muhtarlık seçimi yapılmış olan Zafer Mahallesi o dönemde henüz kurulmuştur (Arslan, 2011).

2.2.2.4.1. Türkiye Cumhuriyeti 1923-1960 Yılları Arasındaki Dönem'den Günümüze Gelen Önemli Yapılar

2.2.2.4.1.1. Yapısal Unsurlar

- Değirmendere Merkez Camii: 1947 yılında Rüştü Bekiroğlu tarafından yaptırılmıştır. Değirmendere Mahallesi içinde olan camii dikdörtgen planlı beton karkaslı kargir yapıdır. Minaresi yapının kuzeybatı köşesinde yer alır (Özen vd., 2010).
- Ortahisar'daki Çeşme: Olasılıkla 20. yy. başlarında yapılan çeşmenin yaptıranı belli değildir. Pertev Paşa Sokak ile Zağnos Caddesi'nin kesiştiği noktada bulunur (Özen vd., 2010).
- Trabzon Lisesi (Trabzon Fen Lisesi): 1880'li yıllarda dönemin valisi Sırrı Paşa'nın çabalarıyla Trabzon'un ilk Türk mülki idadisi (Mekteb-i Hamidiye, Trabzon Sultanisi) açılmıştır. O dönemde, Rumlara ait bir idadinin bulunması ve bunun yanında Türkler için sadece rüştiyenin bulunması Sırrı Paşa'yı harekete geçirmiştir. Gazi oğullarından Hacı Ömer Bey'in oğlu Süleyman Bey'e ait Kavak Meydanı'ndaki arsa kamulaştırılarak, üzerine inşa edilmiştir (Yücel, 1997). Zamanla hasar gören idadi yerine 1938-1940 yılları arasında mimarlığını Alman Bruno Taut'un yaptığı, yeni bir lise inşa edilmiştir. Lise inşa edilirken Alman mimar, okulun önündeki manolya ağaçlarının korunmasına bilhassa önem göstermiştir (Özen vd., 2010). Günümüzde Trabzon Fen Lisesi olarak kullanılmaktadır. Manolya (*Magnolia grandiflora*) ağaçları ise tüm gösterişiyle yerli yerindedir.
- Gümrük Binaları: 1927 tarihinde üçlü bir yapı komplesi olarak inşa edilmişlerdir. Kuzeyden güneye doğru Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü, Gümrük Ambarı, Liman Gümrük Müdürlüğü'nden ibarettir. Trabzon (Çömlekçi) Limanı'nın içerisinde bulunan

yapılar İskenderpaşa Mahallesi sınırları içerisindedir. Günümüzde halen işlevini sürdürmektedir (Özen vd., 2010).

- Kültür ve Turizm Müdürlüğü Binası: 1933 yılında yapılmış olan bina Ortahisar Mahallesi'nde, Ortahisar sur içinde yer almaktadır. Yapının batısında Ortahisar Camii, güneyinde ise eski hapishane binası bulunur. Yapının girişi kuzey cephesinde Mimar Sinan Caddesi üzerindedir. 1987 yılında Hükümet Konağı taşınmış, 1989-1991 yılları arasında yapılan restorasyon çalışmaları tamamlanınca İl Kültür Merkezi olarak kullanılmıştır. Günümüzde İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır (Özen vd., 2010).
- Ziraat Bankası: 1948-1951 yılları arasında tamamlanan yapı, Kahramanmaraş Caddesi üzerindedir. Güney cephesinde bulunan kolonatlı girişine beş-yedi basamaklı (kot farkından ötürü değişir) merdiven ile çıkılır. Yapı Ziraat Bankası için yapılmıştır ve halen Ziraat Bankası tarafından kullanılmaktadır.

2.2.2.4.1.2. Açık ve Yeşil Alanlar

- Sülüklü Mezarlığı: 1934 yılında "Sülüklü Mezarlığı" adıyla asri mezarlığa çevrilen arazi, Vakıflar İdaresi'nden 1931 yılında satın alındığında henüz bir tarlaydı. Mezarlık, "Sülüklü" adıyla anılan mevkide bulunmaktadır. 1937 yılında çevreleme duvarları yapılarak, 1938'de umuma açılmıştır. Sülüklü Mezarlığı'nın diğer bir özelliği de 1938'de Atapark olarak yeniden düzenlenen İmaret Mezarlığı'nda bulunan bazı mezarlar ve mezar taşlarının buraya taşınmış olmasıdır (URL-29, 2021).

2.2.2.4.1.5. Koridor Tarihçesi

Cumhuriyetin ilanı, ülkemizde bilinçli bir çağdaşlaşma adımı olmuştur. Fakat çağdaşlaşma sürecinin başarılı olması için merkezin yani Ankara'nın yanı sıra periferinin de bu sürece dâhil olması gerekmektedir (Düzenli, 2010a). Kentsel alanda çağdaşlaşmanın bir gereği olarak planlı kentleşme süreci başlatılmıştır. Bu süreçte pek çok kente yabancı şehir plancılar davet edilerek imar planları hazırlatılmıştır. Tahsin Uzer'in girişimleriyle kente gelen Fransız mimar ve şehir plancı Jacques-Henri Lambert, 1969'a kadar uygulanacak olan planı hazırlamıştır.

Lambert'in (2010a) Trabzon Halkevinde verdiği konferansın kısa bir nüshası 1938 tarihli, 28 sayılı Belediyeler Dergisi'nde yayımlanmıştır. Tahsin Uzer'in isteğiyle Trabzon Urbayı Dr. Cemal Turfan tarafından gönderilen "Trabzon Şehrinin Haritası" isimli yazıda Lambert, Trabzon'daki yollarla ilgili şu bilgileri vermiştir;

- Trabzon'un paralel uzanan üç caddesi bulunmaktadır; güzeyden kuzeye Uzun Sokak, Kahramanmaraş Caddesi ve Kunduracılar Caddesi.
- Moloz ve Liman arasındaki, kayalıkları geçerek uzanan ve Erzurum Şosesine bağlanan bir yol bulunmaktadır. Bu yol ticari alanların yoğunlaştığı noktalardan geçmektedir.
- Trabzon'da göze çarpan iki önemli öğe; Liman ve Transit Yolu'dur.
- Trabzon deniz kıyısı bulunan fakat denize kapalı bir şehirdir. Bu anlamda Gazipaşa Caddesi'nin açılması yerindedir. Ordu Parkı (Kalepark, Ganita) hariç denizle buluşan nerdeyse hiç sokak bulunmamaktadır (Lambert, 2010a).

Lambert'in konferanstaki konuşması incelendiğinde, kente ticari anlamda fayda sağlayacak Liman-Transit Yolu bağlantısını ve kente sağlıklı hava sağlayacak kuzey-güney doğrultulu koridorları özellikle önemsediği görülmektedir.

Lambert Trabzon'a geldiğinde kentte ön incelemeler yapmıştır. Bu incelemeler sonucunda kentte yapılması gereken faaliyetleri bir ön rapor olarak sunmuştur. Rapor "Esbabı Mucibe" ismiyle 1938 tarihli, 29 sayılı Belediyeler Dergisi'nde yayımlanmıştır. Trabzon Urbayı Dr. Cemal Turfan tarafından gönderilen raporda yer alan planın içeriği 10 maddede özetlemiştir;

1. Ana Plan, amenajman ve temdit,
2. Resmi bir meydan planı ve doğu-batı doğrultulu yolların tesisi,
3. Yeni meydanlar, taraça meydanlar, spor merkezleri, mahalle bazında kültür merkezleri,
4. Trabzon'un batısında yeni bir şehir merkezi planlanması, ana caddelerinin biçimlenişi, Ayasofya ve İncirlik park ev plajlarının avan projeleri,
5. Kendisini tamamlayan yapılarla birlikte yol istasyonunun avan projesi, limanın yollarla olan sıkı bağlantısının etüdü ve limana hâkim mahallenin avan projesi,
6. Açılması yeni önerilen yolların özellikleri ve şekillerinin belirtilmesi,
7. Kamu hizmeti için program teklifi; aydınlatma, su yollarının birleştirilmesi, kanalizasyon, müşterek nakliyat vs.

8. Güzelhisar banyo yerlerinin projesi ve özellikle İmaret Mahallesi'ndeki olmak üzere park yerlerinin amenajmanı,

9. Turuk (yol) ve maabir (köprü) talimatının projesi, ebniye (bina) talimatnamesi ve mükellefiyetlerin projesi,

10. Planlama, mali işlerin etüdü ve belediyenin imar ve plan tatbiki için Türk mütehassıslardan oluşan komisyon kurulması (Lambert, 2010b).

Lambert'in (2010b) ön raporunda yollarla ilgili yer alan planlama kararlarına aşağıda maddeler halinde değinilmiştir;

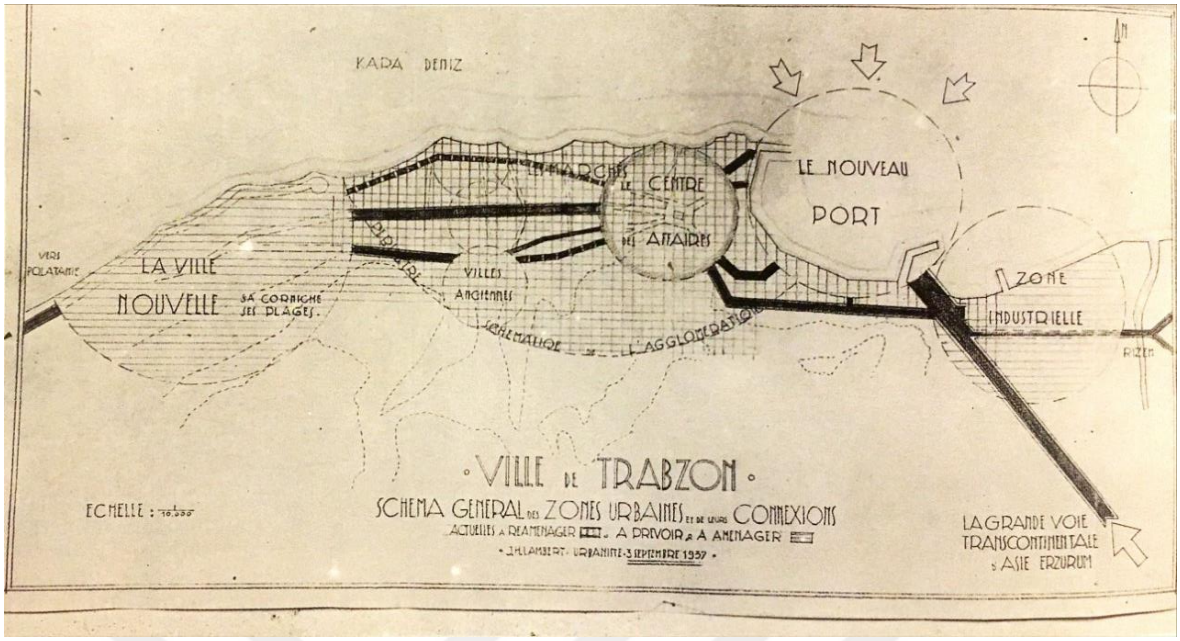
- Asya Yolu-Liman karması için, temel duvarlarının kısmen yıkılması ve kayaların tahribi ile yolun genişletilmesi. Lambert'in eskiz çalışmasına bakıldığında Erzurum Caddesi'nin genişletilmesi gerekliliğinden bahsettiği açıktır.
- Liman-Yukarı Şehir ve Asya Yolu- Yukarı Şehir ilişkisi için üç yol üzerinde durulmuştur;

1. Asya Yolu 1100 m metrelik bir kademeden (Soğuksu tarafından) sonra Yukarı Şehre girmektedir, bu yol limanın doğusuyla şehir arasında erişimi sağladığından bu yolun virajlarının genişletilerek şehre girişin kolaylaştırılması,

2. Asırlık eski iskelenin yayalara ve yük hayvanlarına ayrılması,

3. Vasatî nakliyat için uygun, kusursuzca parke döşenmiş gümrük yokuşu tesisi. Burada Lambert'in Trabzon Limanı'na inen Şehit İbrahim Karaoğlanoğlu (Liman Caddesi) Caddesi'nden bahsettiği açıktır.

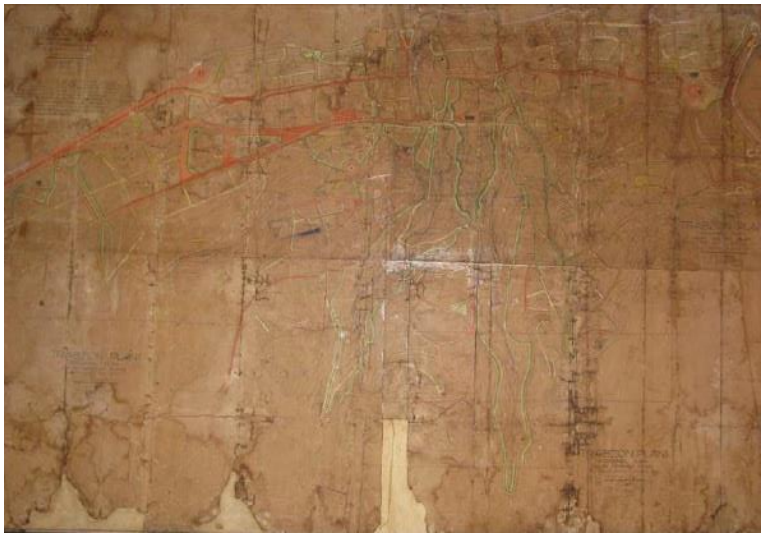
- Yeni Yol: Yukarıda üç unsurun birbiriyle ilişkilendirilmesi için dördüncü bir yolla takviye yapılması gerekmektedir. Lambert bu yolu "Bu yol Erzurum yolunun limanla iltisakının 400 m mesafesinden başlayarak %6 ilâ 7 arasındaki hafif meyille Soğuksu'nun şarkındaki sahil 38'de nihayet bulacaktır" şeklinde tanımlamıştır (Lambert, 2010b: 311).
- Trabzon'daki resmi bir meydan, bir ana cadde ticari merkez gibi eksikliklerin yanı sıra yapılardaki çeşitliliğin ve kamusal rekreasyon alanlarının gerekliliğini gidermek ve halkın kentin güzelliğinden istifade etmesi için 5 köklü değişiklik önerilmiştir (Şekil 78);



Şekil 78. Lambert'in Trabzon'u bölgelere ayıran çizimi (Gerçek, 1997).

1. Hâlihazırdaki bir yerde (Meydan Parkı, Atatürk Meydanı) iş merkezi tesisi,
2. Doğu-batı yönlü bir ana cadde tesis için Kahramanmaraş Caddesi'nin yenilenmesi,
3. İç mahallelere servis yollarının yapılması, bu mahallelerin havalandırılması için kuzey-güney yönlü caddelerin açılması, denizi gören taraçaların tesis edilmesi,
4. İmaret Mahallesi'nin batısında eski şehirden farklı olarak yeni bir şehir kurulması,
5. Denize açılan meydanların, kamusal kültürel bahçelerin, açık alanların ve asarı atikâ (eski yapıtlar) bölgesi tesisi.

Lambert hazırladığı ön raporun sonrasında, Trabzon için 1/2000 ölçekli plan ile planı açıklayan 5 sayfalık bir rapor ve 1/1000 ölçekli başka bir plan ile planı açıklayan 17 sayfalık başka bir rapor hazırlamıştır (Lambert, 2010c). Fakat Düzenli (2010b), 1/1000 ölçekli planla ilgili bir kayda ulaşılamadığını belirtmiştir. 1/2000 ölçekli plan, halen Kahramanmaraş Caddesi üzerindeki Trabzon Şehir Müzesi'nde sergilenmektedir. Fotoğraf çekimine izin verilmediği için harita Düzenli'den (2009) alınmıştır (Şekil 79).



Şekil 79. Lambert'in 1/2000 ölçekli planı (Lambert, 1937'den aktaran Düzenli, 2009).

Lambert'in hazırladığı bu nihai projelerin planları "Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu" ismiyle 1941 tarihli, 69 sayılı Belediyeler dergisinde yayımlanmıştır.

Lambert (2010c), kentleşme raporunu 7 ana başlık altında ele almıştır;

1. Yollar üzerine üretilen fikirler
2. Kamusal hizmetler
3. Kentin mıntıkalara ayrılması
4. Serbest alanlar, kamusal bahçeler, serbest parklar, sıhhat ve estetik kısımları
5. Trabzon'daki anıtların korunması ve yeni anıtların inşaası
6. Şehircilik talimatnamesi ve tüzüğü
7. Planın uygulama programı: hazırlanan projeler, raporlar, yolların profil albümü, şema ve projeler albümüyle birlikte.

Bu tezin kapsamı gereği, Lambert planının sadece ilk iş kalemi olan yollar üzerine üretilen fikirler ele alınacaktır.

Lambert, planda bazı yolların ıslahını önermiştir, önerdiği bazı yollar ise yeni yollardır. Yollar planda dört ana başlık altında işlenmiştir (Şekil 80);

1. Uzunlamasına yollar (doğu-batı doğrultulu): Kahramanmaraş Caddesi'nden kentin en önemli aksı olarak bahsedilmektedir. Dolayısıyla bu yolun yeniden düzenlenmesi gerektiği; Uzun Sokak ve Kunduracılar Caddesi'nin ticari önemlerinden dolayı korunması gerektiği kaydedilmiştir (Lambert, 2010c).

Doğuda Hopa ve Rize'den, batıda Giresun ve Samsun'dan kıyıyı takip ederek ulaşan yollar ve Asya dağlarından gelen Transit Yolu ile Limana ulaştıran yollar Kuzey-güney doğrultulu Güzelhisar kayalıkları tarafından kesilmektedir. Liman Caddesi (Şehit İbrahim Karaoğlanoğlu Caddesi-İskele Caddesi) ve Transit Yolu mevkiileri itibari ile bu engeli aşabilmeye müsaitlerdir. Fakat bu iki güzergâh 1100 m'lik bir mesafeyle birbirinden ayrılır. Yapılacak olan limanın ticari faaliyetleri arttırması ve kentin genişlemesi nedeniyle üç yol önerisinde bulunulmuştur. Bunlardan ikisi yeni, üçüncüsü ise sahil şeridindeki yoldur (Lambert, 2010c).

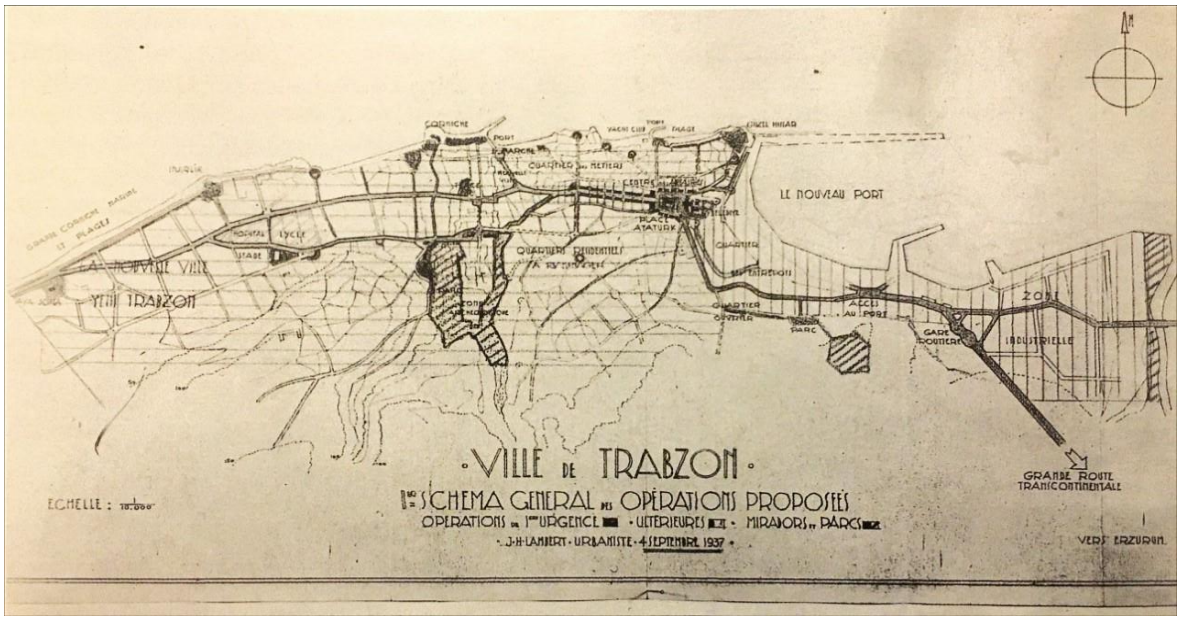
Biricisi gümrüğün 300 m güneyinde başlar. İkinci yol ise İskele Caddesi'nin Liman Caddesi'nin bitişiyle başladığı noktadan 240 m uzaklıkta başlar. 40 m rakıma denk gelen yol, Meydan'ın güneyinde yer almaktadır. Bu yolun yapılması geçtiği mahallelerin çehresinde oldukça fazla bir değişikliğe neden olacaktır. Üçüncü yol ise Henüz şekillenmemiş olan sahil yoludur. Şehir dışından limana ve transit caddesinin batıya vardığı noktadan gümrüğe kadar uzar Bir ara tünelle İncirlik ve Moloz tarafına açılır (Lambert, 2010c). Lambert'in bahsettiği birinci yol muhtemelen günümüzde İskele Caddesi'dir. Yeni açılması önerilen ikinci yolun, Lambert planına bakıldığı zaman Tabakhane Köprüsü'nün güneyinden geçen ve Zağnos Köprüsüne direk ulaşan Uzun Sokak'a paralel devam ettiği görülmektedir. Böylelikle bu yeni yol önerisinin, Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı önerisinin temeli olduğu söylenebilir. Üçüncü yol sahil şeridi boyunca devam etmektedir. Akçaabat tarafından sahil boyunca uzanan yol Ayasofya'ya kadar daha geniş önerilmiştir. Kahramanmaraş Caddesi ile buluştuğu noktadan sonra daha dar bir şekilde devam etmektedir. Erzurum Caddesi'nin (Transit Yolu) kuzeyinden başlayarak gümrüğe ulaşan yolun Çömlekçi Caddesi olduğu açıktır. Sahil şeridine yol yapılması ve Güzelhisar kayalıklarının bir sınırlandırıcı unsur olarak değerlendirilmesi sonucu açılan tünellerin Lambert'in planlama stratejisinde de yer aldığı görülmektedir. Fakat Lambert doğal kıyı şeridinin takip edildiği bir öneri getirmiştir.

2. Hattı müstagraz şeklindeki yollar (Kenti havalandıran, denize açılan kuzey-güney doğrultulu yollar ve mahalle arasındaki yollar): Planda iki kısımda ele alınmıştır. Birincisi: Başta Atatürk (Gazipaşa) Caddesi olmak üzere yaklaşık 250 m uzunluğundaki güney-kuzey doğrultulu yollardır. Bu yollar planlama çalışmasına başlamadan önce açılmış durumdadır. Başlıcaları; Atatürk (Gazipaşa) Caddesi, Cumhuriyet Caddesi, Koraltan (Şenol Güneş) Caddesi ve İç Kaleyi boydan boya geçen büyük güney-kuzey (Şehit Refik Cesur ve Islahane Caddeleri) yoludur. İkincisi ise eğim nedeniyle kıyıya dik olmayan şekilde eğri

düzenlenmek durumunda olan yollardır. Tekke, Çömlekçi ve Maşatlık mahallelerinde örneklerine rastlanmaktadır. Planda bu yollar devam ettirilmiştir (Lambert, 2010c).

3. Tahsis edilmiş yollar (Ticaret-Transit Yolu)

4. Mahalle içindeki ince yollar: Çok sayıda bulunan ince yollar bazı mahallelerde ıslah edilip, teklif edilenler ise yavaş yavaş mevkii şekillendikçe öncelik sırasına göre tanzim edilecektir. Kentin bazı yerlerinde merdivenli, oldukça dar yollar da bulunmaktadır. Tamamının ıslahı pek mümkün görünmemektedir (Lambert, 2010c).



Şekil 80. Lambert'in Eskiz Çalışmaları (Gerçek, 1997).

Cumhuriyet Dönemi Trabzon'unda, Osmanlı Dönemi ve önceki dönemlere ait şehir merkezi karakteri, büyük oranda silinmiştir. Lambert planı, cumhuriyet öncesi var olan şehrin içine kapalı organik sokak dokusu, ulaşım ağı, şehir hizmetleri gibi tüm ortak yaşama biçimlerini cumhuriyetin çağdaş düşünce yapısına göre sistemleştirmiştir. Lambert'in Trabzon'da ortaya koyduğu ilk modern faaliyet adımı, geleneksel olarak şekillenmiş olan fiziksel kent dokusunu çağdaş bir anlayış ile yorumlamak, ikinci bir adım olarak da yeniden biçimlendirmektir (Düzenli, 2009).

Lambert Planı uygulamaya konulduktan yaklaşık 10 yıl sonra geçerliliğini büyük oranda yitirmiştir. 1970'de yeni bir imar planı için yarışma düzenlenmiş ve bu tarihte yeni imar planı yapılmıştır (Beyazlı, 2005). 1967-68 yıllarında İller Bankası tarafından hazırlanan

Trabzon etüd raporunda halen Lambert'in imar planının yürürlükte olduğu görülmektedir (Şekil 81).



Şekil 81. 1967-68 yıllarında yürürlükte olan imar planı (İller Bankası, 1967-1968).

Lambert planın kısa sürede uygulanabilirliğinin yitirilmesi planın tamamının uygulanamamasına sebep olmuştur. Bu nedenle; planda yer alan bazı koridorlar günümüze ulaşabilmiştir, bazı koridorlar plandaki kadar düzgün devam ettirilememiştir, planlama çalışmalarından önce yer alan fakat planda ıslahı önerilen bazı koridorlar ise ıslah edilmeden olduğu gibi kalmıştır.

Lambert'in planı incelendiği zaman ana arterlerin (Kahramanmaraş Caddesi, İnönü Caddesi, Trabzonspor Bulvarı vs.) belirginleştirildiği görülmektedir. Yanı sıra bu arterlerde ıslah çalışmaları (Düzeltme, genişletme vs.) önermiştir. Ana arterler incelendiği zaman bu güzergâhların Osmanlı Dönemi koridorlarının izlerinden gittiği söylenebilir. Fakat Yukarıhisar'ın güneyine uzanan yolun Lambert tarafından önerildiği görülmektedir. Tam olarak Lambert planındaki gibi uygulanamasa da Şehit Refik Cesur Caddesi'nin sur dışında kalan kısmı cumhuriyet erken dönemi koridorudur. Bahçecik (Kindinar) Mahallesi sınırları içinde kalan Affan Kitapçıoğlu Caddesi'ni Şehit Refik Cesur Caddesi'ne bağlayan Basın Sitesi Sokak ve Bahçecik'i Cephanelik Caddesi'ne bağlayan Mücahit Sokak Lambert planında yer almaktadır. Lambert planında okunmayan fakat 1950'lerde Bryer ve Windfield'in bilinen anıtsal yapıları gösteren planında (Şekil 82) Yeni Cami Caddesi, Gülbahçe, Buğday, Mineli sokaklar görülebilmektedir. Sur içinde yer alan diğer koridorlar bu dönemde herhangi bir değişikliğe uğramamıştır.



Şekil 82. Trabzon'un 1950'de bilinen anıtsal yapıları gösteren plan (Bryer ve Winfield, 1985).

Güneybatıda yer alan 1,2 ve 3 Nolu Erdoğdu mahalleleri içinde yer alan Şehit Albay Ertosun, Soğuksu, Köseoğlu, Buzludere, Affan Kitapçıoğlu, İsmetpaşa caddeleri ve Kışla, Dönemeç, İlkadım, Kıble, Nazif Bey sokaklar ve Kayalık Türbe Sokak'ın Nazif Bey Sokak ile birleştiği noktaya kadar olan kısmı Lambert planında okunabilmektedir. Ayrıca 1 Nolu Erdoğdu Mahallesi sınırları içerisinde, Bryer ve Windfield'in planında okunabilen diğer koridorlar; Sarmaşık, Gençlik, Hacı Mustafa, Biçim, Sarıçiçek, Erdoğdu Uzun, İmam sokaklar ve Kayalık Türbe Sokak'ın tamamıdır.

İnönü Mahallesi sınırları içinde kalan Prof. Dr. Osman Turan, Hasan Saka ve İbrahim Okman, Faik Ahmet Barutçu caddeleri ve 1. Zeytinlik, Anıt, Yüzbaşı Emrullah sokaklar planda yer aldığı düşünülen diğer koridorlardır.

Fatih Mahallesi sınırlarında bulunan Fatih ve Zübeyde Hanım caddelerinin bir kısmı planda yer alırken Ayasofya Caddesi'nin ıslahının önerildiği ama caddenin değişikliğe uğramadan günümüze ulaştığı mümkün görünmektedir.

Gülbaharhatun Mahallesi sınırları içinde kalan Mumcular Sokak, Şehit Rahman Şeber Sokak ve güneyinden ona bağlanan Narlıbahçe Sokak'ın İnönü Caddesi'ne doğru uzanan kısmının oluşturduğu koridorla Kahramanmaraş Caddesi ile İnönü Caddesi'ni bağlayan dikişlerdir. Plandaki bir diğer dikiş Mumcular ve Narlıbahçe'yi bağlayan Tekel Sokak'tır.

Hızır Bey ve Yalı mahalleleri sınırlarında kalan Çulha, Camili, Alayoğlu, Barutçuoğlu sokaklar planda oldukça belirgindir. Haneci Sokak'ın güneyde Mumcular Sokak ile

birleşmesi önerilmişse de bugün iki sokağın bağlantısı bulunmamaktadır. Mektep Sokak ıslah edilmiş bir şekilde görünmektedir. Fakat kot farkı nedeniyle sokağın kuzey ucundaki merdivenler ıslah edilememiştir. Bu dönemde futbol Trabzon sokaklarına kimlik kazandıran bir unsurdur. Kahramanmaraş Caddesi ile Şenol Güneş (Reşadiye) Caddesi'nin buluştuğu noktada bulunan Sotka Kapısı'nın çıkışından ulaşılan Kuloğlu Sokak (Taç, 2011) ve Çulha Sokak dönemin çocuklarının ve gençlerinin sokak maçları yaptığı yerlerdir.

Boztepe Mahallesi'nde bulunan Güler, Kemerlidere Kaptan sokaklar ve Mht. Coşkun Karaağaçlı Caddesi planda görülebilmektedir.

Trabzon'un doğu banliyösünün yerleşim bakımından daha eskilere dayandığı bilinmektedir. Dolayısıyla Lambert planında kentin bu kısmında sokak dokusunu olabildiğince korumuş, küçük değişiklikler ile birlikte sokak ıslah çalışmaları önermiştir.

Çarşı, Kemerkaya, Yenicuma, Gazipaşa, Esentepe ve İskenderpaşa mahallelerine bakıldığında planda bir değişiklik gözlemlenmemekle birlikte mevcut bazı yolların da plana işlenmediği görülmektedir. Sanayi Mahallesi sınırları içinde yer alan Erzurum Caddesi için genişletme önerilmiştir ama planın altındaki paftadan görülebildiği kadarıyla Erzurum Caddesi'nde herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Yani cadde planlama öncesinde nasıl ise günümüzde de öyledir.

Lambert'in planda önerdiği, Uzun Sokak'la paralel giderek Tabakhane Köprüsü'ün güneyinden sur içine bağlanan yeni yol, Cumhuriyet Mahallesi'nde değişime neden olacaktıysa da yolun inşa edilmemesi, Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı yapılana kadar mahalle ağının korunmasına neden olmuştur. Ayrıca Lambert'in önerdiği diğer bir yeni koridor sahil şeridinde teşkil edilendir. Sahil yolu 1960'lardan sonra yapıldığı için bu tezin kapsamı dışındadır.

Lambert raporu incelendiği zaman mahalle içlerinde ince ve merdivenli yolların peyder pey ıslahı önerilmektedir. Ve planda bu yolların aynen yer aldığı görülebilmektedir. Fakat artık bu karakterde olup yeni planlanan yollar düz olarak şekillendirilmiştir ve artık Osmanlı Dönemi'nin organik sokak şekillenişi terkedilmiştir. Bu fark en iyi doğu banliyösü ve batı banliyösü arasındaki koridor ağ biçimlenişinden okunabilmektedir. Lambert planında batı banliyösünde önerilen yeni şehir, artık plana da yansımış durumdadır. Hızırbey (Sotka), Yalı (Faroz)[4] ve Erdoğdu (Tekfurçayırı) mahalleleri sınırları içindeki koridorlar haricindeki

[4] Yalı ve Hızırbey mahalleleri Osmanlı Dönemi yerleşkeleri olmasına rağmen, bu dönemden günümüze ulaştığı saptanabilen sadece 6 adet kuzey güney yönlü koridordur (Şekil 73). Osmanlı Dönemi'nden kalan yapının da az olması saptamayı zorlaştırmaktadır. Bu nedenle Yalı ve Hızırbey'deki bazı koridorlar Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ele alınmıştır.

kısımlarda rahatlıkla gözlenebilmektedir. Hızırbey ve Yalı mahallelerinin Osmanlı Dönemi yerleşkesi olması, Erdoğdu'nun ise topografik özellikleri plandaki sokak biçimlenişinde etkili olmuştur.

2.2.3. Trabzon'un Yöresel Ürünleri

2.2.3.1. Yöresel Gıda Ürünleri ve Yemekler

Trabzon'un yöresel mutfağının oluşmasında, kent insanının yaşantısının yanı sıra yörede yetişen ürünlerin de etkisi bulunur. Özellikle hamsi, karalahana ve mısır ekmeği her gelir grubundan Trabzonlunun severek tükettiği ürünlerdir. Bu ürünlerden pek çok farklı yemek yapılmaktadır. Ayrıca tereyağı, minzi ve pide çeşitleri Trabzon mutfağında önemli yer tutar (Canalioğlu, 1997). Günümüzde Trabzon'un çeşitli mahallelerinde oluşturulmuş kent bostanlarının içinde, özellikle mısır ve karalahananın yetiştirildiği görülmektedir.

Trabzon'un coğrafi konumundan dolayı bir liman kenti olması balık üzerine varsıl bir mutfağın gelişmesine sebep olmuştur. Karadeniz'in balıkları, ızgarada, tavada, fırında ya da buğulanarak türlü türlü tarifle pişirilir. Balık ve balıkla yapılan yemeklerin yanı sıra, Trabzon'un gastronomik ürünleri; ekmek ve pide çeşitleri, sütle yapılan yiyecekler, çorbalar, hamur işi yemekler ve börekler, tahıl ve baklagil yemekleri, et yemekleri, sebze yemekleri, tavalar, tatlılar, içecekler, reçel ve marmeletlar olarak sınıflandırılabilir (Yılmaz, 2020).

Dinç Alaçam (2019), Trabzon mutfağının gastronomi turizmine etkisini araştırdığı çalışmasında, Trabzon'un yöresel yemeklerini detaylı olarak araştırarak sınıflandırmıştır (Tablo 7).

Tablo 7. Trabzon'un geleneksel gıda ürünleri ve yemekleri (Alaçam, 2019).

ÜRÜN SINIFLARI	YEMEK ÇEŞİTLERİ
SÜT ÜRÜNLERİ	Tereyağı, Ağuz, Minci, Kaymak, Yoğurt, Telli Peynir, Külek Peyniri, Kolot Peyniri.
KUYMAKLAR	Ayran Dirması, Mısırunu kuymağı, Kazkaldıran, Kaymak kuymağı, Malez-yağlaş-helle, Hoşmeri Mamalika.

Tablo 7'nin devamı

ÇORBALAR	Mısır çorbası, Karakabak çorbası, Gorgot çorbası, Isırgan çorbası, Balık çorbası, Süt çorbası, Gendime çorbası, Lıhciya çorbası, Gemici çorbası, Sütlü bulgur çorbası, Karakabaklı karalahana çorbası, Pırasa çorbası, Üzüm yaprağı çorbası, Kuru fasulye çorbası, Buğday çorbası, Ayran çorbası, Koliva çorbası, Arpa çorbası
BALIK ve BALIK YEMEKLERİ	Hamsi kuşu, Hamsi tava, Hamsi buğlama, Hamsi pilaki, Hamsi salamura, Hamsili pilav, Hamsi kaygana, Hamsili pide, Mezgit tava, Hamsi ızgara, Hamsi köfte, Balık çorbası, Hamsi otlu tava, Kalkan tava, Levrek buğulama, Istavrit tava, Hamsi ekşilisi.
PİLAVLAR	Hamsili pilav, Pazılı pilav, Etli pilav, Kabaklı pilav, Patlıcanlı bulgur pilavı.
OT, SEBZE ve TAHIL YEMEKLERİ	Fasulye tavası, Pazı muhlama, Isırgan yemeği, Fırında karakabak yemeği, Guguvak kavurması, Karalahana döşemesi, Taze yeşil fasulye diblesi, Karalahana diblesi, Taze yeşil fasulye kavurması, Karalahana kavurması, Pazı kavurması, Kuru fasulye yemeği, Karalahana ezmesi, Labada otu kavurması, Isırgan ezmesi, Zimilanga kavurması, Karalahana huliyası, Sultani bezelye tavası, Lahnitsa ezmesi, Külür diblesi, Sakarca kavurması, Hoşgıran otu kavurması, Manat, Karakabak tavası, Labada kavurması, Tomara kavurması, Karahindiba kavurması, Kıymalı patates kavurması.
ET YEMEKLERİ	Akçaabat köftesi, Trabzon döneri, Trabzon haşlama, Yahni, Sac kavurma, Güveçte et, Bıldırcın kebabı, Keşkek.
SALATA, MEZELER ve ÇEREZLER	Erik ekşili yumurta, Kestane, Erik ekşili fasulye, Fasulye turşu kavurması, Bezirgân aşı, Fasulye piyazı, Ebegümeci salatası, Fasulye pilaki, Guzuguluğı salatası, Barbunya kavurması, Isırgan otu salatası, Goliye, Taflan turşusu kavurması, Fındık, Kazayağı salatası, Çimila, Roka salatası, Ceviz, Hamsi salamura salatası, Gerdime otu salatası, Koliva, Karahindiba salatası, Pırasa sarambula, Ezeltere yoğurtlaması, Ezeltere salatası, Mamzana, Fırında patates.
HAMUR İŞLERİ	Fırın ekmeği, Mısır ekmeği, Isırgan ekmeği, Pileki-ocak ekmeği, Lamesli ekmek, Bazlama, Hohollu ekmek, Pırasalı mısır ekmeği, Tava pidesi, Kavurmalı pide, Kıymalı pide, Hamsili pide, Peynirli pide, Trabzon simiti, Vakfıkebir ekmeği, Hamsili mısır ekmeği, Çoban yahnisi, Su böreği, Cilikta, Zumur Pazılı burma böreği, Ev makarnası, Yufka böreği, Kazayağı böreği, Ziron, Kolof, Bayat ekmekli huliya, Lahnitsa böreği, Labada böreği, Tomara böreği, Sütlü ot böreği.

Tablo 7'nin devamı

KAYGANALAR	Karakabak tava, Otlu tava, Patates tava, Tomara tava, Pırasalı tava, Hamsili otlu tava, Külür kayganası, Pazılı kaygana, Karaağaç kayganası, Labada kayganası, Pırasalı kaygana, Sakarca kayganası, Sığırkuyruğu kayganası, Güllüce otu kayganası, Sütlü ot kayganası, Tomara kayganası, Hamsi kaygana.
TATLILAR	Nişasta kuymağı, Beton helva, Bal, Hurma tatlısı, Balkabağı tatlısı, Yufka tatlısı, Koca karı gerdanı, Laz böreği, Hamsiköy sütlacı, Ziron tatlısı, Mısır unu helvası, Kavut lapası, Kabak böreği tatlısı, Pepeçura, Kanuni şerbeti, Sütlü karakabak, Akçaabat un helvası, Trabzon kurabiyesi.
KIŞA HAZIRLIK (Turşu, Marmelat, Reçel ve Hamur işi)	Armut turşusu, Kazayağı turşusu, Erik turşusu, Taflan turşusu, Fasulye turşusu, Karalahana turşusu, Hamsi salamura, Sakarca turşusu, Tomara turşusu, Dağ çileği reçeli, Kuşburnu pekmezi, Likarba reçeli, Kocayemiş reçeli, Molaşa (böğürtlen) reçeli, Hurma reçeli, Hurma marmelatı, Kızılcık reçeli,Ayva reçeli, Ayva marmelatı, Armut pekmezi, Armut reçeli, Incir marmelatı, Elma marmelatı, Elma pekmezi, Likarba pekmezi, Elma reçeli, Erik ekşisi, Incir reçeli, Kocayemiş marmelatı, Likarba marmelatı, Muşmula marmelatı, Üzüm pekmezi, Ziron, Tatlı ve böreklik kurutulmuş yufka, Kesme makarna, Molaşa (böğürtlen) pekmezi, Zuğal (kızılcık) reçeli, Meyve kurutmaları, Moloşa reçeli, Moloşa marmelatı, Zuğal marmelatı.

2.2.3.2. Yöresel Zanaat ve Sanat Ürünleri

Ticaret ve zanaat kontekstinde derin bir geçmişe sahip olan Trabzon, özellikle 15. yy.'dan beri varsıl ve önemli bir ticaret şehri olması nedeniyle, bulunduğu bölgenin ticaret merkezi olma özelliğini korumaktadır. Bu nedenle Trabzon'un farklı mahallelerinde farklı zanaat kollarında ustalaşan birçok insan yetiştirilmiştir. Kentin ticari bölgeleri olan pazarlar, çarşılar, hanlar, bedestenler bu zanaatkârların ürettiği ürünlerin satıldığı, kentin kimliğini ve kültürel yapısını sergileyen mekânlar olarak günümüze kadar gelmişlerdir (Tablo 8) (Aksu ve Türk, 2021).

Tablo 8. Trabzon'un yöresel sanat ve zanaat ürünleri (URL-30, 2022; Kayaoğlu, 1997; Belli ve Kayaoğlu, 1997 ve Demir, 2005'ten derlenerek).

ZANAAT ve SANAT ÜRÜNLERİ	AÇIKLAMA
TELKARİ	Telkâri tel işi anlamına gelir. MÖ. 3000'li yıllarda, Mezopotamya' da, MÖ. 2500'lü yıllarda Anadolu'da kullanıldığı, Eski Yunan ve Roma'da yaygın kullanıma sahip olduğu bilinmektedir. 15. yüzyıldan sonra Doğu ve Güneydoğu Anadoluda yaygın olan telkârinin, Dağıstanlı ustaların etkisiyle Trabzon'a ulaştığı düşünülür. Trabzon'da telkâri ile likör ve kahve takımı, çay tepsisi, takunya gibi ürünler yapılmaktadır.
TRABZON HASIRI	Orta Asya'dan gelerek Trabzon çevresine yerleşen ilk Türkler olan Tibarenler, maden ve taş işlemeciliğini; Elizanlar ise örmeciliği getirmiştir. Bu meslek dalları halen Trabzon kuyumculuğunun temelini oluşturur. 31-32 mikron kalınlığında altın veya gümüş iplerle örülen bilezik ve kolyeler el emeğidir. Kuyumcuların verdiği ipler kadınlar tarafından işlenir.
KAZAZİYE	Kazazlar tarafından yapılan kazaziye ipek işi anlamına gelir. Kazaziye Dağıstan kökenli bir zannat olup, önceleri yapımında at kuyruğu kılı ya da ipek teller kullanıldığı bilinir. O zamanlarda, özel kadın kıyafetlerinin, gelinliklerin, atların ve at arabalarının süslemelerinde zincir, top ve çeşitli motifler kullanılmıştır. Bugün 24 ayar saf altın ya da 1000 ayar saf gümüş, 0,08 mikron kalınlığında ince tel haline getirilerek, bir çıkrık yardımıyla ipek üzerine sıkı bir yay gibi sarılır. Böylece belli bir esneklik ve kalınlığa ulaşır. Bu tel, kazaziye sanatının ana hammaddesidir. Tamamen el örgü teknikleri kullanılarak değişik parçalar üretilir ve bu parçacıklar birleştirilerek, modern ve klasik kolyeler, küpeler, bileklikler, kolye uçları, 33'lük ve 99'luk tespihler ve imame kamçıları üretilir.
DOKUMACILIK	En az bakırcılık kadar eski olan dokumacılığın Trabzon'daki önemi tarihî kaynaklarda da geçmektedir. "Trabzon bezi"nin namı tüm Osmanlı Vilayetlerine yayılmıştır. Öyle ki padişahın çamaşırları için kullanılan kumaşları Trabzon'dan gittiği söylenir. Ayrıca ahşap el tezgâhlarında dokunan ve kök boyalarla boyanan keşanlar, peştemaller, el dokuması çarşaflar ve kumaşlar imal edilir. Bu ürünler günlük kullanıma hizmete ettiği gibi dekoratif amaçlı da kullanılabilir. Ayrıca yöre kadınları tarafından Keşanlar (makaslı, çeşan, ikat) başa, peştemaller bele bağlanır.
BIÇAKÇILIK	İlk olarak Cenevizliler tarafından kullanılan bıçakçılık ve demir işlemeciliğinin tarihi 3000 yıl öncesine dayanır. Daha sonra bu zanaatın geleneği Türkler ve Rumlar tarafından devam ettirilmiştir. Genellikle gündelik kullanıma hizmet eden Sürmene bıçak çeşitleri; çifte kama, yunus başlı bıçak, çakılar, av bıçakları, kurban bıçakları, meyve bıçaklarından ve çay makaslarından oluşur.

Tablo 8’in devamı

BAKIRCILIK	Doğu Karadeniz Bölgesi, tahmin edilir ki Anadolu’nun en zengin bakır yataklarına sahiptir. Bölgenin bakır yataklarından Trabzon'a getirilen hammadde Trabzon'da bakır işleme atölyelerinde Trabzonlu ustalar tarafından işlenir. Bu zanaat Orta çağdan beri Trabzon’un en önemli iş kollarından biridir. Geleneksel olarak halen bakır, bronz ve pirinçten mutfak kapları ve çeşitli eşyalar yapılır. İbrikler, süt tasları, güğümler, hoşaf kapları, hamur leğenleri, hamsi tavaları, kapaklı sahan ve tencereler bu eşyalara örnek gösterilebilir.
SEPETÇİLİK	Trabzon'un hemen her ilçesinde fındık çubuğu ile örme sepetler yapılmaktadır. Sepetler, farklı işlevler için farklı türlerde üretilirler. Sırta veya kola takma ve yere koyma amaçlarına hizmet edebilen sepetler; ekmek selesi, arka sepeti, üç dipli sepet, fındık sepeti, çay sepeti olarak üretilebilirler.
AHŞAP İŞÇİLİĞİ	Yörenin bol ormanlık alana sahip olmasından dolayı, ahşap halen yaygın kullanıma sahiptir. En önemli yapı malzemesi olan ağaç kestanedir. Ahşap evler, halen kırsal yerleşim yerlerinde yaygındır. Çoğunlukla Trabzon'un Of ve Yomra ilçelerinde yetişen şimşir bitkisinden de kaşıklar yapılır. Şimşir kaşıklar, tür ve boyutlarına göre farklı farklı (kepçe, kaşık ve büyük kaşık) imal edilebilirler. Köprübaşı İlçesi şimşir kaşıkları ile ünlüdür.
TAŞ İŞÇİLİĞİ	Taş işçiliği, mimari süslemelerin yanı sıra mısır ve buğday üretiminde kullanılan değirmen yapımı ve ekmek pişirilen pileki yapımında kullanılır.
YORGANCILIK	Hazır ürünlerin ortaya çıkması ile gerilemeye başlayan hallaçlık ve yorgancılık, Trabzon ve çevresinde yorganın halen talep görmesinden dolayı devam ettirilmektedir. Özellikle Maçka ilçesinde bu zanaat önemli bir yere sahiptir.
KEMENÇE	Karadeniz kemençesi, Trabzon, Rize, Ordu ve Giresun’da yaygın olarak kullanılan bir çalgıdır. Temel olarak gövde, göğüs, kulaklar ve diğer küçük kısımlardan oluşur. Kemençe gövdesinin yapımında makbul olan dişbudak, erik, kiraz, dut, ceviz, karaağaç ve ardıçtan elde edilen budaksız ahşaptır. Kestane, kayın, elma, armut ve servi de tercih edilir. Baş kısmı sol göğse, dip kısmı diz üstüne yerleştirilerek yayla çalınan, 3 telli bir çalgıdır. Kısa saplı ve perdesiz olması çalımını zorlaştırmaktadır. Horona eşlik eden en önemli çalgıdır.
ÇORAP	Kullanılan yünler boyanmış veya boyanmamış olabilirler. Doğal renkli olanlar kahverengi ve beyaz olan boyanmamış saf yünlerdir. Trabzon’un el yapımı çorapları, erkekler, kadınlar ve çocuklar için örülürler. Nazara karşı bir önlem olarak kullanılan üçgen motifli çorap süsleri Trabzon’a özeldir.

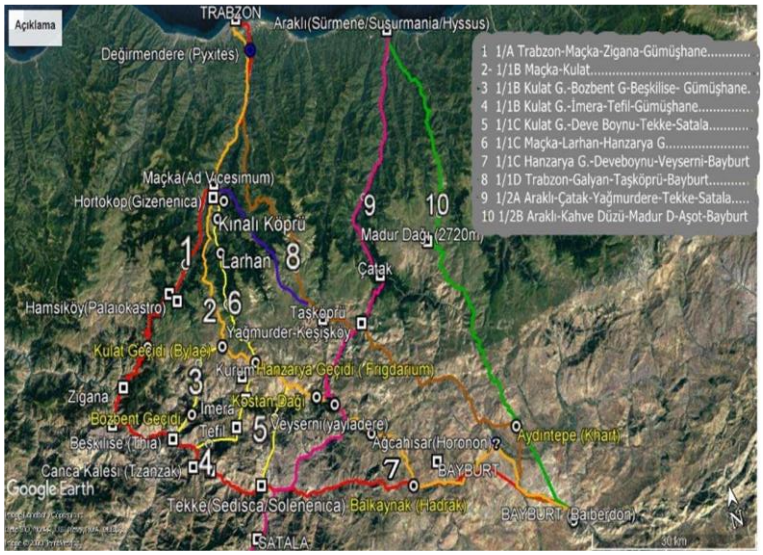
Eski görkemi olmasa da Trabzon ve çevresinde geleneksel el sanatları halen sürdürülmektedir. Bunlar ahşap ve taş işçiliği, hasır bilezik yapımı, bıçakçılık, yorgancılık, bakırcılık gibi sanat dallarıdır (Kayaoğlu, 1997).

2.2.4. Diğer Kültürel Unsurlar

2.2.4.1. İpek Yolu

Trabzon antik çağlardan beri pek çok uygarlığın ticaret merkezi olagelmiştir (Emir, 2011). Yazılı kaynaklar göstermiştir ki Hamsiköy, Maçka ve Değirmendere'den Trabzon Limanı'na ulaşan Zigana Yolu, antik çağlardan beri Karadeniz-İran arasında sürekli olarak kullanılan İpek Yolu güzergâhıdır. Bu yol, Roma'nın karayollarını gösteren Itinerarium Antonini'deki güzergâhlarla örtüşmektedir. Dolayısıyla Roma döneminde de aktif olarak kullanıldığı düşünülmektedir (Şekil 83) (Emir, 2020).

1048-1049 yıllarında Doğu Anadolu Selçuklu hakimiyeti altına girdiğinde Erzurum önemli bir ticaret merkezi durumundaydı. Erzurum ve Kafkasya'dan gelen ticari mallar Trabzon Limanı'na oradan da İstanbul'a ve batı ülkelerine gönderilmekteydi (Anonim, 2000). Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde Venedikliler ve Cenevizliler Trabzon'da müstahkem yapılar kurarak, 14. yy. başlarından itibaren Zigana üzerinden geçen Tebriz-Trabzon Kervan Yolu aracılığıyla bölgede ipek ve baharat ticaretini ellerinde tutmuşlardır (Bryer, 1966). Osmanlı'nın Trabzon'u fethetmesinin akabinde "Efrenciyan" Mahallesi olarak anılan Ganita bölgesi, orta çağın en mühim İtalyan ticaret kolonileri olan Venedikliler ve Cenevizliler'in yerleşim alanı olarak kullanılmıştır. O dönemde liman ve çevresinin, İpek Yolu'nun deniz kıyısındaki bir basamağı olarak bir nevi serbest bölge konumunda olduğu söylenebilir (Üstün Demirkaya, 2014). Aygün (2021), bu bölgede yer alan Meydan'ı İpek Yolu'nun Trabzon'daki başlangıç ve bitiş noktası olarak konumlandırmıştır.



Şekil 83. Trabzon'dan Orta Doğu ve Asya'ya uzanan tarihî yolların güzergâhları (Emir, 2020).

Trabzon'u iç kesimlere bağlayan, Tarihî İpek Yolu güzergâhlarını da temsil eden hem askeri hem de ticari faaliyetler için kullanılan birçok güzergâh bulunmaktadır. Bu güzergâhların antik dönemden 19.yy.'a kadar kullanılmış olması, Roma döneminden itibaren Trabzon'u Karadeniz'in en önemli coğrafyası haline getirmiştir (Emir, 2020).

2.2.4.2. Müzeler

- Trabzon Müzesi (Kostaki Konağı): 20. yy. başında Banker Kostaki Teophylaktos tarafından konut olarak yaptırılan yapı zaman içinde hükümet konağı, müfettişlik binası, kız meslek lisesi olarak kullanıldıktan sonra müze olarak kullanılmaya başlanmıştır. Arkeolojik ve etnografik eserlerin sergilendiği yapı ülkemizdeki nadir mimarlık eserlerindendir (URL-31, 2023). Gazipaşa Mahallesi sınırları içinde Zeytinlik Caddesi üzerinde konumlanmaktır.
- Trabzon Şehir Müzesi: 1963'te Merkez Bankası binası olarak inşa edilen yapı, kültür merkezi olarak kullanıldıktan sonra müze olarak kullanıma açılmıştır. Trabzon'un tarihî ve kültürel geçmişi, klasik müze sergilemesi metoduyla birlikte dijital ve interaktif yöntemlerle turistlere ve gelecek nesillere aktarılmaktadır (URL-31, 2023). Kemerkaya Mahallesi sınırları içinde Kahramanmaraş Caddesi üzerindedir.
- Trabzon Tarih Müzesi: Kamulaştırılmış tarihî bir Türk evinin bünyesinde kurulan müze, Trabzon'u ziyaret eden seyyahlara ait gravürler, kartpostallar, milli mücadele

döneminde yapılmış olan yazışmalar, Rus işgaline ait görüntüler gibi geçmişin dokusunu ve izlerini günümüze taşıyan görsel, yazılı ve etnografik belgeleri barındırmaktadır (URL-31, 2023). Ortahisar'da Sarayatik Camii Sokak'ta yer almaktadır.

- Kanuni Evi: Tarihî Türk konaklarından birinin bünyesinde kurulan müze; Fatih Sultan Mehmet, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman'ın balmumu heykellerini, Osmanlı padişahlarının resimlerini, Osmanlı ve Trabzon tarihiyle ilgili yazılı ve görsel eserleri barındırmaktır (URL-31, 2023). Ortahisar'da Fatih Camii Sokak'ta yer almaktadır.
- Şamil Ekinci Trabzonspor Müzesi: Trabzonspor çatısı altında yer alan tüm takımların aldığı kupa, plaket ve şiltlerin sergilendiği spor müzesidir (URL-32, 2022). Müzeye ev sahipliği yapan yapı miras listesinde görülmektedir. Kemerkaya Mahallesi'nde, Hüsnü Aybay Sokak üzerindedir.
- Trabzon Eğitim Tarihi ve Teknoloji Müzesi: Trabzon'daki eğitim ve öğretim geçmişini aktaran yazılı ve görsel belgelerin ve çeşitli objelerin sergilendiği müzedir. Müze tarihî bir konutun bünyesinde yer almaktadır. Ortahisar Mahallesi'nde, Yavuz Selim Bulvarı'nın kuzeyinde konumlanmaktadır.
- Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası-Özel İpekyolu Müzesi:16. yy.-18. yy. arasındaki döneme ait tarihî obje, yazılı metin ve görsel kaynakları barındırmaktadır (URL-33, 2014). Pazarkapı Mahallesi'nde, Trabzon Sanayi ve Ticaret Odası binasında yer almaktadır.
- Trabzon Muhibbi Müze Edebiyat Kütüphanesi: Karadeniz Bölgesinde doğmuş veya yaşamış yazarların eserleri, eşyaları ve Karadeniz Bölgesine için üretilen yazılı eserler sergilenmektedir (URL-34, 2023). Ortahisar'da Fatih Camii Sokak'ta yer almaktadır.
- Trabzon Fen Lisesi Eğitim Tarihi Müzesi: Millî Eğitim Bakanlığı'nın 81 ilde "Eğitim Tarihi Müzeleri Oluşturma Projeleri" kapsamında Trabzon Fen Lisesi bünyesinde kurulmuştur. Müzede eğitimle ilgi materyaller sergilenmektedir (URL-35, 2017).
- Trabzon Basın Tarihi Müzesi: Osmanlı Dönemi'nde, Trabzon'da basılmış çeşitli gazeteler yer aldığı müze geçmişten günümüze gelen fotoğraf makinası, baskı makine ve teçhizatları gibi pek çok objeyi barındırmaktadır. Ortahisar'da tarihî bir binada yer almaktadır (URL-36, 2023).

2.2.4.3. Tiyatro, Sinema ve Kültür Merkezleri

Trabzon'da Haluk Ongan Tiyatro Sahnesinde Devlet Tiyatrosu kentin en önemli sanatsal varlıklarından biridir. Şenol Güneş Bulvarı ile Yavuz Selim Bulvarı keşisiminde Gülbaharhatun Camii karşısında yer almaktadır. Onun dışında 3 adet özel tiyatro (Trabzon Şehir Tiyatrosu Derneği, Trabzon Sanat Tiyatrosu, Tiyatro Tiyatro Çocuk) bulunmaktadır (URL-37, 2023).

Çalışma alanı sınırları içinde 4 adet sinema salonu bulunmaktadır;

Royal Sineması: Gazipaşa Mahallesi, Cudibey Mektep Sokak,

Lara Sineması: Gazipaşa Mahallesi, Kasımoğlu Çıkmazı,

Galaxy Sinevizyon Sinema Salonu: Gülbaharhatun Mahallesi, İnönü Caddesi, Varlıbaş AVM,

Paribu Cineverse Forum Trabzon: Kalkınma Mahallesi, Forum AVM.

Çalışma alanı sınırlarında 3 adet kültür merkezi bulunmaktadır;

Atatürk Kültür Merkezi: Karadeniz Teknik Üniversitesi, Kanuni Kampüsü,

Hamamizade İhsan Kültür Merkezi: İskender Paşa Mahallesi, Sümer Sokak,

Hüseyin Kazaz Kültür Merkezi: Ortahisar Mahallesi, eski hapishane binası.

2.2.4.4. Trabzon'a Özgü Mekânlar

- Tarihî Kalkanoğlu Pilavcısı: 1853'te Osmanlı-Rus Savaşı esnasında Trabzon valisinin talebi üzerine, padişah tarafından İstanbul'dan Trabzon'a pilavcı başı Kalkanoğlu Süleyman Efendi gönderilmiştir. Kafkas Cephesi'ne pilav ve hoşaf göndermek için yapılan pilav, Trabzon'da da bir aşevi bünyesinde halka tartılarak dağıtılmaya başlanır. Halkın isteğiyle 1856 yılında Kalkanoğlu Süleyman Efendi pilavcı dükkânı açarak hizmet vermeye başlamıştır. O tarihten bugüne nesilden nesile pilav yapan Kalkanoğlu pilavı günümüzde Pazarkapı Mahallesi, Tophane Camii Sokak'ta satılmaktadır (Erkara, 2018).
- Ganita Çay Bahçesi: Mustafa (2011) tarafından hazırlanan "Ganita Kitabı" bu mekân ile ilgili bilgiler vermektedir. 1900'lü yılların başından itibaren Özbilen Ailesi tarafından işletilen çay bahçesi, Kalepark'ın altındaki kayalıklarda yer almaktadır. Manzarası ve doğal özellikleriyle Trabzon halkının ve Trabzon'a gelen ziyaretçilerin anılar biriktirdiği, sanatçıların ilhan aldığı, üniversitenin açılmasıyla öğrencilerin müdavimi olduğu Trabzon'daki en önemli bellek mekânlarından biridir. 1960'larda Sahil Yolu'nun

açılmasıyla sosyal birtakım değişimler yaşanmaya başlamış, ayrıca günümüzde Ganita falezleri Trabzon'da doğal kalabilmiş tek kıyı çizgisi olma özelliğine sahiptir.

- Beton Helva: 1953'te Helva ustası Mustafa Özbak tarafından kurulan Beton Helva, helvanın lezzetiyle Trabzon'da kısa sürede sevilmiştir. Helvanın yanı sıra şıra da yapan Özbak, Trabzon halkına şırayı tanıtmıştır. Geleneksel üretimden vazgeçmeyen aile Hamsiköy'den getirttiği sütlerle dondurma üretimini; tahin, pekmez ve sahlep gibi ürünlerin de satışını yapmaktadır. Kurulduğu zamandan beri Uzun Sokak'ta hizmet vermektedir. Uzun Sokak'taki merkezinin haricinde Valilik, Çukurçayır, Pazarkapı ve Beşirli olmak üzere 4 adet şubesi mevcuttur (URL-38, 2023).
- Hamaloğlu Kahvesi: Mustafa Hamaloğlu tarafından 1915 yılında Sakız meydanında kahvehane işletmesi olarak başlamıştır. Pişirdiği kahvenin güzelliği kentin ekabir insanlarını dahi çekmiştir. O dönemde kahve çekirdekleri, mangallarda kızılağaç odunuyla kahvehanede kavrularak çekilmektedir. Damadıyla çalışan Mustafa Hamaloğlu'nun işi torunları tarafından devralınmış, 1966'dan sonra kahvehane kapatılarak sadece kuru kahve satışı başlamıştır. Günümüzde halen Sakız meydanında kuru kahve satışı yapılmaktadır (Kantarcı, 2011).
- Antikacı: 60 yıldan uzun bir süredir, aynı yerde antika eşyalar satan dükkân, Trabzon'un ilk ve tek antika dükkânı olma özelliğine sahiptir. Abdullah Tabakoğlu, iş yerini babasından devralarak mesleği sürdürmeye devam etmektedir (URL-39, 2016). Dükkânda sanatsal değeri olan antika özelliğine sahip; çay ve kahve setleri, likör takımları, tabaklar, saatler, heykelcikler ve biblolar, aydınlatma elemanları, vazolar ve şişeler gibi pek çok ürün satılmaktadır. Dükkân Kahramanmaraş Caddesi ve Bahar Sokak'ın kesiştiği noktadadır.

2.2.4.5. Plastik Objeler

Çalışma alanı içinde yer alan plastik sanat varlığı, Trabzon'da önemsenen tarihî kahramanların, geleneksel objelerin ve Trabzonspor imgelerinin yanı sıra çeşitli görsel kültür elemanları yer almaktadır. Bunların en önemlilerinin arasında Fatih Camii Sokak'ta bulunan Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman heykelleri (Şekil 84a,b); Atapark ve Meydan'daki Atatürk heykelleri (Şekil 84c); Atapark'taki serander ve savaş topları; Fatih Parkı'ndaki Fatih Sultan Mehmet, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman büstleri; Lozan Parkı'ndaki Faik Ahmet Barutçu ve Hasan Hüsnü Saka büstleri ve Ganita'daki Yunus

Emre büstü sayılabilir. Yanı sıra kentin muhtelif yerlerinde plastik sanat ürünleri yer almaktadır (Şekil 84d).



Şekil 84. (a) Kanuni Parkı'ndaki Yavuz Sultan Selim Heykeli, (b) Kanuni Sultan Süleyman Heykeli, (c) Meydan'daki Atatürk Heykeli ve (d) Trabzon Sanat Evi'nin bahçesindeki heykel

2.2.4.6. Alışveriş Merkezleri

- Varlıbaş Alışveriş Merkezi: 2010 yılında inşaatı bitirilerek, resmi açılışı yapılan alışveriş merkezi, 110 adet mağazayı, 10 adet sinema salonunu ve 26 adet cafe/restoran dükkânını barındırmaktadır. Alışveriş merkezinin en önemli özelliklerinden biri, yapının daha önce yerinde bulunan Tekel binasına benzetilerek inşa edilmesidir. Bir diğer önemli özelliği de su makbuzlarının arkasında yer alan küçük anketle, kullanım amacının halka sorulduktan sonra yapılmasıdır (Taç, 2011). İnönü Caddesi ve Şenol Güneş Caddesi kesişiminde, Atapark'ın karşısında yer almaktadır.
- Forum Alışveriş Merkezi: 2008 yılında hizmete açılan yapı bünyesinde, 157 mağaza, hipermarket, yapı market, 8 adet sinema salonu, bowling salonu, buz pateni pisti ve kafe/restoran işletmeleri barındırmaktadır. Mimarisinde deniz feneri ve dalga formu kullanılmıştır (URL-40, 2023).

2.3. Otomobil Öncelikli Düzenlemelerin Trabzon Üzerindeki Etkileri

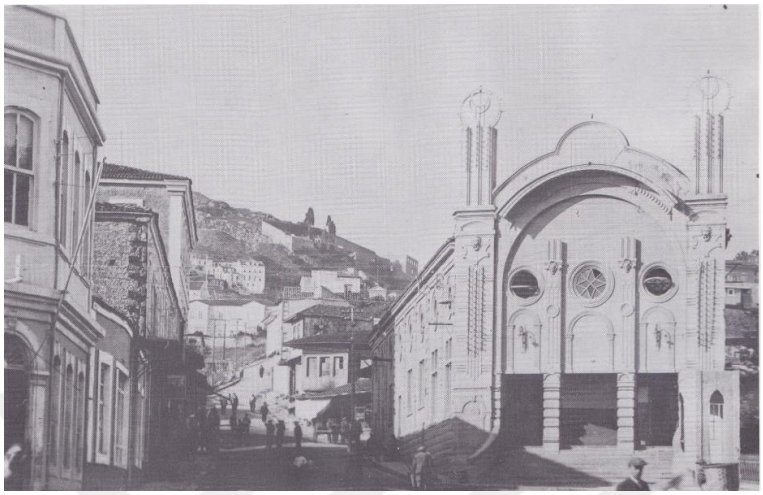
Kentsel planlamanın sadece trafik mühendisliği perspektifinden değerlendirilmesi, kamu yapılarının geçirimsiz zeminlerin ortasında kalması; ticaret sokaklarının yerini kapalı alışveriş merkezlerinin alması; otomobillerin daha geniş alanlarda seyrederek, insanların bir araya gelme sıklığının azalmasına ve daha bağımlı hareket etmesine neden olmuştur (Solnit, 2016). Yanı sıra kentsel alanın otomobil öncelikli düzenlemesi karadelik teorisini doğurmuştur. Oluşan kısır döngü sırasıyla "yoğun trafik sonucu oluşan yol tıkanıklığı, yol yapılması veya genişletilerek kapasitenin artırılması, kentsel saçılmanın artması ve otomobil alanının artması, otomobil kullanımının zamansal artması ve tekrar yoğun trafik sonucu yol tıkanıklığı" süreçlerini takiben karadelikler meydana getirmektedir (Freund ve Martin, 1996). Kentleri düzenlemesi gereken uzmanlar anlamışlardır ki, yolların artan hacmi trafik hacminin de artmasına sebep olmuştur (Speck, 2013).

Özellikle 20. yüzyılda otomobil tüketiminin artması, kentlerin görünümündeki değişim üzerinde yoğun etkiye sahiptir (Freund ve Martin, 1996). Trabzon kenti de 20. yy.'ın başlarından itibaren motorlu taşıt öncelikli düzenlemelere maruz kalmıştır. Bu süreçte pek çok kültürel miras yapısının ve doğal zenginliğin yok olmasına veya zarar görmesine tanıklık edilmiştir. Fakat süreç aslında çok daha önce başlamıştır.

1873 yılında yol yapımı için hükümet konağı civarındaki kale kapıları ve Fatih Camii'nin güneyindeki konutların yıkılmasıyla (İller Bankası, 1967-1968) başlayan süreç, 1916-1918 yılları arasında Rus işgali ile devam etmiştir. Günümüzde Kahramanmaraş Caddesi olarak adlandırılan koridorun genişletilmesi sırasında pek çok konut yıkılmıştır. Ayrıca işgal yıllarında zaten pek çok ev yağmalanmış, yıkılmış, harap edilmiştir. Bu dönemde Ruslar Trabzon için bir de şehir planı yapmışlardır. Trabzon'da kalıcı olacağını düşünen Ruslar, bir Rus kenti yaratmak niyetiyle hareket etmişlerdir (Küçükuğurlu, Başkaya 2019).

Kemerkaya Sahilinde kayalıklar üzerine inşa edilmiş olan 1863'te inşa edilen St. Gregory Kilisesi, 1930'larda yerine şehir kulübü yapılması için yıkılmıştır. 1963 şehir kulübü de Sahil Karayolu'nun yapılmasıyla yıkılmıştır (Özdemir, 2011). Trabzon'da yıkılan bir diğer ilgi çekici yapı da Sümer Sineması (Turan Sinaması, Opera Binası)'dır (Şekil 85). Art Nouveau stiliyle 1908-1912 yıllarında yapıldığı tahmin edilen yapı bugünkü Meydan Parkı'nın güneydoğu köşesinde bulunmaktaydı. 1939 yılında motorlu taşıtların geçişini

engellediği öne sürülerek yıkımı önerilmiştir. Lambert Planı'nda da yapının yıkılması uygun bulunmuş, neticede 1958 yılında yıkılmıştır (URL-41, 2021).



Şekil 85. Sümer Sineması, Taksim Yokuşu ve Kızlar Manastırı (Türko Odabaşıoğlu, 1992).

Trabzon'da araç öncelikli sokak genişletme çalışmaları kapsamında geleneksel yapılarla birlikte geleneksel sokak peyzajını da yitiren bir diğer önemli koridor Gülbahar Hatun Camii'nin doğusundan, Kahramanmaraş Caddesi'ni dik açıyla keserek Ortahisar surları boyunca kuzeye doğru ilerleyen Şenol Güneş (Reşadiye Caddesi) Bulvarı'dır. Taç'ın (2011) yaptığı araştırmalara göre sahil yolu yapılmadan önce 1950'li yıllara kadar stabilize, sahile inen oldukça dar bir caddedir. Tekel fabrikasının kuruluşundan sonra surların oturduğu kayalar tıraşlanarak ilk genişletme çalışmasına sahne olmuştur ve 10x20x10 boyutlarında taşlar döşenmiştir. 1980'li yılların başında surlara bitişik evler ve karşısındaki evler istimlak edilerek yıkılarak 2. genişletme çalışmaları ile mahalle dokusu büyük oranda zarar görmüştür. 2002 yılında Şenol Güneş Caddesi adını alan Reşadiye Caddesi 2007 yılında yapılan 3. genişletme çalışmasından sonra bir tünel yoluyla Yavuz Selim Bulvarı'na açılmış, Kalekapısı (Sotka Kapısı veya Pazarkapı) muhitindeki mahalle dokusunu neredeyse tamamen yok edilmiştir (Taç, 2011).

Ortahisar Mahallesi'nin Şirin Hatun Sokak'ta yer alan Şirin Hatun Mescidi, yol çalışmaları nedeniyle 2000'li yıllarda yıkılmıştır (Tuluk, 2021). Miller'ın (2007) Ceneviz kolonisine ait olduğunu söylediği ve Leonkastron'un 120 m güneyinde bulunan St. Eleutherios Kilisesi 1961'de; Venedik kalesi içerisinde, Şeker Fabrikası Sokak'ının denizle

birleştiği yerde bulunan Santa Croce Kilisesi de 1963'te bulvar yapımı sırasında yıkılmıştır (Üstün Demirkaya, 2014).

1959-1964 yılları arasında yapılan Trabzon Sahil Yolu (Türgen, 2005), o dönemde Trabzon'un doğal ve kültürel birçok detayını kaybetmesine neden olmuştur. Aşağıhisar surlarının kuzeyinde kalan antik liman (Bıjışkyan'dan aktaran, Usta, 1999'dan), yol inşası esnasında yapılan dolgu altında kalmıştır. Ayrıca Aşağıhisar'ın kuzeydoğu ucunda bulunan ve farklı dönemlerden fotoğraflara yansıyan Moloz Kulesi'nin bu süreçte yok olduğu ortadadır. Dönmez'e (2011) göre Kalepark'ın (Üçüncüoğlu Sarayı veya Leonkastron) üzerine oturduğu kayalıklar patlatılarak tünel açılmış, Ganita plajı eski samimiyetini kaybetmiştir. Karadeniz Sahil Yolu, 2007'de tamamlanan çalışmalar sırasında genişletilmiş, ikinci bir tünel açılmıştır ve günümüzde ülkemizin en yoğun trafiğe sahip noktalarından biridir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2020). Bugün Trabzon, bazı noktalarda doğal kıyısından 500 m ilerisine varabilen uzaklıkta yeni bir kıyı şeridine sahiptir.

Trabzon'un kent içi trafiğini rahatlatmak için yapılan Uçan Yol Tanjant (Yavuz Sultan Selim Bulvarı), yıllar içinde pek çok farklı şekilde planlanmış, uzun süre çekişmeli bir süreçten kaynaklı tamamlanamamıştır (Sağlam, 1995). 1984'te temeli atılan bulvar 21 yılda tamamlanmıştır (URL-42, 2005). Yavuz Selim Bulvarı geçtiği bölgelerde Trabzon'un kentsel peyzajını, mahallelerini, vadilerini ve kalesini 2 parçaya ayırmıştır. Bu süreçte bulvarın geçtiği güzergâhta pek çok geleneksel konutla birlikte Ortahisar surları da yıkılmıştır (URL-43, 2010). Günümüzde ikinci bir Tanjant'ın (Kanuni Sultan Süleyman Bulvarı) inşası devam etmektedir. 28 km'lik yol tamamlandığında, Türkiye'de yapılan en maliyetli kent içi yollarından biri olacaktır (URL-44, 2022). Yapımı devam eden yeni bulvarın yakınlarında tescilli yapılar bulunmaktadır ve bulvar kapsamında yapılan tüp geçitler Boztepe'nin içinden geçirilmiştir. Ayrıca kent silüetini bölen bir diğer unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşım sorunun çözülmesi için yapılan Yavuz Sultan Selim Bulvarı tarihî kent mirasının ve doğal yapının tahribatına sebep olmakla beraber (Şekil 86a), ulaşım sorununu tam olarak çözememiştir ki Kanuni Sultan Süleyman Bulvarı'nı (Şekil 86b) doğurmuştur. Trabzon'da yapılan yol inşaatları "Karadelik Teorisi"ni doğrular niteliktedir. Trabzon'da yürümeyi teşvik eden planlamalar, kentin doğal kaynaklarının, tarihî ve kültürel yapısının korunması için önem arz etmektedir.

1920 yılına kadar istikrarlı bir şekilde gelişen Trabzon, 1920-1960 yılları arasında yavaş yavaş dışa yayılan kentsel konut büyümesiyle karşı karşıya bırakılmıştır. 1960-1985 yıllarındaki dramatik nüfus artışı konut büyümesini yaygınlaşmasını hızlandırmıştır.

Bilhassa 1985-2000 arasında yayılma artan bir ivme göstermiştir (Reis vd., 2003). Kırdan kente göç, kentsel yayılmaya sebep olduğu için kent görünümünde ve sosyo-mekânsal yapıda değişime neden olmuştur (Sancar vd., 2009). Kentin yol, yeşil alan ve rekreasyon alanı ihtiyacını karşılamak için 1960-2000 yılları arasında denize doldurularak alan kazanılmıştır (Reis vd., 2003). Artan nüfusun ulaşım ihtiyacını karşılamak için artan bir ivmeyle büyüyen kentsel saçılma, Trabzon'da araç odaklı düzenlemelerin en önemli nedenlerindendir.



Şekil 86. (a) Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı, (b) Kanuni Bulvarı ve tünellerinin inşaatı

2.4. Yöntem

2.4.1. Yöntem Akış Şeması

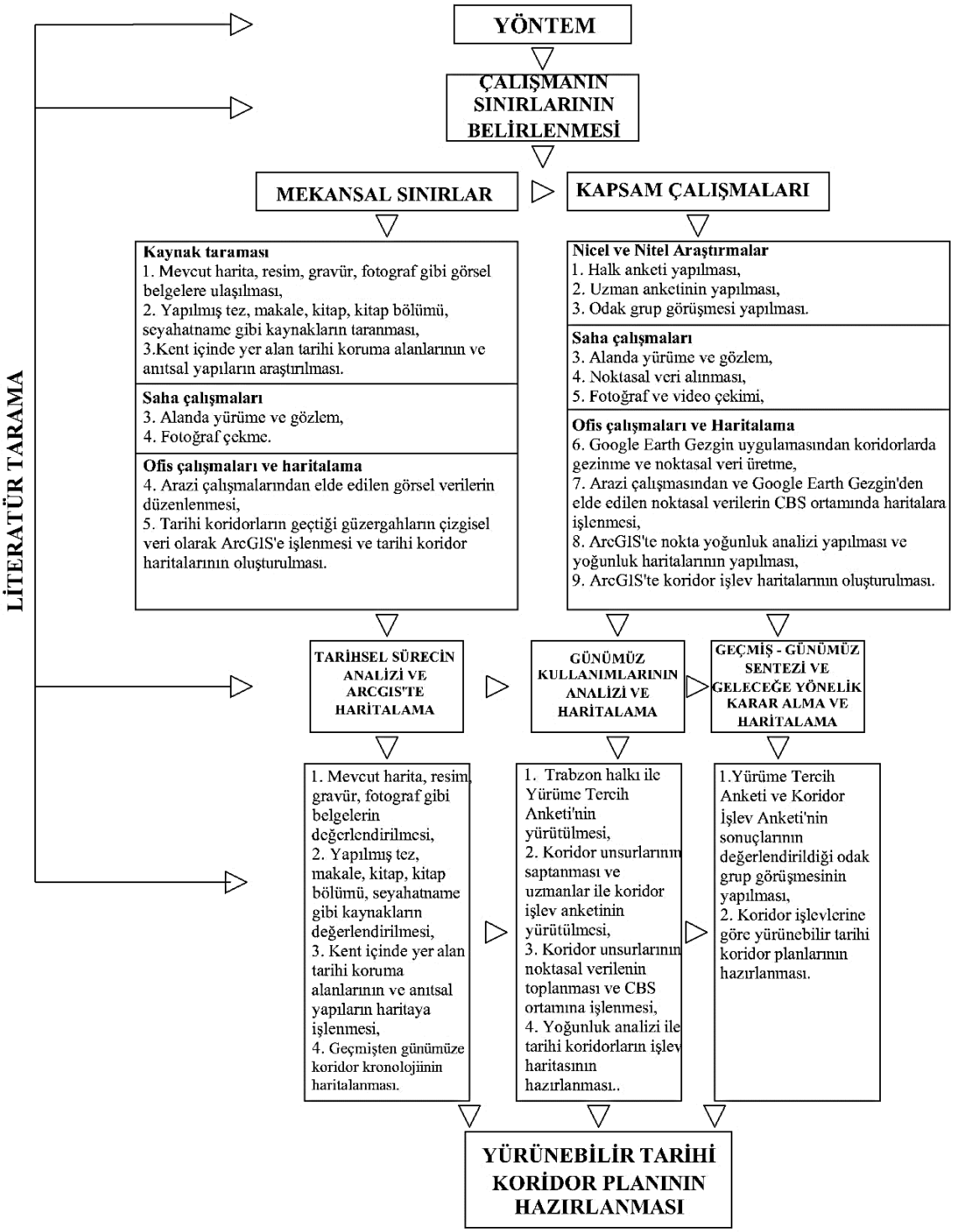
Araştırma amacı ve bu amaca ulaşmak için belirlenen hedefler ve araştırma soruları yöntemin belirlenmesinde etkili olmuştur. Çalışmanın materyali kapsamında bir ön büro çalışması yapılarak mekânsal sınırlar ve kapsam çalışmaları belirlenmiştir.

Mekânsal sınırlar belirlenirken; ilgili kaynakların taranması, saha çalışmaları ve ofis çalışmaları yapılmıştır. İlgili kaynakların taranması doğrultusunda yoğun bir literatür (tez, kitap, gravür, harita, fotoğraf, resim) taraması yapılmıştır. Ayrıca geçmişin izleri aranırken, sahada uzun soluklu yürüyüşler gerçekleştirilmiş ve fotoğraflar çekilmiştir. Böylece çalışma alanının sınırları belirlenerek haritalanmıştır.

Kapsam çalışmaları dâhilinde; nicel ve nitel araştırmalar, saha çalışmaları ve ofis çalışmaları yapılmıştır. Trabzon halkının yürüme tercihlerini tespit etmek için halk anketi yürütülmüştür. Tarihî koridorların günümüzdeki işlevlerini anlamak için dört farklı süreci içeren bir uzman anketi gerçekleştirilmiştir. Halk anketi ve uzman anketi bulgularının değerlendirildiği bir odak grup görüşmesi yapılarak nicel ve nitel araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Sahada yürüme, fotoğraf çekme, noktasal veri toplama işlemleri yapılarak saha çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Kavramsal ve mekânsal sınırlandırma doğrultusunda tarihsel süreç ve günümüz kullanımları araştırılarak geçmiş-günümüz sentezi yapılmıştır. Yapılan çalışmaları gösteren haritalar hazırlanmıştır.

Yapılan çalışmalar neticesinde elde edilen bulgular değerlendirilerek yürünebilir tarihî koridor haritaları yapılmıştır. Ayrıca kolaj tekniği kullanılarak örnek bir koridor üzerinde öneri paftası sunulmuştur. Çalışmanın başından sonuna kadar literatür araştırması devam ettirilmiştir. Tezi yöntemi kapsamında yapılan çalışmaları gösteren iş akışı Şekil 87’deki’teki yöntem akış şemasında özetlenmiştir.



Şekil 87. Yöntem Akış Şeması

2.4.2. Koridor Tarihi Araştırması

Bu tezin araştırma sorularından ilki için yapılan çalışmanın kapsamında, Trabzon'un geçmişten günümüze uzanan kentsel koridorlarının saptanması hedeflenmiştir. Tarihî kentsel koridor araştırması, kentte en fazla eserin ayakta kaldığı üç dönemle sınırlandırılmıştır. Bu üç dönemi aydınlatan belgelerin kıyasla fazla olması, aşağıdaki dönemlerin tercih edilmesinde etkili olmuştur:

1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461),
2. Osmanlı Devleti Dönemi (MS. 1461-MS. 1923)
3. Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (1923-1960)

Bu tezde yapılan koridor tarihlendirmesi, mevcut koridorların yürünebilir koşullarda planlanması durumunda; tarihî kent merkezinde otomobil öncelikli düzenlemelerin yarattığı sorunların çözülmesi ve tarihî kent merkezinde yeni yol açma veya genişletme çalışmalarına ihtiyaç olmadığını göstermesi açısından önemlidir. Yanı sıra koridorlarda yapılan tasarım ve planlama çalışmalarında kimlikli mekânlar ortaya koymak açısından, koridor geçmişinin bilinmesinin etkili olması gerekliliği üzerinde durulmuştur. Dolayısıyla araştırmanın bu kısmı tezin materyalinin belirlenmesini sağlamıştır. Bu kapsamda, ilk aşamada bir ön büro çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma yapılırken birçok araştırmacının çalışması incelenerek süzgeçten geçirilmiştir ve Trabzon hakkında yapılan en önemli çalışmalar saptanmıştır. Tezin bu aşamasında kullanılan envanterler yazılı ve görsel olarak ikiye ayrılmıştır.

- Yazılı Envanter Araştırmaları: Tarihî koridor araştırması yapılırken tez, makale, kitap, kitap bölümü, seyahatnameler ve online erişim sağlanabilen kaynaklar gibi yazılı kaynaklar kullanılmıştır. Tezin materyalini ortaya koyan bu çalışmanın tezde kullanılan yöntemlerden sadece biri olması nedeniyle, tezin metodolojisini sınırlandırmak için vakfiyeler, tahrir defterleri, sicil defterleri ve salnameler incelenmemiştir. Bu kaynaklardan yararlanılarak, özellikle tarih ve mimarlık tarihi bilim dallarında yapılan yazılı araştırma kaynaklarından yararlanılmıştır.
- Görsel Envanter Araştırmaları: Trabzon üzerine yazılmış tez, makale, kitap, kitap bölümü, seyahatname gibi kaynaklarda ve online erişim sağlanabilen kaynaklarda yer alan; resim, gravür, fotoğraf, harita gibi belgelerden yanı sıra internetten erişilebilen arşiv ve kaynaklardan yararlanılmıştır.

- Fiziksel İzlerin Araştırılması: Literatür çalışmasına ek olarak sahada uzun soluklu yürüyüşler gerçekleştirilmiş ve fotoğraflar çekilmiştir. Geçmişten günümüze uzanan fiziksel izler tespit edilerek yazılı ve görsel envanterin bulguları pekiştirilmiştir. Fotoğraf ve video çekmek gibi alanda yapılan çalışmalar için alınan izinler ve ilgili görseller EK-1'de sunulmuştur.

Tarihi koridorların saptanmasında harita gibi görsel kaynaklar ana materyal olarak değerlendirilmiştir. Yazılı kaynaklarla diğer görsel kaynaklar destekleyici olmuştur. Haritalar yorumlanırken genellikle eski tarihli olanlardan yeni tarihli olana doğru bir izlem yapılmıştır. Elde edilen tüm tarihî koridor bulguları çizgisel veriler halinde ArcGIS 10.7'ye aktarılarak tarihî koridor haritaları oluşturulmuştur.

2.4.3. Halk Anketi

Sosyo-demografik özelliklerin ve günlük yürüme alışkanlıklarının yürüme tercihi üzerinde etkili olduğu bilinmektedir. Tez kapsamında yürütülen halk anketiyle, Trabzon için yürünebilir koridor planlaması sürecinde kent halkının yürüme tercihinde etkili olan ölçütlerin anlaşılması amaçlanmaktadır. Anket formu, demografik sorular, seyahat şekli soruları ve yürüme tercih ifadelerini içeren üç bölümden oluşmaktadır. Araştırma kapsamında yapılan halk anketi, 13.10.2021 tarihli, 18 sayılı etik kurul toplantısında onaylanmıştır (EK-4).

Yürüme tercihinin sorgulandığı kısımda 30 ifadeye yer verilmiştir. Anketin yürüme tercihini ölçen kısmı 5'li Likert Ölçeğine uygun bir biçimde hazırlanmıştır. İki kısımdan oluşan ölçeğin birinci kısmında ifadeler, "Kesinlikle Katılmıyorum", "Katılmıyorum", "Kararsızım", "Katılıyorum", "Kesinlikle Katılıyorum" şeklide cevaplandırılmıştır. İkinci kısmında ise "Son Derece Olumsuz", Olumsuz", "Nötr", Olumlu" ve "Son Derece Olumlu" şeklinde cevaplandırılmıştır. Yürüme tercih (YT) ölçeğinin ifadeleri hazırlanırken, seyahat güzergâhı üzerindeki olanaklılığın, katılımcıların yürüme tercihlerine nasıl etkidiğinin de anlaşılması hedeflenmiştir. Anket ifadeleri hazırlanırken yürünebilirlik literatüründe yer alan; güvenlik (Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day et al., 2006; Dills et al., 2012; Krambeck, 2006; Sealens et al., 2003; Southworth, 2005; Speck, 2013), karma kullanımlar (Dills et al. 2012; Dobesova & Krivka, 2012; McNally, 2010; Sealens et al., 2003; Speck, 2013), erişilebilirlik (Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day et al., 2006;

Sealens et al., 2003; Southworth, 2005), çekicilik (Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day et al., 2006; Dills et al. 2012; Krambeck, 2006; Sealens et al., 2003; Speck, 2013), kullanım yoğunluğu (Dills et al. 2012), eğim (Hoehner, 2011; Meeder et al., 2017) ve yürüme koşulları (Dills et al. 2012; Silitonga, 2020; Clarke et al., 2017; Giehl et al., 2012.) ile ilgili ölçütler kullanılmıştır. Anket Formu EK-2'de verilmiştir.

2.4.3.1. Güvenirlik ve Geçerlik

Bu araştırmanın evrenini, 2020-2021 yıllarında Trabzon'un Ortahisar İlçesi'nin nüfusu temsil etmektedir. TÜİK (2020) adrese dayalı kayıt sistemi verilerine göre Trabzon/Ortahisar'da 330.373 kişi ikamet etmektedir. Evrenin 1.000.000 olması durumunda, araştırmanın 0,05 örneklem hatasıyla yürütülebilmesi için 384 örneklem büyüklüğü yeterli olmaktadır (Krejcie ve Morgan 1970). Bu araştırma kapsamında rastgele seçilmiş 597 katılımcı ile anket çalışması yürütülmüştür. Böylece sapma miktarı 0,05'in altına düşürülmüştür.

Kişiler ve objeler/vakalar ile ilgili ilişkiler hakkında değerlendirme yapmak ve yapılan değerlendirme sonuçlarına dayanarak belli kararlar almak için geliştirilen ölçeklerin doğruluğu ve uygunluğu, kullanılan ölçeğin de doğruluğu ve uygunluğuna bağlıdır. Bu sebeple ölçeğin "standardize" (Ercan ve Kan, 2004: 211) edilmesi gerekmektedir. Kullanılan ölçeğin niteliğinin standardizasyonu sırasında, ölçekteki ifadelerin analizleri yapılır. Standardize edilmiş ölçeğin "güvenirlik" ve "geçerlik" özelliklerine sahip olması beklenir (Ercan ve Kan, 2004) bu ölçeğin değerini gösteren bir ölçüttür (Guilford, 1946).

Bu çalışmada hazırlanan anketin standardizasyonu için aşağıdaki güvenirlik ve geçerlilik testleri uygulanmıştır;

1. Yapı geçerliği: Araştırmada alan yazın taraması ve uzman görüşleri neticesinde katılımcıların yürüme tercihlerini belirlemek için oluşturulan yürüme tercih ifadeleri, öncelikle yapı geçerliliğini belirlemek için SPSS.22 istatistik programı aracılığıyla keşfedici faktör analizine tabi tutulmuştur. Faktör analizi testin geçerliliğinin ölçülmesinde yeterli görülen yöntemlerden biridir (Cronbach ve Meehl, 1955; Eysenck, 1950; Guilford, 1946). Ayrıca örneklem yeterliliğini belirlemek için Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) ve korelasyon matrisinde yer alan ilişki düzeylerinin faktör analizi için uygunluğunu belirlemek için Bartlett testi yapılmıştır. Barlett testi sonucunda ilişki düzeyinin %60 ve üstü olması

istenir (Hair vd., 2009). Faktör yüklerinin ise 0,5'in üstünde olması istenir ve altındaki faktör yüküne sahip ifadeler silinir (Kaiser, 1974).

2. Uyum Geçerliği: Yürüme tercihi ölçeğine ait alt faktörlerin uyum geçerliliğini belirlemek için bütünleşik güvenilirlik (composite reliability (BG)) değerleri ve ortalama açıklanan varyans (avarage variance extracted (OAV)) değerleri incelenir (Bagozzi ve Yi, 1988). Ölçeğin ortalama açıklanan varyans skorlarının 0,50'nin üzerinde olması istenir (Fornell ve Larcker, 1981). Ölçeğin iç tutarlılığının sağlanması için bütünleşik güvenilirlik skorlarının 0,60'dan yüksek olması uyum geçerliliği şartlarını sağlamaktadır (Bagozzi ve Yi, 1988).

3. Ayrım Geçerliği: Yürüme tercihi ölçeğinde yer alan her bir alt faktörün yapısının diğerlerinden farklılığını açıklamak üzere ayrım geçerliliği incelenir. Ayrım geçerliliğini hesaplamak için ortalama açıklanan varyansın karekökü ($\sqrt{\text{OAV}}$) kullanılır ve elde edilen değer her bir alt faktör arası korelasyon skorları ile karşılaştırılır. Ortalama açıklanan varyans karekökü sonuçları korelasyon analizi sonuçları ile karşılaştırıldığında her bir alt faktöre ait değerlerin korelasyon yüklerinden yüksek olmalıdır (Fornell ve Larcker, 1981).

4. Güvenirlik: Cronbach Alpha katsayısı, güvenilirliğin ölçülmesinde kullanılmaktadır. Testin güvenilir kabul edilebilmesi için genel geçer alt değer 0,7'dir. Keşif çalışmalarında 0,6 alt değer olarak kabul görmektedir (Hair, 2009). Araştırmada kullanılan yürüme tercih (YT) ölçeğinin güvenilirlik katsayılarının hesaplanmasında Cronbach Alpha testi yapılmıştır.

2.4.3.2. Farklılık Testleri

Kullanıcın demografik özelliğine ve günlük seyahat tercihlerine göre yürüme tercihindeki değişimi anlamak için YT ölçeğine farklılık testleri uygulanmıştır. Yürüme tercihi ölçeğine yapılan testler dağılım normalliğine göre seçilmiştir. Ölçekteki 4 ifadenin (T29, T30, T18 ve T11) basıklık (Kurtosis) ve çarpıklık (Skewness) değerleri ±2 aralığında kalmadığı için normal dağılım göstermediği tespit edilerek (George ve Mallery, 2020), parametrik olmayan testlerin uygulanmasına karar verilmiştir. Bağımsız iki değişkenin gösterdiği farklılık Mann Whitney U testi; bağımsız değişkenlerin ikinin üstünde olduğu durumlar için Kruskal-Wallis testi uygulanmıştır. Değişkenler arasındaki farklılığın sebeplerinin analiz edilmesi için Games Howell post hoc testinden faydalanılmıştır.

2.4.3. Uzman Anketi

Tezin bu aşamasında Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihî sokak ve caddelerin (koridorların) işlevlerinin saptanması hedeflenmiştir. Bu bağlamda öncelikle tarihî koridorların işlevleri belirlenmiştir. Tarihî koridorlara yönelik işlevler şu şekilde sıralanmaktadır;

- Ticaret İşlevi
- Tarih, Kültür ve Turizm İşlevi
- Rekreasyon İşlevi
- Ekolojik İşlev

Koridor işlevleri belirlendikten sonra, koridor unsurları belirlenmiştir. Koridor işlevleri ve unsurları belirlenirken 7 farklı uzmandan görüş alınmıştır. Görüşleri alınan 7 uzman farklı meslek disiplinlerinden (Mimarlık, Şehir ve Bölge Planlama, Peyzaj Mimarlığı, Rekreasyon) seçilmiştir. Alınan görüşler neticesinde 4 işlev altında sorgulanacak 57 adet unsur (Tablo 9) belirlenmiştir. Unsurlar koridorlar üzerinde yer alan doğal ve kültürel özelliklerden meydan gelmiştir. Yapılan anket koridor işlev anketi olarak adlandırılmıştır. Anket formu EK-3'te verilmiştir. Uzmanların görüşleri yardımıyla hazırlanan koridor işlev anketi akademisyenler, kamu görevlileri, meslek odalarından temsilciler ve özel sektör çalışanlarından oluşan 30 kişilik bir uzman grubu (peyzaj mimarı, mimar, şehir ve bölge plancısı) ile yürütülmüştür. Araştırma kapsamında yapılan uzman anketi (EK-3), halk anketi ile birlikte 13.10.2021 tarihli, 18 sayılı etik kurul toplantısında onaylanmıştır (EK-4).

Tablo 9. Mekânsal koridor unsurları

Sıra	Unsurlar
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)
2	Sur kapıları
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)
8	Geleneksel konutlar
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler

Tablo 9'un devamı

12	Tarihî çeşmeler
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)
15	Diğer Mezarlıklar
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)
17	17) Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)
18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)
19	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)
21	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)
23	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...
26	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...
27	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...
28	Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...
29	Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...
30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)
31	Müzeler
32	Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)
33	Alışveriş merkezleri
34	Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)
35	Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler
37	Parklar
38	Meydanlar
39	Antik İpek Yolu güzergâhı
40	Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)

Tablo 9'un devamı

41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)
42	Kuzey-güney doğrultulu koridorlar
43	Doğu-batı doğrultulu koridorlar
44	Mesire alanları
45	Bitkilendirilmiş koridorlar
46	Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri
48	Tepeler
49	Sırtlar
50	Havaalanı ve terminal
51	KTÜ Kanuni Kampüsü
52	Taksi durakları
53	Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)
54	Tiyatro ve Sinema
55	Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)
56	Kıyıya açılan sokaklar
57	Kıyı çizgisi

İşlevlere giren unsurların puanlarının ortalamaları alınırken 1-5 arası puan ölçeklendirilmesine gidilmiştir. Puan aralıklarının belirlenmesinde beşli Likert ölçeğine göre aritmetik ortalamaların değerlendirme aralığı (Kaplanoğlu, 2014) kullanılmıştır. Beşli Likert tipi ölçeğe göre aritmetik ortalama puan aralıkları Tablo 10'da detaylı olarak verilmektedir.

Tablo 10. Beşli Likert Tipi Ölçek Değerlendirme Aralığı

Puan aralıkları	**Derecelendirme**
1,00-1,80	Önemsiz
1,81-2,60	Az Önemli
2,61-3,40	Orta Derecede Önemli
3,41-4,20	**Oldukça Önemli**
4,21-5,00	**Çok Önemli**

Araştırmada 3,41-4,20 ve 4,21-5,00 değerler aralıklarına sahip unsurlar ilgili işlevin içinde değerlendirilmiştir. Böylece bir unsurun hangi işlevi daha iyi yansıttığını belirlemek için katılımcılar tarafından "oldukça önemli" ve "çok önemli" olarak yapılan işaretlemeler dikkate alınmıştır.

2.4.4. Veri Toplama ve Arazi Çalışmaları

Veri, CBS'nin önemli bileşenlerinden biridir. CBS formatına uyumlu 2 temel metot söz konusudur. "Küresel Konum Belirleyici (GPS)" kullanımı ve "Jeodezik Ölçüm" yapılmasıdır (Turoğlu, 2016). Bu çalışmada koridor unsurlarının yerinde belirlenmesi sırasında uydu yardımı ile bir lokasyon belirleme metodu olan GPS (Turoğlu 2016) ve Google Earth Gezgin yöntemi kullanılmıştır. Arazide çalışmasında toplanan veriler el tipi GPS kullanılarak elde edilmiştir.

Haritaların hazırlanabilmesi için yapılan veri toplama çalışması kapsamında 3 farklı yöntem kullanılmıştır;

1. El tipi CPS kullanılarak noktasal koordinatlar alınması,
2. Google Earth Gezgin kullanılması,
3. Daha öncesinde oluşturulmuş yazılı ve görsel verilerin kullanılması.

Araziye gidildiği dönemlerde, koridor unsurlarının nokta konum bilgileri el tipi GPS ile elde edilmiştir. Covid-19 salgının bu tez sürecine denk gelmesi nedeniyle araziye çıkılamadığı durumlarda, Google Earth Gezgin uygulaması üzerinden konumsal nokta verileri oluşturulmuştur. Ayrıca tarihî öneme sahip tescilli yapıların konumsal bilgilerinin saptanması sürecinde Özen ve arkadaşları (2010) tarafından hazırlanan "Trabzon Kent İçi Kültür Varlıkları Envanteri" isimli önemli eserden büyük ölçüde faydalanılmıştır. Elde edilen tüm konumsal nokta verileri ArcGIS 10.7 programına aktarılarak haritalamaya hazır hale getirilmiştir.

2.4.5. Harita Oluşturma

Tematik haritalar, genellikle istatiksel olarak işlediği bir konunun herhangi bir bölge üzerindeki dağılımını üç boyutlu veya iki boyutlu olarak gösteren haritalardır (Yomralıoğlu, 2005). Tematik haritalar nitel ve nicel tematik haritalar olmak üzere 2 temel grupta incelenebilmektedir. Bu çalışmanın yapısı gereği nicel yoğunluk haritaları oluşturulacaktır (Turoğlu, 2016). Yoğunluk analizleri yapılırken, ArcGIS 10.7 yazılımında Kernel yoğunluk analizi kullanılacaktır. Kernel yoğunluğu: "Tanımlı bir yarıçapa sahip çember içerisine düşen noktaların yoğunluğu ile bu kaynaktan itibaren uzaklaştıkça değişen noktasal

yoğunluğu ifade eder" (Gündoğdu, 2010: 23). Yoğunluğun hesaplanabilmesi için ön bilgi gerektirmediğinden oldukça fazla kullanılan bir yöntemdir (Gündoğdu, 2010).

Nokta verileri, büyüklüğü ölçeğe bağlı, uzunluk ve alan bilgisi olmayan sıfır boyutlu ve bir koordinat değeri (x:y) ile ifade edilen; Çizgi verileri, uzunluk bilgisine sahip ama alan bilgisi bulmayan, başlangıcı ve bitişi belli koordinat dizisinden oluşan, Poligon verileri, uzunluk ve alan bilgileri olan, kapalı ve dolu alanlı aynı başlangıç ve bitiş noktasına sahip koordinat dizinden oluşan coğrafi detaylardır (Yomralıoğlu, 2005). Çalışmada koridor unsurları noktasal veriler olarak toplanmıştır. Toplanan nokta verileri ArcGIS 10.7 yazılımına işlenmiştir.

Sahici planlama çalışmaları, modern kentin tesisini sağlamaktadır. Geleceğin şekillendirilmesine katkı sağlayan planlama çalışmaları için doğru bilgi gerekmektedir. Konumsal bilgilerin toplandığı, analiz edildiği, sorgulandığı bir ortam olan CBS planlama için gerekli teçhizatı ortaya çıkarır (Yomralıoğlu, 2005). Toplanan veriler ArcGIS 10.7 programına aktarıldıktan sonra program üzerinde düzeltmeler yapılmıştır.

Toplanan verilerin ArcGIS programına aktarılması ve düzenlenmesi işinden sonra mekânsal analiz için hazır hale getirilmiştir. Noktasal verilerin yoğunluk parametrelerinin ilişkilendirildiği yoğunluk analizi (Turoğlu, 2016) ile koridor unsurlarının yoğunluk derecelerine göre, Trabzon'un tarihî koridorlarının işlevlerini gösteren haritalar hazırlanmıştır.

2.4.6. Odak Grup Görüşmesi

Grup görüşmeleri, bir katılımcı ile görüşmek yerine çoklu katılımcı ile aynı anda yapılan nitel araştırma biçimidir. Bu yöntem eski olmasına rağmen kullanımı gittikçe yaygınlaşmaktadır. Odak grup görüşmeleri yapılandırılmış, yarı yapılandırılmış veya yapılandırılmamış olabilir (Punch, 2005).

Odak grup görüşmeleri bazen soru formunun geliştirilmesine katkı sağlaması için, bazen araştırılan konu hakkında edinilen fikir veya bilgilerin somutlaştırılması için kullanılır (Punch, 2005). Ayrıca nitel araştırmalar araştırmaya esneklik kazandırarak, daha az denek ile daha fazla bilgi toplayabilmeye olanak sağlar (Yıldırım, Şimsek, 2018).

Koridor özelinde hangi ölçütün değerlendirilmesinin daha önemli olduğunu bize gösterip araştırmanın bir sonraki aşaması için yol gösterici olan, odak grup görüşmesinin en önemli amacı her koridor işlevi için standartlaştırılması ve özelleştirilmesi gereken ölçütlerin

değerlendirilmesinin sağlanmasıdır. Odak grup görüşmesi için ifadeler hazırlanırken daha önce yürütülen halk anketi ve uzman anketi sonuçları kullanılmıştır. Görüşme için yarı yapılandırılmış soru kâğıdı hazırlanmıştır. Odak grup görüşmesi için hazırlanan kâğıtta katılımcıların demografik bilgilerini öğrenmeye yönelik sorular ve çalışmanın amacına yönelik 5 tane açık uçlu 1 tane kapalı uçlu soru yer almaktadır.

Odak grup görüşmesi için ideal katılımcı sayısı 6 ve 8 arasındadır. Fakat çalışmanın amacı ve soru sayısı gibi değişkenler, katılımcı sayısını 4 kişiden 15 kişiye kadar değiştirebilir (Yıldırım, Şimsek, 2018).

Odak grup görüşmesi, Trabzon'u bilen ve çalışmalarında yer vermiş; peyzaj mimarlığı, şehir ve bölge planlama, mimarlık meslek disiplinlerinden toplamda 9 uzman ile yürütülmüştür. Uzmanlar Karadeniz Teknik Üniversitesi, kamu kuruluşu ve özel sektör çalışanlarından seçilmiştir. Odak grup görüşme süreci online olarak yürütülmüş olup kayıt alınmıştır. Kayıt öncesinde bütün katılımcıların onayı alınmıştır. Araştırma kapsamında yapılan görüşme formu 06/04/2022 tarihli, 23 sayılı etik kurul toplantısında onaylanmıştır. Görüşme formu ve etik kurul belgesi ve EK-5'te sunulmuştur.

3. BULGULAR

3.1. Koridor Tarihi Bulguları

Koridor tarihi bulgularına ulaşmak için kullanılan başlıca kaynaklar; Karpuz'un (1990) "Trabzon" eseri, Usta'nın (1999) "Anabasis'ten Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon" eseri, Tuluk ve Düzenli'nin (2010) "Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza" eseri, Özen vd.'nin (2010) "Trabzon Kent içi kültür varlıkları Envanteri" eseri, Üstün Demirkaya'nın (2014) "Toplumsal Dinamikler Bağlamında Trabzon Kent Dokusunun Dönüşümü (Komnenos Hanedanlığı'ndan Cumhuriyet'e Kadar)" doktora tezi, Alşan ve Duran'ın (2017) "Trabzon seyahatnamesi" eseri, Küçükuğurlu ve Başkaya'nın (2019) "Sorularla Trabzon Tarihi" eseri ve Küçükuğurlu ve Yılmaz'ın (2019) "Osmanlı Dönemi Trabzon Şehir Haritası, 19. yy." haritası ve Heyamola Yayınları'ndan çıkan 22 kitaplık "Trabzon'dur Yolumuz" kitap serisidir. Bunların yanı sıra pek çok eser incelenmiştir.

Kentin durumu hakkında bilgi veren yazılı ve görsel pek çok belge bulunmasına rağmen bu çalışmanın en önemli literatür bulgusu plan ve haritalardır. Literatür bulguları, alanda yapılan yürüyüşler ve fotoğraflama çalışmaları ile desteklenmiştir. Literatür bulgularına tezin "Yapılan Çalışmalar" kısmında yer verilirken, yerinde yapılan çalışmaların bulgularına "Bulgular" kısmında yer verilmiştir.

Geçmişten günümüze geldiği düşünülen koridorlar, söz konusu dönemlerde bulunan koridorların kesin çizgilerini taşımayabilir. Fakat incelenen kaynaklardan edinilen bulgularla, koridor izlerine ulaşılabildiği düşünülmektedir.

Fakat tescilli yapılar haricindeki tüm yapıların yıkılarak kentsel dönüşüm sürecine sokulan Çömlekçi Mahallesi'nde aynı durum söz konusu olamayacaktır. Bu tezin devam ettiği süreçte mahallenin kentsel dönüşüm sürecinin devam etmesi nedeniyle Çömlekçi Mahallesi çalışmaya dâhil edilmemiştir (Şekil 88). Bu süreçte mahallenin geçmiş dönemlere ait koridor izlerinin tamamen silindiği söylenebilir. Bu durumun, bu çalışma için yarattığı önemli eksiklik aşikârdır. Çömlekçi Mahallesi, liman mahallesi olması açısından kent için önemli bir konumdadır.



Şekil 88. Çömlekçi'nin kentsel dönüşüm sürecinden bir görünüm (a) ve (b)

3.1.1. Komnenos Hanedanlığı Dönemi (MS. 1204-MS. 1461) Koridorları

Geçmiş uygarlıklardan kalan fiziki yapının çok büyük oranda yitirilmesinden dolayı, sur kapıları, o dönemden günümüze gelen yapılar, o dönemde kullanıldığı saptanan açık ve yeşil alanlar ve o dönemde var olduğu düşünülen mahalleler Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nden günümüze ulaşabilen kentsel koridorlar hakkında fikir vermektedir. Ayrıca Bizans İmparatorluğu'nun yol yapımı ve ulaşım koridorları oluşturmakla ilgili alışkanlıkları yardımcı olmuştur.

Kentin akropolisini Hadrian Limanı'na bağlayan kuzey-güney yönlü koridor, Şehit Refik Cesur Caddesi ve Islahane Caddesi'nin Ortahisar'da kalan kısmıdır. Caddelerin Yukarıhisar/Ortahisar kapısından (Şekil 89a), Ortahisar/Aşağıhisar kapısına uzanması, iki kapı arasındaki bağlantıyı sağladığını düşündürmektedir. Sur içindeki bir diğer önemli koridor Tabakhane Köprüsü ve Zağnos Köprüsü'nü bağlayan doğu-batı yönlü koridordur. Ortahisar'ı banliyölere bağlayan köprüler, Komnenos Hanedanlığı Dönemi öncesinden beri var olduğu bilinen en önemli yapılardır. Tabakhane kapısı, Zindan kapı ve İmaret kapılarından kale içine girdikten sonra Komnenos öncesi döneme ait olan Altınbaşlı Meryem Kilisesi (Fatih Ortahisar Camii), Ortahisar'ın kalbinde yerini alarak düğüm karakteri göstermektedir. Bugün Fatih Ortahisar Camii'ne ve sur kapıları arasındaki ulaşımı sağlayan Zağnos ve Mimar Sinan caddelerinin oluşturduğu güzergâhın, Komnenos Dönemi'nde de var olması oldukça muhtemeldir.

Günümüzde Trabzon'daki ana aksların, Komnenos Dönemi'nden günümüze gelen izleri takip ettiği görülebilmektedir. Bugün Ortahisar'dan Zağnos Köprüsü ile başlayan, İnönü Caddesi, Trabzonspor Bulvarı ve Ayasofya Caddesi'ni geçerek Ayasofya'ya ulaşan

güzergâh, dönemin törensel yolu olarak gösterilmektedir. Ayrıca polo oyuna sahası olan Tzykanisterion'a (Millet Bahçesi, Kavak Meydanı, Avni Aker Stadyumu) ulaştıran çizgisel karakterli bir güzergâhtır. Bu güzergâhın kentleşmenin etkisiyle bir miktar değişim göstermesi muhtemeldir. Fakat topografyanın da izin verdiği ölçüde, törensel yürüyüşlerin yapılabilmesi için önemli iki destinasyon arasındaki ulaşımın sağlayan bu iz kabul edilebilir görünmektedir.

Trabzon'un doğu banliyösü ticari alanların, imalathanelerin, konut alanlarının, kervansarayların, İtalyan tacirlerin yerleşkelerinin, limanın ve diğer unsurların toplandığı kısımdır. Doğu banliyösünü ikiye bölerek, Ortahisar'ı Tabakhane Köprüsü'nden geçerek Meydan'a ulaştıran Uzun Sokak, kentin Komnenos Dönemi'nde iki önemli destinasyonu bağlayan, kentin "emperyal yol (Via Imperiale)"u gibi görünmektedir. Tabakhane kazısı bulguları da Uzun Sokak'ın Osmanlı öncesinde imparatorluk yolu olması ihtimalini güçlendirmektedir (Şekil 89b). Dolayısıyla Ayasofya Camii ile Meydan Parkı arasını bağlayan güzergâhın, Komnenos Dönemi'nden günümüze gelen izlerle oluştuğu söylenebilir.



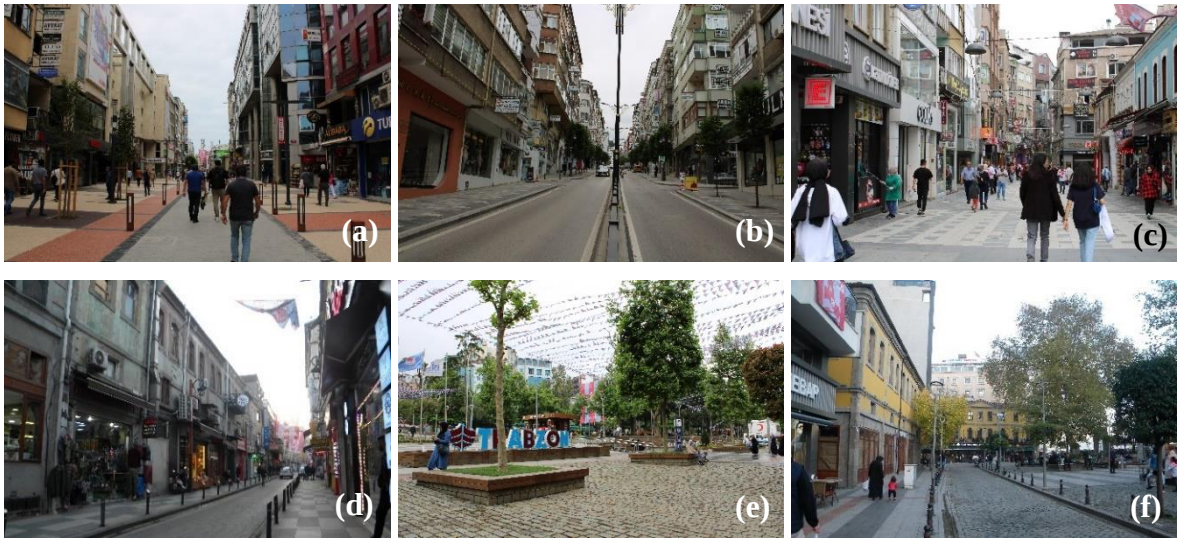
Şekil 89. (a) Şehit Refik Caddesi üzerindeki Yukarıhisar ve Ortahisar'ı bölen sur duvarı, (b)Tabakhane Köprüsü'nün Uzun Sokak'a bağlanan noktada, Tabakhane kazısının yapıldığı mevkii

Meydan'ın agora, Kahramanmaraş Caddesi'nin (Şekil 90a) cardo olarak tanımlanması Gazipaşa Caddesi'nin (Şekil 90b) decumanus olabileceği ihtimalini de beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla Uzun Sokak'ın (Şekil 90c), Kahramanmaraş Caddesi'nin Meydan ve Cumhuriyet Caddesi arasındaki kısmının, Gazipaşa Caddesi'nin bir kısmının, Kunduracılar Caddesi'nin (Şekil 90d) Meydan ve Cumhuriyet Caddesi arasındaki kısmının, Komnenos Dönemi ve öncesinde kullanılan izleri takip ettiği söylenebilir. Çalışmanın

zamansal sınırlandırması dâhilinde bu çizgisel karakterli koridorlar Komnenos Dönemi içinde gösterilmiştir.

Çarşı Mahallesi'nin Osmanlı öncesi dönemde şekillenmesi ve Komnenos Dönemi'nde Bedesten'in yerinde bir Ceneviz yapısının varlığı ihtimalinin değerlendirilmesi Mumhane Kapısı'ndan çıktıktan sonra uzanan Bedesten Caddesi'nin Komnenos Dönemi'nden kaldığına işaret etmektedir. Fakat çarşı bölgesinde Komnenos Dönemi'nden kalan yapı bulunmadığı için mevcut sokakların hepsinin bu dönemden izler barındırdığına dair bir şey söyleyebilmek zordur.

Komnenos Dönemi'nde, Trabzon'un diğer kentsel koridorları İpek Yolu'nun kent içindeki tezahürüdür. İpek Yolu'nun kent içindeki güzergâhı, Erzurum Caddesi, Sezai Uzay Caddesi, Sefer Özgür Caddesi ve bir kısmı bugün Yavuz Selim Bulvarı ile çakışan eski Erzurum Caddesi'nin oluşturduğu koridor güneydoğudan; İran Caddesi ve Taksim Caddesi'nin oluşturduğu koridor güneybatıdan Meydan'a bağlanmaktadır. Meydan'dan (Şekil 90e) İskele Caddesi (Şekil 90f) ve Şehit İbrahim Karaoğlanoğlu Caddesi koridoruyla limanda; Güzelhisar Caddesi ile Güzelhisar'da (Leontocastron) noktalanmaktadır. Komnenos Dönemi koridorlarının gösterildiği harita EK-6'da yer almaktadır.



Şekil 90. (a)Kahramanmaraş Caddesi, (b) Gazipaşa Caddesi, (c) Uzun Sokak, (d) Kunduracılar Caddesi, (e) Meydan, (f) İskele Caddesi

3.1.2. Osmanlı Dönemi (MS. 1461-MS. 1923) Koridorları

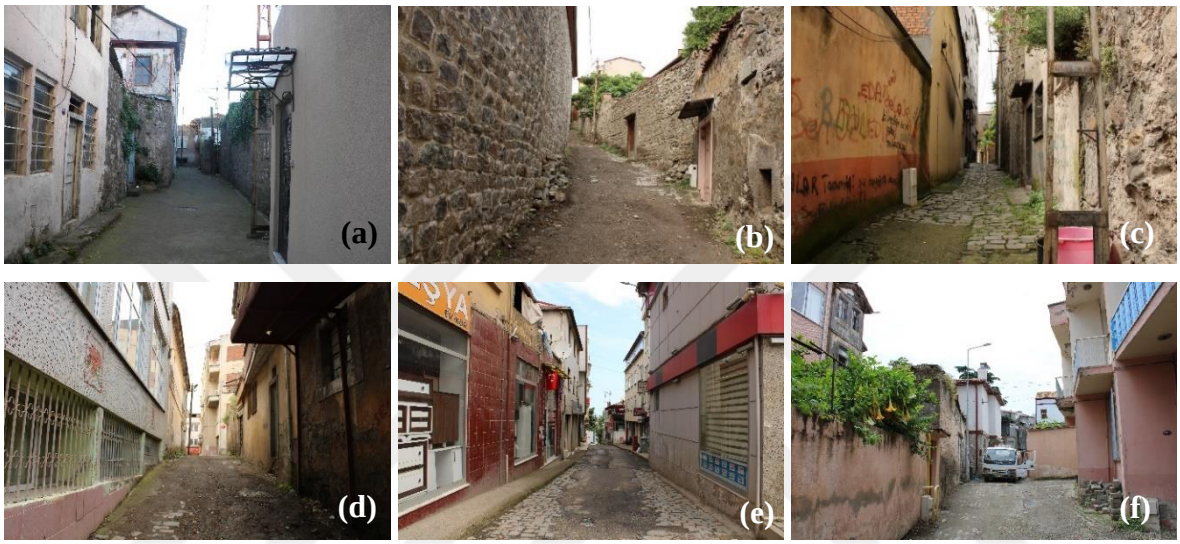
Trabzon'un Osmanlı topraklarına katılmasıyla birlikte 462 yıllık süreç başlamıştır. Bu süreçte şüphesiz büyük kentsel değişimler söz konusu olmuştur. Trabzon'un fethinden sonra başlayan Osmanlı kentleşmesi sürecinde, üzerine kurulduğu Bizans kentinin açık alanlarının zamanla konutlarla doldurulması ve topoğrafya etkisiyle, kentin kendi sokak dokusu oluşturulmuştur. Trabzon'un kentsel koridorlarının şekillenmesinde, dar bir hinterlandı doğuran topografya, önemli bir etkiye sahiptir.

Komnenos Dönemi'nde Ayasofya ve Dafnos (Çömlekçi) limanı arasında uzanan kentin, Osmanlı Dönemi'nde de bu sınırlarının korunduğu söylenebilir. Osmanlı kentleşmesinin tipik bazı özellikleri, Trabzon'un topografik yapısı ve uzun soluklu Osmanlı Dönemi göz önünde bulundurulduğunda çalışma alanı sınırlarında yer alan tarihî kentsel koridorların büyük bir çoğunluğunun bu döneme ait olduğu görülmektedir.

Günümüzde Ortahisar ve Pazarkapı mahalleleri sınırlarında yer alan sur içi bölgenin Komnenos Hanedanlığı öncesinde Yukarıhisar ile başlayan kentleşme süreci, Komnenos Hanedanlığı döneminde Aşağıhisar sınırları içerisinde kalmıştır. Merkezinde Komnenos Dönemi'nde kentin baş katedrali olan Altınbaşlı Meryem Kilisesi'nin (Fatih Camii) yer aldığı Yukarıhisar'ı Aşağıhisar'a bağlayan güney-kuzey aksı ile Tabakhane Köprüsü ile Zağnos köprüsünü bağlayan doğu-batı yönlü aksı dışında kalan tarihî koridorlar Osmanlı Dönemi'nden beri varlığını sürdürmektedir. Konut bahçelerini sokağa bağlayan girişlerinin yer aldığı, sokağa bakan cepheler tarafından oluşturulan koridorlara günümüzde de rastlanabilmektedir (Şekil 91a,b,c,d). Fakat eski konutların yıkılıp yerine çok katlı yapıların yapılmasından ötürü, yaya odaklı olarak insan ölçeğinde planlanan taban ve fasad oranı farklılaştırılarak, koridorların kapalılık oranının arttırıldığını söylemek mümkündür (Şekil 91e,f). Buna rağmen konumsal izleri fazla değiştirilmemiştir. Bu koridorlar sur içinde bulunduğu için izole karakter göstermektedir.

Ortahisar Mahallesi Yavuz Selim Bulvarı'nın yapımından en çok etkilenen mahallelerden biridir. Yavuz Selim Bulvarı mahalleyi ikiye bölerek bölücü karakter özelliğine sahiptir. Bulvarın surlara denk gelen kısımlarında viyadüğün tabliyeleri surlar üzerine oturtulmuştur. Bu süreçte birçok geleneksel konutun yok olması ile birlikte tarihî koridor güzergâhlarının bulvar tarafından kesildiği görülmektedir. Yanı sıra Musa Paşa Camii ve Trabzon Eğitim Tarihi ve Teknoloji Müzesi'nin yer aldığı yapı, bulvarın kenarında düşük kotta kalmıştır.

Osmanlı Dönemi'nde de Komnenos Dönemi'nde olduğu gibi kentsel yoğunluğun doğu banliyösünde toplandığı görülür. Meydan ve çevresinde yer alan Ceneviz ve Venedik yerleşmeleri ve çarşı alanı Komnenos Dönemi'nde varlığı bilinen yerleşim alanlarıdır. Fakat günümüzde o döneme ait pek az yapı olması kentsel yapı ile ilgili çok az ipucu sağlamaktadır. Dolayısıyla günümüzde İskenderpaşa, Kemerkaya ve Çarşı mahalleleri içindeki tarihi koridorların Osmanlı Dönemi'nden kalan izleri takip ettiği söylenebilir.



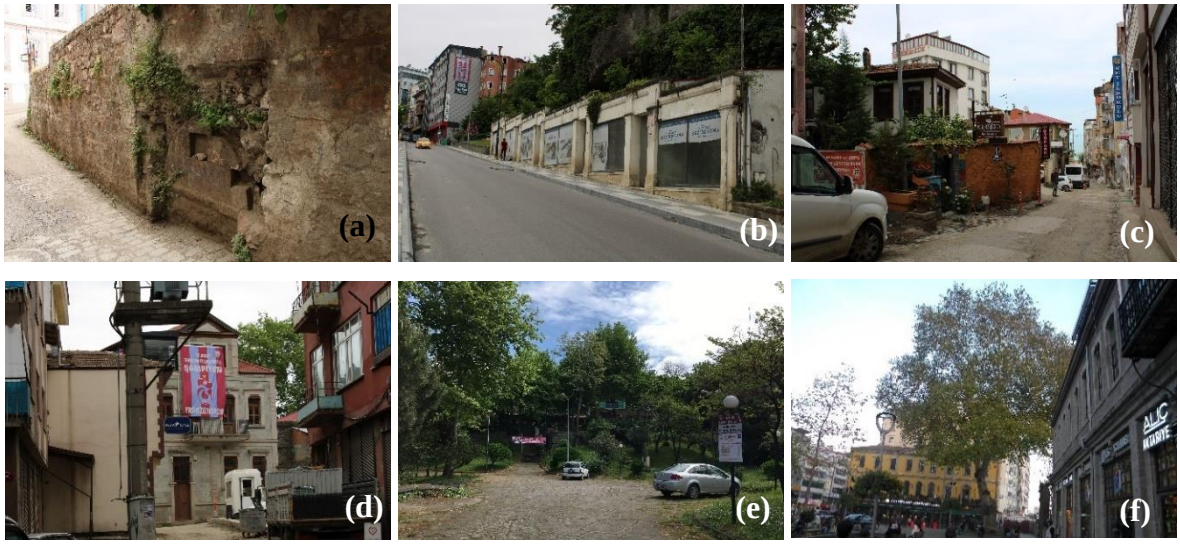
Şekil 91. (a) Burç Sokak (Yukarıhisar), (b) Kundupoğlu Sokak (Aşağıhisar), (c) Şehit Ayhan Güner Sokak (Aşağıhisar), (d) Ziver Sokak (Aşağıhisar), (e) Islahane Caddesi (Ortahisar), (f) Sarayatik Cami Sokak (Ortahisar),

Çarşı Mahallesi sınırları içindeki koridorlar üzerindeki en önemli anıtsal yapılar Osmanlı Dönemi'nden kalmıştır. Bu nedenle karmaşık koridor ağına rağmen, tarihî koridorların Osmanlı Dönemi'nde şekillendiği haliyle günümüze geldiği anlaşılabilmektedir. Çarşı Mahallesi'ndeki tarihî koridorlar üzerinde, anıtsal yapılarla karışık çağdaş yapıların yer aldığı görülebilmektedir (Şekil 92). Buna rağmen koridor üzerindeki tek bir çeşme bile sokağın geçmişi hakkında ipucu verebilmektedir. Paşahamam Geçidi'nin Emin Alemdar Sokak'a çıktığı noktada yer alan ve modern yapının duvarına gömülü Kethüdazade Emin Ağa Çeşmesi buna bir örnek teşkil etmektedir (Şekil 92c).



Şekil 92. (a) Semerciler Caddesi, (b) Kemeraltı Sokak, (c) Paşahamam Geçidi, (d) Tarakçılar Sokak, (e) Paşahamam Sokak, (f) Sirkeciler Yalıhan Sokak

İskenderpaşa ve Kemerkaya mahalleleri sınırlarında yer alan tarihî yapıların büyük bir çoğunluğu Kunduracılar Caddesi kenarlarında toplanmıştır. Osmanlı Dönemi'nde hazırlanan harita ve planlardan teşhis edilen tarihî koridorların izlerini takip eden günümüz koridorları üzerinde, koridorları şekillendiren yapıların büyük bir çoğunluğunun yerine çok katlı yapıların aldığı anlaşılmaktadır. Taranan belgelerde yer almayan fakat yerinde yapılan çalışmalarda bulunan bazı koridor detaylarına da yer verilmeye çalışılmıştır (Şekil 93).



Şekil 93. (a) Topal Hakim Sokak üzerindeki duvar detayı, (b) Askeri depolar, (c) Deniz Sokak, (d) Mht. Mehmet Sokak, (e) Ganita Çay Bahçesi, (f) Meydan'daki belediye binası ve 300 yıllık anıt çınar (*Platanus orientalis*)

Günümüzde İskenderpaşa Mahallesi sınırları içinde kalan alan, Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nden beri kullanılagelen Meydan, Çömlekçi (Dafnos) Limanı ve Kalepark (Leontocatron) gibi Trabzon için önemli mekânları barındırmaktadır. Komnenos Dönemi'nde Cenevizli tacirlerin ikamet ettiği mahallenin kuzey tarafındaki koridor ağı Osmanlı Dönemi'nden konut, çeşme, bahçe kapısı gibi fiziksel izler barındırmaktadır. Mahallenin güneyinde Kunduracılar Caddesi, İskele Caddesi gibi önemli koridorlar bulunmaktadır.

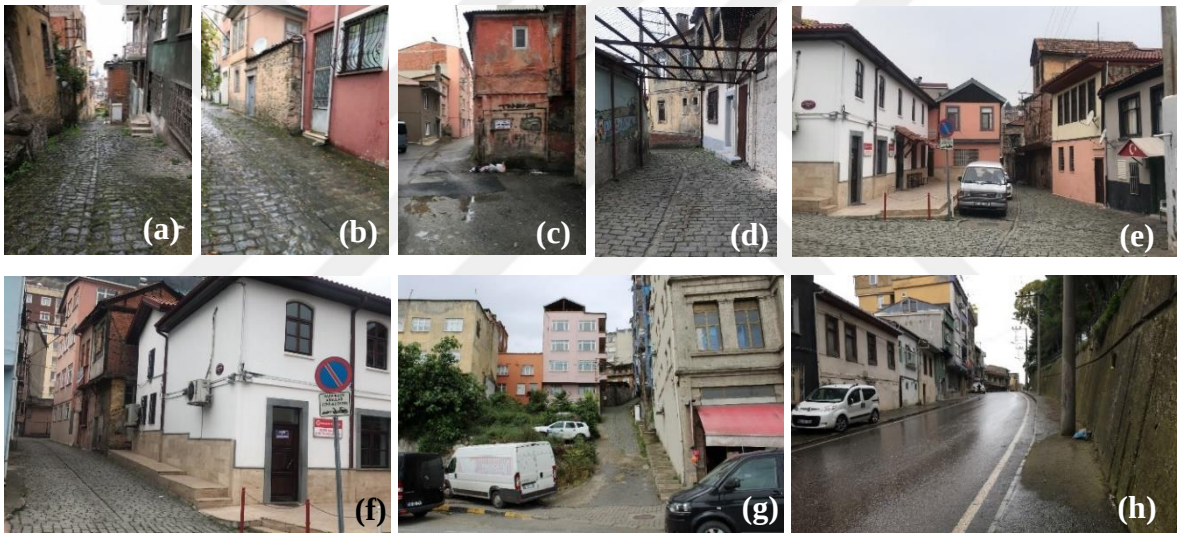
Kemerkaya Mahallesi; Uzun Sokak, Kunduracılar Caddesi'nin batıda uzanan yarısı, Kahramanmaraş Caddesi'nin doğuda uzanan yarısı gibi önemli koridorları barındırmaktadır. Yanı sıra mahallenin kuzeyinde kalan koridor ağı üzerinde kalan münferit tarihî konut, bahçe giriş kapısı, çeşme gibi fiziksel izler yer almaktadır (Şekil 94).



Şekil 94. (a) Halkevi Caddesi, (b) Öğretmen Mektep Sokak, (c) İller Sokakta bulunan tarihî çeşme, (d) Öğretmen Mektep Sokak'ta bulunan iki farklı döneme ait yapı arasındaki ölçü farkı, (e) Kanuni Anadolu Lisesi ve Sarmaşıklı Camii, (f) Kunduracılar Sokak

Çömlekçi ve İskenderpaşa mahallelerinin güneyinde yer alan Esentepe Mahallesi sınırları içinde kalan alanda kot farkının fazla olduğu görülmektedir. Bu nedenle çoğunlukla doğu-batı yönlü şekillenen çizgisel karakterli koridor yapısına sahiptir. Kuzey-güney yönlü şekillenen koridorlarda ise eğimin oldukça fazla olduğu görülmektedir. Çağdaş yapılar ile onların arasında tek tük kalan geleneksel yapılar arasında ölçek farklarına rastlanmaktadır. Mahalle içinden geçen en önemli koridor İpek Yolu güzergâhıdır. Komnenos Dönemi'nde de kullanılan İpek yolu güzergâhı yakınlarında bulunan Kudrettin Cami'nin (St. Philip

Kilisesi) o dönem etrafında şekillenen bir mahalle olduğu görünmektedir. Fakat günümüzde Kudrettin Camii ve etrafında yoğunlaşan geleneksel konutların yapım zamanına düşünüldüğünde Topçuoğlu ve Kudrettin Camii sokaklardaki mahalle kültürü ve geleneksel sokak peyzajı Osmanlı Dönemi'ni yansıtmaktadır. Yanı sıra Kudrettin Camii, bulunduğu noktada bir odak oluşturarak düğüm karakteri göstermektedir. Diğer sokaklarda ise geleneksel konutların yerini çok katlı apartmanlar almıştır. Fakat sokak üzerinde kalan geleneksel konutlar literatür bilgisini destekleyerek konumsal izlerin değişmediği hakkında bilgi vermektedir. Bu koridorlar izole karakterlidir. Esentepe Mahallesi'nin bir diğer önemli özelliği de Maşatlık bölgesine yakın olmasıdır. Fakat oraya ulaşan bir koridor izi tespit edilememiştir (Şekil 95).

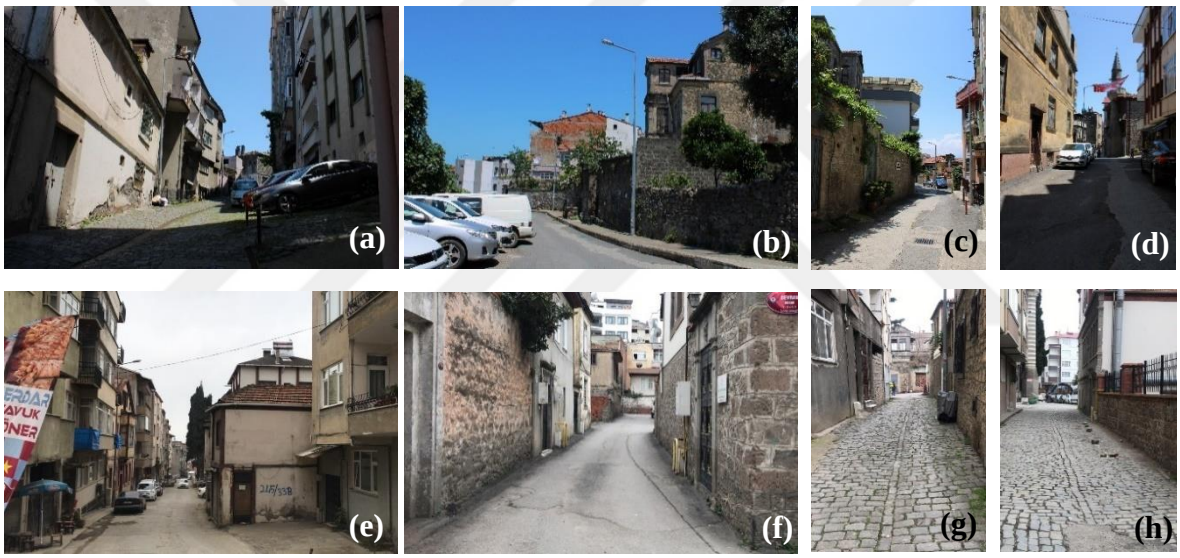


Şekil 95. (a) Çırakoğlu Sokak, (b) Sancak Sokak, (c) Oya Sokak, (d) Kudrettin Camii Sokak, (e) Kudrettin Camii çevresi, (f) Topçuoğlu Sokak, (g) Çırakoğlu Sokak'ın Yavuz Selim Bulvarı'ndan görünümü, (h) Sefer Özgür Caddesi

Meydan'dan güneybatıya uzanan İpek Yolu güzergâhının bir diğer güzergâhı günümüzde Esentepe Mahallesi'nin batısında yer alan Gazipaşa Mahallesi sınırını çizer konumdadır. Boztepe Caddesi, Taksim Caddesi ve Yavuz Selim Bulvarı bölücülerinin oluşturduğu üçgen içerisinde kalan Gazipaşa Mahallesi içindeki Osmanlı Dönemi koridorlarının, döngüsel yapıda ve çıkmazların bulunduğu bir desen ile izole karakterde bir tipoloji gösterdiği söylenebilir. Koridorlar üzerinde yer alan geleneksel konutlar ve camiler Osmanlı Dönemi'nden günümüze ulaşan koridorların izinin sürülmesinde yardımcı olmaktadır. Tekke Cami, Tavanlı Camii ve Nemlioğlu Konağı koridorların şekillenmesinde

odak oluşturmuştur. Gazipaşa Mahallesi'nde yer alan koridorlar üzerinde geleneksel yapıların çoğu yitirilerek yerine çok katlı yapılar inşa edilse de literatür bulgularından yola çıkılarak edinilen izlerin halen takip edildiği söylenebilir. Çağdaş yapıların arasında kalan geleneksel yapılar arasındaki ölçek farkı sokağın morfolojisini etkileyerek açıklık kapalılık durumunu değiştirmiştir. Geçmişte insan ölçeğinde planlanan koridor genişliğinin günümüzde çok fazla değişmediği görülmektedir (Şekil 96).

Gazipaşa Mahallesi'nde yer alan birçok geleneksel yapıdaki konak, çeşitli topluluk ve dernekler için mekânsal fırsat oluşturmuştur. Bu nedenle restore edilerek korunmaya devam etmektedir. Meydan'a yakın konumda olan söz konusu konakların korunması, üzerinde yer aldığı koridorların da korunmasında etkili olmuştur.



Şekil 96. (a) Yoldaş Sokak, (b) Aralık Sokak, (c,d) Tekke Camii Sokak, (e) Boztepe Caddesi, (f) Aydınlık Sokak, (g) Devran Sokak, (h) Nemlioğlu Konak Sokak

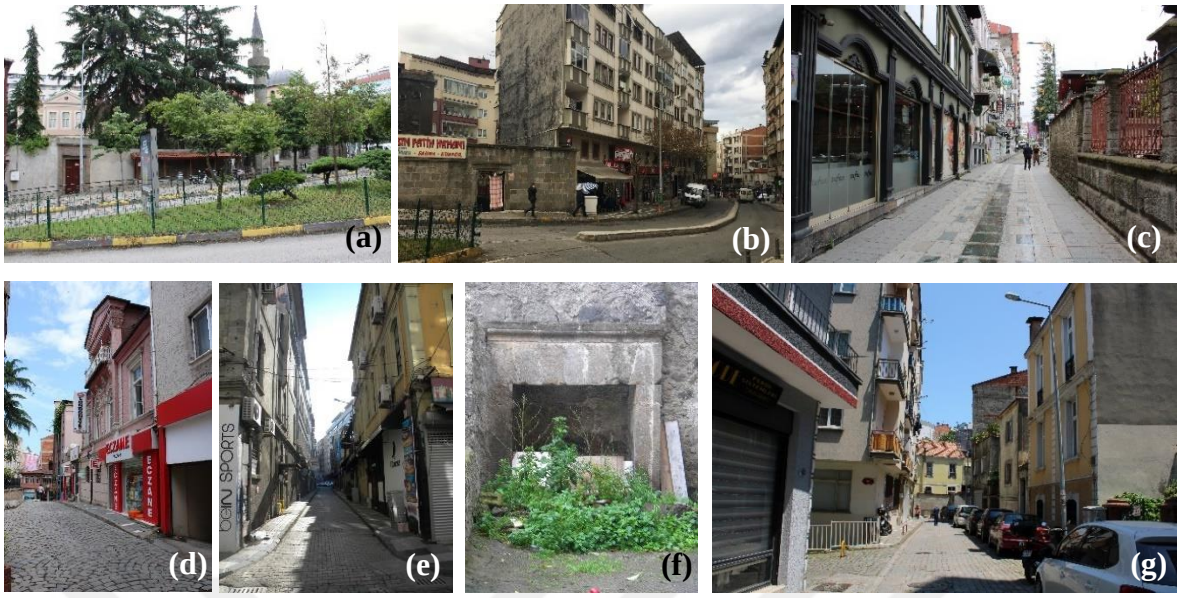
Gazipaşa Mahallesi, batısında yer alan Yenicuma Mahallesi'nden Boztepe Caddesi ile ayrılmaktadır. Yenicuma Mahallesi içerisindeki koridorlar üzerinde yer alan geleneksel yapılar, yıkılmış olan yapıların kalan kapıları ve de merdiven gibi detaylar literatür bulgularını destekler konumda yer almaktadırlar (Şekil 97). Yenicuma Mahallesi'nin güneyinde bulunan Cephanelik'e ulaştıran Cephanelik Caddesi'nin de Osmanlı Dönemi'nden kalan izleri takip ettiği görülmektedir. Yenicuma Mahallesi'nin güneyinde uzanan Yenicuma Caddesi'nin bir Osmanlı Dönemi koridoru olmasına rağmen, Kanuni Bulvarı'nın yapımı caddenin görünümünde büyük değişim yaratmıştır. Ayrıca Yeni Sokak

ve Pazaryolu Sokak'ın Yenicuma Caddesi'ne bağlandığı noktada bulunan bazı tescilsiz geleneksel tipteki konutların Kanuni Bulvarı'nın yapımı sırasında yıkıldığı tespit edilmiştir.



Şekil 97. (a)Malkoçoğlu Sokak'ta bir kapı detayı, (b) Yeni Sokak'ta geleneksel bir konut, (c) Cuma Caddesi'ne çıkan taş merdivenler, (d)Yeni Sokak, (e) Camii Sokak, (f) Mescit Sokak

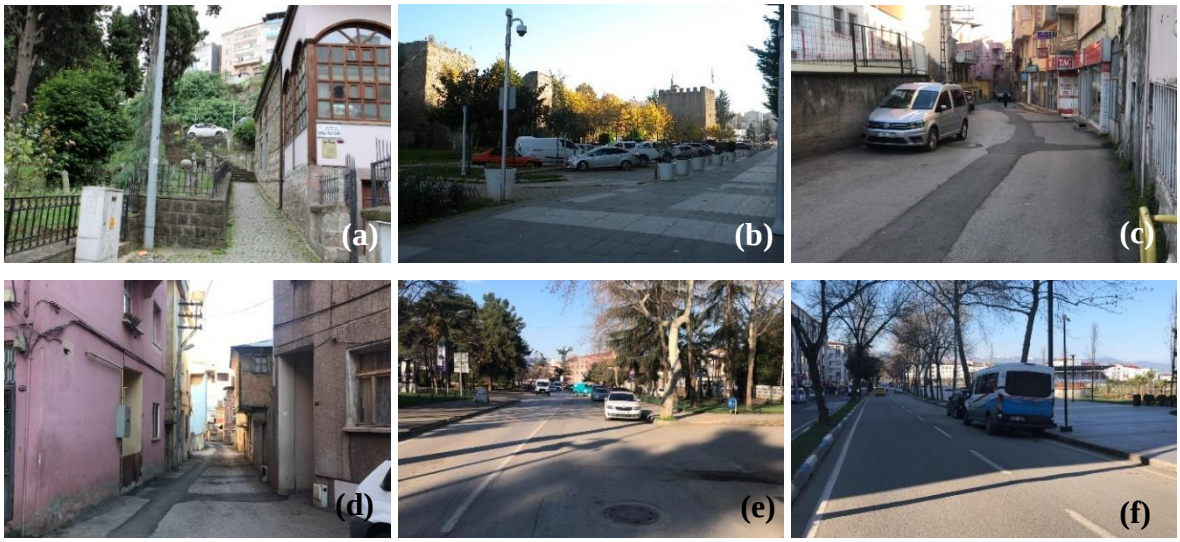
Yenicuma Mahallesi'nin kuzeyinde yer alan Cumhuriyet Mahallesi Yavuz Selim Bulvarı'ndan en çok etkilenen mahallelerden bir diğeridir. Osmanlı Dönemi'nde mahallenin odağı konumunda olan Hacı Kasım Camii ve Fatih Hamamı günümüzde Yavuz Selim Bulvarı kenarında iki anıtsal yapı olarak kalmıştır. Cumhuriyet Mahallesi, Yavuz Selim Bulvarı tarafından ikiye bölünürken pek çok geleneksel konutla birlikte bu konutların organize ettiği kentsel koridorları da yok etmiştir. Cumhuriyet Mahallesi sınırları içerisindeki konutların yerine yapılan çok katlı yapılar, ölçek farkı yaratarak sokaklardaki kapalılığı arttırmaktadır. Mahalle içinde kalan anıtsal yapılar, tarihî ticari yapılar, geleneksel konutlar ve konaklar mahalle içinde kentsel koridorların tespitinde fiziksel iz niteliği taşımaktadır (Şekil 98).



Şekil 98. (a) Muhittin Camii Sokak'taki Hacı Kasım Camii ve Konaklar, (b) Muhittin Camii Sokak'taki Fatih Hamamı, (c) Kasım Sokak, (d) Hüsamoğlu Sokak, (e) Nemlioğlu Cemal Sokak, (f) Muhittin Sokak üzerindeki bir duvarda söve detayı, (g) İç Sokak'taki geleneksel konutlar

Trabzon'un batı banliyösünün Osmanlı Dönemi'nde de düşük kentsel yoğunluğa sahip olduğu görülmektedir. Osmanlı Dönemi'nde yaptırılan Gülbaharhatun Cami, günümüzde Gülbaharhatun Mahallesi olarak geçen bölgeyi şekillendiren bir odak konumundadır. Bir diğer odak ise Kavak Meydanı (Millet Parkı) ve Trabzon Sultanisi (Trabzon Fen Lisesi)'dir.

Osmanlı Dönemi'nde Atapark'ın yerinde bulunan Gülbaharhatun Medresesi ve haziresinin kuzeyinden geçen İnönü Caddesi ve Trabzonspor Bulvarı o dönemde müsabakaların yapıldığı Kavak meydanına götürmektedir. Küçük İmaret Mezarlığı, Hamza Paşa Camii ve çeşmesi Osmanlı Dönemi'nden kalma eserlerdir. Ayrıca bu unsurlar Nur Sokak'ı da biçimlendirmektedir. Faik Dranaz Caddesi ve Narlıbahçe Sokak kenarında bulunan tarihî yapısal unsurlar yazılı ve görsel literatür bulgusunu desteklemektedir (Şekil 99). Mahalleyi güneyden Erdoğdu'ya bağlayan koridorlar Yavuz Selim Bulvarı'nı yapılmasıyla yok olmuştur.



Şekil 99. (a)Nur Sokak, (b) Şenol Güneş Caddesi'nin yayalaştırılmış kısmı, (c,d) Narlıbahçe Sokak, (e) Faik Dranaz Caddesi, (f) Trabzonspor Bulvarı

Erdoğdu Mahallesi'nde en önemli odak noktaları, Erdoğdu Bey Camii, askeri hastane ve aynı bölgede bulunan askeri çeşme, askeri camisi ve askeri hamamdır. Gülbaharhatun Camii'nden Erdoğdu Bey Camii'ne ve Soğuksu Caddesi'ne ulaşan Şehit Albay Osman Ertosun Caddesi kenarında çok katlı yapılar sıralanmıştır, fakat cadde kenarında yer alan Soğuk çeşme ve geleneksel konutlar fiziksel izler olarak göze çarpmaktadır (Şekil 100). Ayrıca askeri hastane ve çevresindeki unsurlar, Dönemeç ve İlkadım sokaklar üzerindeki fiziksel izlerdir. Literatürden elde edilen görseller değerlendirildiğinde, Osmanlı Dönemi'nde Erdoğdu Mahallesi'nin olduğu bölgenin düşük yerleşimli bir alan olduğu görülebilmektedir. Bu nedenle Osmanlı Dönemi'nde birkaç kentsel koridor bulunmaktadır.



Şekil 100. (a) Soğukpınar Sokak, (b,c) Şehit Albay Osman Ertosun Caddesi

Gülbaharhatun Mahallesi'nin kuzeyinde yer alan Hızırbey ve Yalı mahallelerinin bulunduğu noktada Komnenos Dönemi'nden beri mahalli birimlerin olduğu görülmektedir.

Fakat ulaşılan görsel materyallerde söz konusu mahalleler içinde yer alan kentsel koridorlar ile ilgili çok az bilgiye rastlanmaktadır. Ayrıca bu alanlarda koruma statüsünde çok az yapısal unsur bulunmaktadır. Mahalle içinde yapılan gözlemlerde geleneksel tipte yapılan konutlar olmasına rağmen tescil durumlarıyla ilgili bilgi edinilememiştir. Bu nedenle yapım yılına dair bilgi edinilememiştir (Şekil 101a). Dolayısıyla Osmanlı Dönemi'nden kalan koridorlar tespit edilirken, mevcut tescilli yapılar fiziksel izler olarak değerlendirilmiştir (Şekil 101b,c). Mahalle içindeki koridorlar, döngü ve çıkmazların oluşturduğu, izole karakterli koridor tipolojisi göstermektedir.



Şekil 101. (a,b) Çulha Sokak, (c) Haneci Sokak,

Çalışma alanın en batısında yer alan Ayasofya Camii'nin bulunduğu Fatih Mahallesi'nin sınırları içerisinde kalan bölgenin, Osmanlı Dönemi'nde bir mahalli birim olduğu görülmektedir. Fakat yapılaşmanın düşük yoğunlukta olması nedeniyle Osmanlı tipi bir sokak oluşumu görülmemektedir. Ayasofya Caddesi ve Kahramanmaraş Caddesi bu noktada sonlanmaktadır. Osmanlı Dönemi koridorlarının gösterildiği harita EK-7'de yer almaktadır.

3.1.3. Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (MS. 1923-1960)

Cumhuriyet döneminde planlı bir döneme geçilmeye çalışılmışsa da tamamen başarılı bir süreç izlenemediği görülebilmektedir. Lambert planında Tabakhane Köprüsü'nü izleyerek Ayasofya'ya uzanan yeni yol öneri aşamasında kalmıştır. Fakat Yavuz Selim (Tanjant) Bulvarı'nın ön fikri kabul edilebilir. Osmanlı Dönemi'nde Trabzon'un doğu banliyösünde toplanan kentsel yoğunluğun cumhuriyet dönemine geçilmesiyle birlikte batıya doğru kaydığı görülebilmektedir. Her ne kadar batıdaki yerleşim Komnenos

Dönemi'nden itibaren oluşmaya başladıysa da limanın ve ticari alanların doğu banliyösünde olması kentsel yoğunluğu, dolayısıyla kentsel koridorların çoğunluğunu burada şekillendirmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde şekillenmiş olan doğu banliyösündeki kentsel koridorlar, Cumhuriyetin erken döneminde de kullanılmaya devam etmiştir. Trabzon'un en önemli koridorlarından biri olan Gazipaşa Caddesi'nin (Şekil 102a) özellikle 19. yy. 'ı gösteren haritalarda yer aldığını ve konumu itibari ile kentin stoası olduğunu söyleyebiliriz. Cumhuriyet döneminde caddenin kuzeyindeki, kıyıya doğru çatallanan kısmının açıldığı görülmektedir. Ayrıca caddenin bu süreçte aynı zamanda genişletilmiş olması ihtimali söz konusudur.

Trabzon'un doğu banliyösünde kıyıya açılan bir diğer önemli koridoru Cumhuriyet Caddesi'dir. Rus işgali öncesini gösteren haritalarda Cumhuriyet Caddesi'nin bugünkü sınırlarını tam ifade etmeyen, fakat kuzey güney doğrultulu bir koridor görünmektedir. Rus işgali sırasında Cumhuriyet Caddesi koridoru daha net çizilmiştir. Bu durum caddenin işgal sırasında düzenlenmiş olduğunu akla getirmektedir. Lambert planında Cumhuriyet Caddesi, hattı müstagraz (kenti havalandıran) caddeler kısmında ele alınmıştır. Caddenin Osmanlı Dönemi'nde var olan bir izi takip ettiği fakat Erken Cumhuriyet Dönemi'nde düzenlendiği açıktır (Şekil 102b). Gazipaşa ve Cumhuriyet caddeleri, sırasıyla İskenderpaşa, Kemrekaya ve Çarşı mahallelerini ayıran bölücü karakterli koridorlardır.

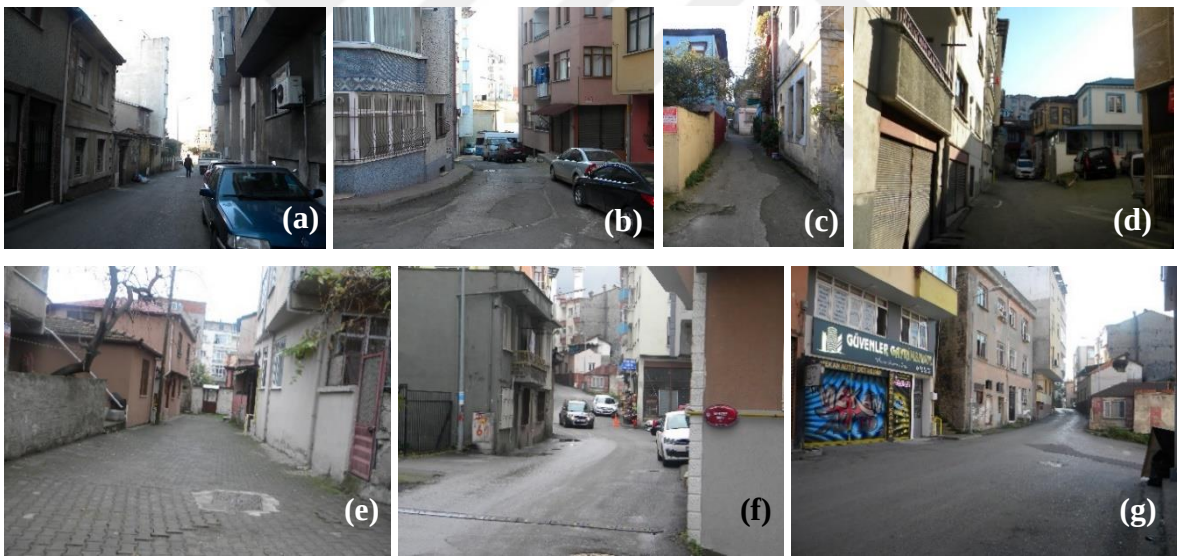


Şekil 102. (a) Cumhuriyet Caddesi, (b) Gazipaşa Caddesi'nin kuzeyi

Trabzon'un doğu banliyösünde yer alan tarihî koridorların büyük bir çoğunluğu Osmanlı Dönemi'nden kalmıştır. Osmanlı Dönemi'nde doğu banliyösünün yoğun olarak yapılaşması, Cumhuriyetin erken döneminde yapılaşmanın batı banliyösüne kaymasına

neden olmuştur. Nitekim şehir plancı Lambert de yeni kentleşme alanını kalenin batısında önermiştir. Dolayısıyla kentin doğusunda cumhuriyetin erken döneminden günümüze gelen Boztepe ve Yenicuma mahallelerindeki birkaç sokak dışında koridor tespit edilmemiştir.

Günümüzde Aşağıhisar'ın batısında yer alan Hızırbey ve Yalı mahallelerinin sınırları içinde, Osmanlı Dönemi'nde yerleşim alanları bulunmakta olmasına rağmen elde edilen envanterde bu döneme ait pek az koridor saptanabilmiştir. Koridorlar üzerindeki tarihî yapısal unsurlar, sadece bulunduğu nokta ile ilgili fikir vermektedir. Çünkü mahallelerin büyük oranda çok katlı yapılar ile yapılaştığı görülmektedir (Şekil 103). Her iki mahallenin içinde geleneksel tipte konutlar bulunmasına rağmen tescilsiz oldukları için yapım yılı ile ilgili bilgi edinmek zordur. Fakat Trabzon'da apartmanlaşmanın 1950'lerden sonra başladığı bilinmektedir. Dolayısıyla Hızırbey ve Yalı mahalleleri içindeki geleneksel tipteki yapıların bu tarih öncesinde yapıldığını söylemek mümkündür. Bu nedenle söz konusu konutlar Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlendirilen koridorlar için fiziksel iz niteliğindedir.



Şekil 103. (a) Kuloğlu Sokak, (b) Çulha Sokak (c) Çilingiroğlu Sokak, (d) Özgürlük Sokak, (e) Kamaşoğlu Sokak, (f,g) Camili Sokak

Günümüzde Erdoğdu ve Bahçecik mahalleleri sınırları içerisindeki tarihî koridorların büyük bir çoğunluğunun Erken Cumhuriyet Dönemi'nden günümüze geldiği görünmektedir. Söz konusu mahallelerin Osmanlı Dönemi'nde de yerleşim yeri olduğu bilinmektedir. Fakat özellikle görsel kaynaklarda her iki mahallenin de Osmanlı Dönemi'nde yoğun yeşil alanlara sahip olduğu görülmektedir. Bu bölgede yer alan tarihî yapısal unsurlar fiziksel izler olarak

özellikle Osmanlı Dönemi koridorları kenarında toplanmıştır. Birkaç geleneksel tipteki konutun, tescilsiz olduğu için yapım yılı bilinmemektedir. Dolayısıyla yapıların 1950'lerden önce yapılmış olduğu düşüncesiyle, söz konusu konutların Erken Cumhuriyet Dönemi için fiziksel iz olduğu kabul edilebilir (Şekil 104).



Şekil 104. (a) Gençlik Caddesi, (b, c) İlkadım Sokak

Batı banliyösündeki yapılaşma yoğunluğunun cumhuriyetin ilanından sonraki süreçte artmasından dolayı, bu bölgedeki tarihî koridorlar Erken Cumhuriyet Dönemi'nden günümüze ulaşan izleri takip etmektedir. Dolayısıyla Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait tarihî koridorlar batı banliyösünde yoğunlaşmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi koridorlarının gösterildiği harita EK-8'da yer almaktadır.

3.2. Yürüme Tercih Ölçeği Bulguları

3.2.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular

Araştırmanın amacı doğrultusunda anket formunu dolduran bireylerin sosyo-demografik özellikleri Tablo 11'de detaylı olarak verilmektedir. Katılımcıların yaş grupları incelendiğinde, %27,3'ünün 36-45, %25'inin 26-35, %24'ünün 18-25, %19,4'ünün 46-64 ve %4,4'ünün 65 yaş üzeri olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların cinsiyeti incelendiğinde, %51,8'i kadın ve %48,2'si ise erkektir.

Tablo 11. Katılımcıların sosyo-demografik özellikleri

Kategoriler		n	%
Yaş	18-25 yaş	143	24,0
	26-35 yaş	149	25,0
	36-45 yaş	163	27,3
	46-64 yaş	116	19,4
	65 yaş üstü	26	4,4
Cinsiyet	Kadın	309	51,8
	Erkek	288	48,2
Gelir	2020 TL'de az	185	31,0
	2020-3000 TL	125	20,9
	3001-5000 TL	172	28,8
	5001-10000 TL	94	15,7
	10000 TL üzeri	21	3,5
Eğitim	İlkokul	40	6,7
	Ortaokul	36	6,0
	Lise	143	24,0
	Üniversite	316	52,9
	Lisansüstü	62	10,4
Engel durumu	Evet	10	1,7%
	Hayır	587	98,3%
Hareket kısıtlılığı	Evet	64	10,7%
	Hayır	533	89,3%
Ehliyet	Evet	404	%67,7
	Hayır	193	%32,3

Katılımcıların %33,5'i 30-60 dakika, %28'i 15-30 dakika, %14,4'ü 60-90 dakika, %12,2'si 90 dakika ve üzeri ve %11,9'u 0-15 dakika günlük yürüme yapmaktadır. Günlük yürüme nedenlerine bakıldığında önemli bir kısmının ulaşım amaçlı olduğu görülmektedir. Sırasıyla alışveriş ve gezinti amaçlı yürüme onu takip etmektedir. Katılımcıların günlük yürüme süreleri ve nedenleri Tablo 12'de detaylı olarak verilmektedir.

Tablo 12. Katılımcıların günlük yürüme süreleri ve yürüme nedenleri

Kategoriler		n	%
Günlük yürüme	0-15 dk.	71	11,9
	16-30 dk.	167	28,0
	31-60 dk.	200	33,5
	61-90 dk.	86	14,4

Tablo 12'nin devamı

	91 dakika ve Üstü	73	12,2
Ulaşım	Hayır	258	43,2
	Evet	339	56,8
Alışveriş	Hayır	370	62,0
	Evet	227	38,0
Spor	Hayır	477	80,1
	Evet	119	19,9
Gezinti	Hayır	396	66,3
	Evet	201	33,7
Eğlence	Hayır	574	96,3
	Evet	22	3,7
Eğitim	Hayır	478	80,1
	Evet	119	19,9

3.2.2. Yürüme Tercih Ölçeğinin Frekans Analizine İlişkin Bulgular

Trabzon'un Ortahisar İlçesinde ikamet 597 katılımcı ile yürütülen anket çalışmasının frekans analizi sonuçları Tablo 13'de detaylandırılmıştır.

Tablo 13. Yürüme Tercih Ölçeği frekans analizi

Tercih (T)	**Kesinlikle Katılmıyorum**		**Katılmıyorum**		**Kararsızım**		**Katılıyorum**		**Kesinlikle Katılıyorum**	
	frk.	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**
1	11	1,84	23	3,85	57	9,55	302	50,59	204	34,17
2	73	12,23	201	33,67	165	27,64	114	19,10	44	7,37
3	34	5,70	127	21,27	140	23,45	225	37,69	71	11,89
4	12	2,01	55	9,21	98	16,42	342	57,29	90	15,08
5	11	1,84	88	14,74	113	18,93	290	48,58	95	15,91
6	28	4,69	90	15,08	159	26,63	238	39,87	81	13,57
7	24	4,02	54	9,05	92	15,41	238	39,87	189	31,66
8	18	3,02	71	11,89	126	21,11	229	38,36	153	25,63
9	38	6,37	61	10,22	119	19,93	281	47,07	98	16,42
10	478	7,9	118	18,9	131	21,9	242	40,5	59	9,9
Tercih (T)	**Son Derece Olumsuz**		**Olumsuz**		**Nötr**		**Olumlu**		**Son Derece Olumlu**	
	frk.	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**	**frk.**	**%**
11	5	0,84	7	1,17	58	9,72	282	47,24	245	41,04
12	13	2,18	45	7,54	216	36,18	248	41,54	75	12,56
13	13	2,18	43	7,20	130	21,78	287	48,07	124	20,77
14	4	0,67	8	1,34	27	4,52	280	46,90	278	46,57
15	7	1,17	52	8,71	164	27,47	259	43,38	115	19,26
16	127	21,27	255	42,71	156	26,13	47	7,87	12	2,01

Tablo 13'ün devamı

17	36	6,03	163	27,30	210	35,18	141	23,62	47	7,87
18	4	0,67	7	1,17	49	8,21	301	50,42	236	39,53
19	15	2,51	23	3,85	121	20,27	307	51,42	131	21,94
20	5	0,84	12	2,01	89	14,91	358	59,97	133	22,28
21	14	2,35	67	11,22	165	27,64	281	47,07	70	11,73
22	17	2,85	132	22,11	312	52,26	121	20,27	15	2,51
23	4	0,67	11	1,84	37	6,20	256	42,88	289	48,41
24	3	0,50	11	1,84	79	13,23	273	45,73	231	38,69
25	212	35,51	280	46,90	60	10,05	32	5,36	13	2,18
26	114	19,10	292	48,91	128	21,44	46	7,71	17	2,85
27	6	1,01	29	4,86	221	37,02	263	44,05	78	13,07
28	19	3,18	49	8,21	176	29,48	282	47,24	71	11,89
29	24	4,02	23	3,85	49	8,21	276	46,23	225	37,69
30	12	2,01	2	0,34	22	3,69	253	42,38	308	51,59

T1: Yürümeyi severim, T2: Yağışılı/Rüzgârlı havalarda yürüme tercihi T3: Güneşli/Nemli havalarda yürüme tercihi, T4: Gündüz yürüme tercihi, T5: Akşam yürüme tercihi, T6: Seyahat mesafesi uzasa da yayalaştırılmış sokak tercihi, T7: Seyahat mesafesi uzasa da yaya geçidi/köprüsü tercihi, T8: Sadece yürüyerek ulaşılan mekânların tercihi, T9: Engelsiz tasarlanmış mekânların tercihi, T10: Karma ulaşım planlaması yapılmış mekânların tercihi, T11Ağaçlı güzergâhın yürüme tercihine etkisi, T12: Banka/Belediye/Sağlık ocağının y. tercihine etkisi, T13: Donatı varlığının yürüme tercihine etkisi, T14: Temizliğin yürüme tercihine etkisi, T15: Kafe/büfe/restoranın y. tercihine etkisi, T16: Yokuş çıkmanın yürüme tercihine etkisi, T17: Yokuş inmenin yürüme tercihine etkisi, T18: Açık ve yeşil alanların y. tercihine etkisi, T19 Kaldırım malzemesi konforunun y. tercihine etkisi, T20: Ortalama 10 dk.'lık yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T21: 10 dk.'nın üzerinde yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T22: Konut alanının yürüme tercihine etkisi, T23: Dağ/deniz manzarasını y. tercihine etkisi, T24: Tarihî/turistik/kültür miras zenginliklerinin y. tercihine etkisi, T25:Yoğun araç trafiğinin y. tercihine etkisi, T26: Yoğun yaya trafiğinin y. tercihine etkisi, T27: Okul/müze/kütüphanenin y. tercihine etkisi, T28: AVM/market/pazarın y. tercihine etkisi, T29: Suça karşı emniyetin y. tercihine etkisi, T30: Yaya güvenliğinin y. tercihine etkisi.

Ölçekte yürüme tercihini ölçen ifadeler "T1, T2, T3, T4,……,T30" şeklinde kısaltılmıştır. Tezin ilerleyen kısımlarında ifadeler kısaltmaları ile kullanılacaktır.

3.2.3. Güvenirlik ve Geçerlik Testlerine İlişkin Bulgular

3.2.3.1. Keşfedici Faktör Analizi Bulguları

Yapı geçerliliğinin sağlanması açısından YT ölçeğine faktör analizi yapılmıştır. Faktör analizinde, faktör yükü 0,5'in altında kalan ifadeler silinmiştir. Böylece araştırmaya faktör yükü 0,5'in üzerinde kalan 21 yürüme tercihi ifadesi ile devam edilmiştir. Kalan 21 ifade, 8 alt boyuta ayrılmış ve araştırmanın bundan sonraki sürecinde yürüme tercihi 8 alt boyutta değerlendirilmiştir. Toplam açıklanan varyans oranları incelendiğinde 8 faktörün toplam açıklana varyans değeri %65,385 olarak hesaplanmıştır. Bu orandan yola çıkarak 8 faktörün toplam varyansın %65'ini ifade etmesi yeterli kabul edilebilmektedir. Faktörler, alt

boyutlarda toplanan ölçek ifadelerinin birbirleri ile ilişkisini yansıtacak şekilde adlandırılmıştır (Tablo 14).

Tablo 14. Yürüme Tercih Ölçeği keşfedici faktör analizi

Boyutlar	İfadeler	Alt Faktörler							
		1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Çekici Yürüme	T23	**,776**	-,002	-,112	,207	,016	,054	,156	-,068
	T24	**,754**	,209	,013	,081	-,035	,015	,149	-,101
	T18	**,741**	,214	-,087	,141	-,032	,103	-,131	,107
	T11	**,646**	,059	-,122	,041	,149	,260	-,072	,151
Yürümede Tesis ve Donatı Varlığı	T15	,115	**,732**	-,006	,059	-,037	-,027	-,033	,024
	T12	-,006	**,710**	,009	-,040	,150	,210	,025	,155
	T13	,163	**,676**	-,123	,054	,073	,210	-,066	,110
	T28	,065	**,627**	,310	,103	,072	-,140	,061	-,045
	T27	,276	**,533**	,191	,222	,104	-,052	,251	-,186
Yürümede Trafik Yoğunluğu	T25	-,100	-,002	**,821**	-,159	,069	,032	,033	,074
	T26	-,122	,123	**,788**	,021	-,042	,044	-,037	,148
Güvenli Yürüme	T29	,107	,162	-,047	**,871**	,088	,013	,007	-,007
	T30	,356	,039	-,103	**,734**	-,082	,154	-,018	,061
Herkes İçin Yürüme	T9	,068	,069	-,042	,156	**,822**	-,009	-,020	-,010
	T10	-,011	,130	,076	-,128	**,797**	,033	,048	,041
Yürüme Süresi	T21	,097	,025	,067	,041	-,024	**,776**	,292	,109
	T20	,283	,156	,027	,106	,048	**,689**	-,071	-,156
Her Koşulda/ Zamanda Yürüme	T2	-,171	,046	-,069	,045	,007	,288	**,755**	,095
	T5	,223	,001	,050	-,046	,019	-,047	**,739**	,046
Yürümede Eğim	T17	,165	,152	,065	,043	-,106	-,143	-,014	**,796**
	T16	-,146	-,014	,238	-,006	,198	,168	,212	**,703**

T2: Yağışılı/Rüzgârlı havalarda yürüme tercihi, T5: Akşam yürüme tercihi, T9: Engelsiz tasarlanmış mekânların tercihi, T10: Karma ulaşım planlaması yapılmış mekânların tercihi, T11Ağaçlı güzergâhın yürüme tercihine etkisi, T12: Banka/Belediye/Sağlıkocağının y. tercihine etkisi, T13: Donatı varlığının yürüme tercihine etkisi, T15: Kafe/büfe/restoranın y. tercihine etkisi, T16: Yokuş çıkmanın yürüme tercihine etkisi, T17: Yokuş inmenin yürüme tercihine etkisi, T18: Açık ve yeşil alanların y. tercihine etkisi, T20: Ortalama 10 dk.'lık yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T21: 10 dk.'nın üzerinde yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T23: Dağ/deniz manzarasını y. tercihine etkisi, T24: Tarihî/turistik/kültür miras zenginliklerinin y. tercihine etkisi, T25:Yoğun araç trafiğinin y. tercihine etkisi, T26: Yoğun yaya trafiğinin y. tercihine etkisi, T27: Okul/müze/kütüphanenin y. tercihine etkisi, T28: AVM/market/pazarın y. tercihine etkisi, T29: Suça karşı emniyetin y. tercihine etkisi, T30: Yaya güvenliğinin y. tercihine etkisi.

Keşfedici faktör analizi için, KMO değerinin 0,768 hesaplanması ve Bartlett testi sonucunda [$\chi 2$ (210)= 2714,662, $\rho<0.001$] ifadeler arası korelasyon değerlerinin yeterli bulunması örneklemin faktör analizi için uygun olduğunu göstermektedir.

3.2.3.2. Uyum Geçerliğine İlişkin Bulgular

Ölçeğin iç tutarlılığını anlamak için yapılan analiz sonucunda 5 faktörde bütünleşik güvenilirlik skorlarının 0,60'dan yüksek olması bu maddelerde uyum geçerliliği şartlarını sağlamaktadır. Fakat 3 faktörde bütünleşik güvenirlik alt sınırına yaklaşsa da altında kalmıştır. Ayrıca ortalama açıklanan varyans skorları tesis ve donatı varlığı alt faktörü dışında 0,50'nin üzerinde çıkmıştır (Tablo 15).

Tablo 15. Yürüme Tercih Ölçeği uyum geçerliliği sonuçları

Faktörler	BG	OAV
Çekici yürüme	0,82	0,53
Yürümede tesis ve donatı varlığı	0,79	0,43
Yürümede trafik yoğunluğu	0,65	0,79
Güvenli yürüme	0,65	0,79
Herkes için yürüme	0,66	0,79
Yürüme süresi	0,54	0,70
Her koşulda/zamanda yürüme	0,56	0,72
Yürümede eğim	0,56	0,72

Tesis ve donatı varlığı alt faktörünün ortalama açıklanan varyans skoru 0,43 çıkmış olmasına rağmen, bütünleşik güvenilirlik skoru 0,70'in üzerinde olması (Hair, vd., 2009) araştırma için uygun bir değer olarak bulunmuştur. Böylelikle yürüme tercihi ölçeğinin uyum geçerliliği için "yürüme süresi", "her koşulda/zamanda yürüme" ve "yürümede eğim" maddelerinin geliştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ama ortalama açıklanan varyans ve faktör yüklerinin istenen ölçüde olması çalışmaya devam etmek için yeterli görülmüştür (Tablo 15).

3.2.3.3. Ayrım Geçerliğine İlişkin Bulgular

Ortalama açıklanan varyans karekökü sonuçları korelasyon analizi sonuçları ile karşılaştırıldığında her bir alt faktöre ait değerlerin korelasyon yüklerinden yüksek olduğu tespit edilmiştir. Elde edilen sonuçlar Tablo 16'da detaylı olarak verilmektedir.

Tablo 16. Yürüme Tercih Ölçeği ayrım geçerliliği sonuçları

Alt Faktörler	1	2	3	4	5	6	7	8
Çekici yürüme	**,728**							
Yürümede tesis ve donatı varlığı	,332	**,656**						
Yürümede trafik yoğunluğu	-,190	,138	**,889**					
Güvenli yürüme	,418	,262	-,150	**,889**				
Herkes için yürüme	,070	,219	,046	,048	**,889**			
Yürüme süresi	,312	,212	,008	,195	,074	**,837**		
Her koşulda/zamanda yürüme	,085	,090	,053	,042	,048	,258	**,849**	
Yürümede eğim	,028	,146	,240	,019	,084	,100	,147	**,849**

Böylelikle alt faktörlerin her birinin kendi içinde diğer faktörlerden ayrıştığı sonucuna ulaşılmıştır. Sonuç olarak yürüme tercihi ölçeğinin ayrım geçerliliğine sahip olduğu söylenebilir.

3.2.3.4. Cronbach Alpha Güvenilirlik Testi Bulguları

Araştırmada kullanılan yürüme tercih (YT) ölçeğinin Cronbach Alpha güvenilirlik katsayıları 8 faktör üzerinden 0,72 olarak hesaplanmıştır. Yapılan analiz sonucunda YT güvenilirliğinin iyi olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca yürüme tercihi ölçeğine ait her bir ifadenin güvenilirlik katsayısı 0.70'in üzerinde çıkmıştır ve maddenin eksiltmenin güvenilirlik katsayısını etkilemediği sonucuna ulaşılmıştır (Tablo 17). Böylelikle araştırmaya mevcut ifadelerle devam edilmiştir.

Tablo 17. Araştırma modeli değişkenlerinin güvenilirlik katsayıları

İfadeler	Madde kaldırıldığında ölçek ortalaması	Madde kaldırıldığında Ölçek Varyansı	Düzeltilmiş Madde-Toplam Korelasyonu	Madde kaldırıldığında Cronbach Alpha Katsayısı
T2	71,2848	52,402	,158	,727
T5	70,4221	52,231	,214	,720
T9	70,4724	51,662	,219	,720
T10	70,7940	51,798	,196	,723
T11	69,7772	51,835	,355	,709
T12	70,4941	49,985	,436	,701
T13	70,2613	49,636	,437	,700
T15	70,3333	50,622	,365	,707
T16	71,7755	52,426	,210	,720

Tablo 17'nin devamı

T17	71,0419	52,131	,202	,721
T18	69,7722	51,646	,394	,707
T20	70,0335	52,247	,328	,711
T21	70,4958	51,264	,311	,711
T23	69,6767	52,082	,336	,710
T24	69,8392	51,256	,394	,706
T25	72,1240	54,488	,063	,732
T26	71,7789	53,505	,130	,727
T27	70,4087	50,349	,455	,701
T28	70,4774	50,666	,361	,707
T29	69,9447	51,126	,293	,713
T30	69,6298	52,264	,307	,712

T2: Yağışılı/Rüzgârlı havalarda yürüme tercihi, T5: Akşam yürüme tercihi, T9: Engelsiz tasarlanmış mekânların tercihi, T10: Karma ulaşım planlaması yapılmış mekânların tercihi, T11Ağaçlı güzergâhın yürüme tercihine etkisi, T12: Banka/Belediye/Sağlıkocağının y. tercihine etkisi, T13: Donatı varlığının yürüme tercihine etkisi, T15: Kafe/büfe/restoranın y. tercihine etkisi, T16: Yokuş çıkmanın yürüme tercihine etkisi, T17: Yokuş inmenin yürüme tercihine etkisi, T18: Açık ve yeşil alanların y. tercihine etkisi, T20: Ortalama 10 dk.'lık yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T21: 10 dk.'nın üzerinde yürüme mesafesinin y. tercihine etkisi, T23: Dağ/deniz manzarasını y. tercihine etkisi, T24: Tarihî/turistik/kültür miras zenginliklerinin y. tercihine etkisi, T25:Yoğun araç trafiğinin y. tercihine etkisi, T26: Yoğun yaya trafiğinin y. tercihine etkisi, T27: Okul/müze/kütüphanenin y. tercihine etkisi, T28: AVM/market/pazarın y. tercihine etkisi, T29: Suça karşı emniyetin y. tercihine etkisi, T30: Yaya güvenliğinin y. tercihine etkisi.

3.2.4. Farklılık Testleri Bulguları

3.2.4.1. Demografik Özelliklere İlişkin Farklılık Testi Bulguları

Yürüme tercihinin ölçüldüğü ankete cinsiyetler arasında "çekici yürüme, güvenli yürüme ve her koşulda/zamanda yürüme" boyutlarında anlamlı farklılığa rastlanmıştır. Güvenli yürüme ve çekici yürüme kadınlar tarafından daha fazla tercih edilebilirken, her koşulda/zamanda yürüme erkekler tarafından daha tercih edilebilir sonuçlar doğurmaktadır (Tablo 18).

Tablo 18. Cinsiyete göre anlamlı farlılık gösteren faktörler

Faktörler	**Cinsiyet**	**n**	**Sıralar ortalama**	**Sıralar toplamı**	**Mann-Whitney U**	**Wilcoxon W**	***z-değeri***	***p-değeri***
ÇY	Kadın	309	331,65	102480	34407	76023	-4,861	**0**
	Erkek	288	263,97	76023				

Tablo 18'in devamı

GY	Kadın	309	323,33	99909	36978	78594	-3,757	**0**
	Erkek	288	272,9	78594				
K/ZY	Kadın	309	278,82	86156	38261	86156	-3,011	**0,003**
	Erkek	288	320,65	92347				

ÇY=çekici yürüme, GY=güvenli yürüme, K/ZY =Her koşulda/zamanda yürüme

Kruskal Wallis testi sonuçlarına göre; çekici yürüme, yürümede tesis ve donatı varlığı, yürümede trafik yoğunluğu, yürümede güvenlik, herkes için yürüme, yürüme süresi ve yürümede eğim ile yaş aralıkları arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Diğer yandan katılımcıların yaş aralıkları ile her koşulda/zamanda yürüme ölçütü için anlamlı bir farklılık vardır. Hangi yaş aralıklarında farklılık oluştuğunu tespit etmek için eşit varsayılmayan varyanslar için kullanılan Games-Howell testi yapılmıştır. Games-Howell testi sonuçlarına göre, 18-25 yaş grubu ile 46-65 yaş grubu arasında anlamlı bir farklılık vardır. Diğer bir ifadeyle her koşulda/zamanda yürüme 18-25 yaş grubu için daha fazla tercih edilebilirdir. Kruskal Wallis sonuçlarına göre katılımcıların eğitim durumları ile yürüme tercihlerinde yürümede çekicilik ve yürümede güvenlik arasında anlamlı bir farklılık vardır. Games-Howell testi sonuçlarına göre üniversite mezunları, ilkokul ve lise mezunlarından daha fazla çekicilik unsurlarına önem vermektedirler. Ancak eğitim durumu ile güvenlik tercihi arasındaki anlamlı farklılığın hangi mezuniyet durumundan kaynaklandığı yapılan Games-Howell testi sonucunda tespit edilememiştir (Tablo 19).

Kruskal Wallis testi sonuçlarına göre gelir düzeylerine göre; çekici yürüme, güvenli yürüme ve yürümede eğim arasında anlamlı bir farklılık vardır. Gelir düzeyleri arasındaki farklılığı anlamak için Games-Howell testi sonuçlarına bakıldığında, 3001-5000 TL ve 5001-10000 TL arası gelire sahip olanlar, çekici yürüme boyutuna 2020-3000 TL gelire sahip olanlara göre daha fazla önem vermektedir. Güvenli yürüme alt boyutunda 5001-10000 TL arası gelire sahip olanlar, 2020-3000 TL arası gelire sahip olanlardan daha fazla önem vermektedirler. 2020-3000 TL gelirli katılımcılar yürümede eğimi, 3001-5000 TL ve 5001-10000 TL arası gelire sahip katılımcılara nazaran daha fazla tercih etmektedirler. 10000 TL ve üzeri gelire sahip olanlar ise 3001-5000 ve 5001-10000 TL arası gelire sahip olanlardan yürümede eğime daha fazla önem vermektedirler (Tablo 19).

Tablo 19. Yaş, eğitim ve gelir düzeyine göre farklılık gösteren yürüme tercih ölçütleri

	Faktörler	Kruskal Wallis *p-değeri*	Games Howell			
			Değişken (I)	**Kategoriler (J)**	**A. Fark (I-J)**	***p-değeri***
Yaş	**K/ZY**	0,001	18-25	26-35	0,22732	0,113
				36-45	0,18345	0,285
				46-65	0,4339	**0,000**
				65 üstü	0,35664	0,182
Eğitim	**ÇY**	0,000	Üniversite	İlkokul	0,27176	**0,045**
				Ortaokul	0,18495	0,264
				Lise	0,20816	**0,002**
				Lisansüstü	0,10341	0,778
Gelir (TL)	**ÇY**	0,005	2020-3000	2020'den az	-0,12481	0,279
				3001-5000	-0,20412	**0,019**
				5001-10000	-0,20974	**0,044**
				10000 üstü	-0,25686	0,086
	GY	0,007	2020-3000	2020'den az	-0,10541	0,791
				3001-5000	-0,21977	0,113
				5001-10000	-0,33617	**0,006**
				10000 üstü	-0,1619	0,618
	YE	0,001	2020-3000	2020'den az	0,13373	0,638
				3001-5000	0,29819	**0,018**
				5001-10000	0,29336	**0,042**
				10000 üstü	-0,07695	0,940
			10000 üstü	2020'den az	0,21068	0,163
				2020-3000	0,07695	0,94
				3001-5000	0,37514	**0,001**
				5001-10000	0,37031	**0,004**

ÇY=çekici yürüme, GY=güvenli yürüme, K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme, YE=yürümede eğim

Engelli ve hareketi kısıtlı bireyler aynı grupta toplandığında "herkes için yürüme" boyutunda anlamlı farklılığa rastlanmaktadır. Engelli ve/veya hareketi kısıtlı olan katılımcılar için "herkes için yürüme" boyutunun daha önemli olduğu görülmektedir. Diğer yedi boyutta engelli ve/veya hareketi kısıtlı olan katılımcılar ile herhangi bir engeli bulunmadığını ifade eden katılımcılar arasında anlamlı bir farklılığa rastlanmamıştır (Tablo 20).

Tablo 20. Engellilik ve hareket kısıtlılığına göre farklılık gösteren faktörler

Faktörler	Kategoriler	n	Sıralar ortalama	Sıralar toplamı	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	*z-değeri*	*p-değeri*
HY	Evet	71	337,11	23935	17450	156051	-2,034	**0,042**
	Hayır	526	293,86	154568				

HY=Herkes için yürüme

Mann Whitney U testi sonuçlarına göre motorlu taşıt kullanım ehliyeti olan ve olmayan katılımcılar arasında güvenli yürüme ölçütünde anlamlı bir farklılığa rastlamıştır. Dolayısıyla araç kullanım ehliyeti olan katılımcılar, olmayan katılımcılara göre yürüme tercihinde güvenliğe daha fazla önem vermektedir (Tablo 21).

Tablo 21. Ehliyet sahibi olma durumuna göre farklılık testi sonuçları

Faktörler	Kategoriler	n	Sıralar ortalama	Sıralar toplamı	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	*z-değeri*	*p-değeri*
GY	Evet	404	308,55	124655,5	35126,5	35126,5	-2,06	**0,039**
	Hayır	193	279	53847,5				

GY=Güvenli yürüme

3.2.4.2. Günlük Yürüme Durumuna Göre Farklılık Testi Bulguları

Katılımcıların günlük seyahatleri ulaşım, alışveriş, spor, gezinti, eğitim ve eğlence amaçlarına göre sorgulanmıştır. Yürüme tercih ölçeğinin alt boyutlarına göre farklılık analizi sonuçlarına bakıldığında ulaşım ve eğlence amacı ile yürüyen katılımcılar arasında anlamlı bir farklılığa rastlanmamıştır. Alışveriş, spor, gezinti ve eğitim amaçlarında katılımcılar arasında anlamlı farklılığa rastlanmıştır (Tablo 22).

Mann Whitney U Testi sonuçlarına göre günlük alışveriş için yürüyenler çekici yürüme ve yürümede tesis ve donatı varlığına, alışveriş için yürümeyenlerden daha çok önem vermektedir. Bunun yanı sıra her koşulda/zamanda yürüme alt boyutunda alışveriş amaçlı yürümeyenler, yürüyenlerden daha fazla tercih etmektedir. Günlük yapılan seyahatlerde spor amaçlı yürüyen katılımcılar yürüme süresi, her koşulda/zamanda yürüme ve yürümede eğim alt boyutlarına spor amaçlı yürümeyenlere göre daha fazla önem vermektedirler. Gezinti amaçlı yürüyen katılımcılar çekici yürüme, güvenli yürüme ve

yürüme süresi alt boyutlarına gezinti amaçlı yürümeyenlere göre daha fazla önem vermektedirler. Eğitim amaçlı yürüyenler ise çekici yürüme ve güvenli yürümeyi önemsemektedirler (Tablo 22).

Tablo 22. Günlük yürüme amacına göre farklılık testi sonuçları

	Faktörler	Kategoriler	n	Sıralar ortalama	Sıralar toplamı	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	*z-değeri*	*p-değeri*
Alışveriş	**ÇY**	Evet	227	325,13	73804	36064	104699	-2,941	**0,003**
		Hayır	370	282,97	104699				
	T&D	Evet	227	323,94	73533,5	36334,5	104969,5	-2,789	**0,005**
		Hayır	370	283,7	104969,5				
	K/ZY	Evet	227	268,47	60942	35064	60942	-3,445	**0,001**
		Hayır	370	317,73	117561				
Spor	**YS**	Evet	119	368,62	43865,5	20037,5	134040,5	-5,171	**0,00**
		Hayır	477	281,01	134040,5				
	K/ZY	Evet	119	361,76	43050	20853	134856	-4,556	**0,00**
		Hayır	477	282,72	134856				
	YE	Evet	119	330,83	39369	24534	138537	-2,362	**0,018**
		Hayır	477	290,43	138537				
Gezinti	**ÇY**	Evet	201	332,86	66905	32992	111598	-3,467	**0,001**
		Hayır	396	281,81	111598				
	GY	Evet	201	328,24	65976	33921	112527	-3,105	**0,002**
		Hayır	396	284,16	112527				
	YS	Evet	201	325,29	65383	34514	113120	-2,764	**0,006**
		Hayır	396	285,66	113120				
Eğitim	**ÇY**	Evet	119	342,35	40740	23282	137763	-3,109	**0,002**
		Hayır	478	288,21	137763				
	GY	Evet	119	329,61	39223	24799	139280	-2,276	**0,023**
		Hayır	478	291,38	139280				

ÇY=çekici yürüme, T&D=yürümede tesis ve donatı varlığı, YTY=yürümede trafik yoğunluğu, GY=güvenli yürüme, HY=herkes için yürüme, YS=yürüme süresi, K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme, YE=yürümede eğim

Kruskal Wallis testi sonuçlarına göre; çekici yürüme, yürümede tesis ve donatı varlığı, yürümede trafik yoğunluğu ve herkes için yürüme ile günlük yürüme süresi arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Fakat katılımcıların günlük yürüme süresi ile yürüme tercihlerinden güvenli yürüme, yürüme süresi, her koşulda/zamanda yürüme ve yürümede eğim arasında anlamlı bir farklılık görülmektedir (Tablo 23).

Tablo 23. Günlük yürüme süresine göre farklılık testi sonuçları

	Faktörler	Kruskal Wallis *p-değeri*	Games Howell			
			Değişken (I)	**Kategoriler (J)**	**A. Fark (I-J)**	***p-değeri***
Günlük yürüme süresi	**GY**	0,009	90 dk. üstü	0-15 dk.	**0,49315**	**0,003**
				16-30 dk.	0,22369	0,105
				31-60 dk.	0,22315	0,075
				61-90 dk.	**0,29548**	**0,04**
	YS	0,003	0-15 dk	15-30 dk.	-0,22544	0,252
				31-60 dk.	-0,28592	0,074
				61-90 dk.	**-0,32894**	**0,046**
				90 dk. üstü	**-0,46537**	**0,003**
	K/ZY	0,000	61-90 dk.	0-15 dk.	**0,47339**	**0,004**
				16-30 dk.	**0,44733**	**0,000**
				31-60 dk.	**0,2843**	**0,042**
				90 dk. üstü	-0,04755	0,997
			90 dk. üstü	0-15 dk.	**0,52093**	**0,006**
				16-30 dk.	**0,49487**	**0,002**
				31-60 dk.	0,33185	0,07
				61-90 dk.	0,04755	0,997
	YE	0,001	61-90 dk.	0-15 dk.	**0,26711**	**0,045**
				16-30 dk.	0,20652	0,354
				31-60 dk.	0,26233	0,84
				90 dk. üstü	-0,06754	0,094
			90 dk. üstü	0-15 dk.	**0,33465**	**0,000**
				16-30 dk.	**0,27405**	**0,000**
				31-60 dk.	**,32986***	**0,002**
				61-90 dk.	0,06754	0,094

GY=güvenli yürüme, YS=yürüme süresi, K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme, YE=yürümede eğim

Games-Howell testi sonuçlarına göre, 90 dakika ve üzeri günlük yürüyüş yapan bireyler 0-15 dakika ve 61-90 dakika arası yürüyüş yapanlardan daha fazla güvenliğe önem vermektedir. Ayrıca 61-90 dakika aralığında ve 90 dakika üzeri yürüyüş yapanlar 0-15 dakika arası yürüyüş yapanlardan daha fazla yürüme süresini önemsemektedirler (Tablo 23).

Games-Howell sonuçlarına göre her koşulda/zamanda yürüme, 61-90 dakika arası günlük yürüyüş yapan bireyler için 0-15 dakika ve 16-30 dakika ve 31-60 dakika arası yürüyüş yapanlara göre; 90 dakika üzeri günlük yürüyüş yapan bireyler için ise 0-15 dakika ve 16-30 dakika arası yürüyüş yapanlara göre daha kabul edilebilirdir. Diğer yandan 90 dakika ve üzeri günlük yürüyüş yapanlar 0-15 dakika, 16-30 dakika ve 31-60 dakika arası

yürüyüş yapanlardan daha fazla eğime önem vermektedirler. Ayrıca 61-90 dakika arası günlük yürüyüş yapanlar 0-15 dakika arası yürüyüş yapanlardan daha fazla eğime önem vermektedirler (Tablo 23).

3.3. Koridor İşlev Anketi Bulguları

Araştırmanın amacı kapsamında Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihî sokak ve caddelerin işlevlerinin saptanması için ilçedeki unsurlar tespit edilmiştir. Araştırma kapsamında öncelikle literatür taraması yapılarak Trabzon Ortahisar ilçesinde yer alan mekânsal koridor unsurları tespit edilmiştir. Tespit edilen mekânsal koridor unsurları daha sonra 7 uzman görüşü doğrultusunda şekillendirilmiştir. Başta 52 olarak belirlenen mekânsal koridor unsurlarının nihai hali 57 unsur içermektedir. Ayrıca ifadelerin de daha anlaşılır ve doğru olması için uzman görüşleri doğrultusunda pek çok düzenleme yapılmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda koridorlarda yer alan unsurlar “mekânsal koridor unsurları” olarak anket formuna işlenmiştir.

3.3.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular

Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihî sokak ve caddelerin işlevlerinin saptanmasına yönelik yapılan araştırmaya kenti bilen ve aynı zamanda ilgili alanda uzman olan 30 kişiye anket formu uygulanmıştır. Araştırmaya katılan bireylerin demografik özelliklerine ilişkin veriler Tablo 24’te detaylı olarak gösterilmektedir.

Katılımcıların yaş aralıkları incelendiğinde, %56,7’si 41 yaş ve üzeri, %23,3’ü 31-35 yaş aralığı, %10’u 26-30 ve 36-40 yaş aralığında olup, 22-25 yaş aralığında katılımcı olmamıştır. Katılımcıların öğrenim durumuna bakıldığında, %70’i doktora mezunu, %26,7’si yüksek lisans ve %3,3’ü lisans mezunudur. Katılımcıların %63,3’ü peyzaj mimarlığı alanında çalışmaktadır. %16,7’si mimarlık ve şehir bölge planlama ve %3,3’ü turizm ve rekreasyon alanlarında çalışmaktadır. Katılımcıların çalıştığı yer incelendiğinde %73,3’ü üniversite, %13,3’ü belediye, %6,7’si özel sektör, %3,3’ü ise kendi iş yerinde çalışmaktadır (Tablo 24).

Tablo 24. Katılımcıların demografik özellikleri

Kategoriler ve Özellikleri		N	%
Yaş Aralıkları	22-25 yaş aralığı	-	-
	26-30 yaş aralığı	3	10,0
	31-35 yaş aralığı	7	23,3
	36-40 yaş aralığı	3	10,0
	41 yaş ve üzeri	17	56,7
Öğrenim Durumu	Lisans	1	3,3
	Yüksek Lisans	8	26,7
	Doktora	21	70,0
Meslek	Mimarlık	5	16,7
	Peyzaj Mimarlığı	19	63,3
	Şehir Bölge Planlama	5	16,7
	Turizm ve Rekreasyon	1	3,3
Çalışma Yeri	Üniversite	22	73,3
	Kamu kurumu	1	3,3
	Belediye	4	13,3
	Özel sektör çalışanı	2	6,7
	Kendi iş yerim	1	3,3

3.3.2. Ticaret İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları

Araştırmada öncelikle ticaret işlevine yönelik katılımcıların unsurlara verdiği puanların ortalamaları değerlendirilmiştir. Bu bağlamda her bir unsura yönelik katılımcıların vermiş olduğu yanıtların ortalamaları Tablo 25'de detaylı olarak gösterilmektedir.

Tablo 25. Mekânsal koridor unsurlarının ticaret işlevine yönelik puan aralıkları

	Unsurlar	N	Min.	Maks.	x̄	S.S.
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	1,00	5,00	2,633	1,21721
2	Sur kapıları	30	1,00	5,00	2,800	1,39951
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)	30	1,00	5,00	2,900	1,34805
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,22428
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	1,00	5,00	**4,433**	,97143
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)	30	1,00	5,00	3,000	1,14470
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	1,00	5,00	3,033	1,29943
8	Geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	2,933	1,14269
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	2,200	1,42393
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	1,00	5,00	**3,633**	1,40156
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler	30	1,00	5,00	1,800	1,06350
12	Tarihî çeşmeler	30	1,00	5,00	2,067	1,11211
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	1,00	5,00	2,333	1,37297
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	1,00	5,00	3,067	1,48401
15	Diğer Mezarlıklar	30	1,00	4,00	1,600	,85501

Tablo 25'in devamı

16 Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	3,00	5,00	**4,533**	,62881
17 Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	3,00	5,00	**4,167**	,79148
18 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	3,00	5,00	**4,300**	,79438
19 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	3,00	5,00	**4,000**	,90972
20 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	3,00	5,00	**4,667**	,54667
21 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	2,00	5,00	**4,133**	,86037
22 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	2,00	5,00	**4,200**	,88668
23 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	2,00	5,00	**3,933**	1,01483
24 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	3,00	5,00	**4,567**	,72793
25 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,400**	,85501
26 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,100**	,84486
27 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**3,900**	1,02889
28 Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	2,00	5,00	**4,467**	,77608
29 Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	2,00	5,00	**4,100**	,84486
30 Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)	30	1,00	5,00	2,867	1,38298
31 Müzeler	30	1,00	5,00	**3,767**	1,19434
32 Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	30	1,00	5,00	**3,567**	1,07265
33 Alışveriş merkezleri	30	1,00	5,00	**4,267**	1,01483
34 Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	3,00	5,00	**4,533**	,73030
35 Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	4,00	5,00	**4,767**	,43018
36 Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**4,233**	1,00630
37 Parklar	30	1,00	5,00	3,267	,94443
38 Meydanlar	30	2,00	5,00	**3,800**	,92476
39 Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	3,400	1,22051
40 Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)	30	1,00	5,00	3,200	1,47157
41 Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,45586
42 Kuzey-güney doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	2,900	1,15520
43 Doğu-batı doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	3,300	1,34293
44 Mesire alanları	30	1,00	5,00	3,067	1,11211
45 Bitkilendirilmiş koridorlar	30	1,00	5,00	2,967	1,06620
46 Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)	30	2,00	5,00	**4,167**	,83391
47 Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri	30	1,00	5,00	2,867	1,40770
48 Tepeler	30	1,00	5,00	2,133	1,22428
49 Sırtlar	30	1,00	4,00	2,100	1,15520
50 Havaalanı ve terminal	30	1,00	5,00	**3,733**	1,08066
51 KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	3,067	1,25762
52 Taksi durakları	30	1,00	5,00	3,100	1,18467
53 Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)	30	1,00	5,00	3,233	1,10433
54 Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,667**	1,29544

Tablo 25'in devamı

55 Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)	30	1,00	5,00	2,467	1,25212
56 Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	3,167	1,51050
57 Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	3,200	1,58441

Yapılan analiz sonrasında ticaret işlevine 25 unsur girmiştir. Bu unsurlar aritmetik ortalama değerlerine göre en yüksekten en düşüğe göre, ortalama puanları ile birlikte Tablo 26'da sıralanarak verilmiştir.

Tablo 26. Ticaret işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları

Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**x̄**	**S.S.**
35 Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	4,00	5,00	**4,767**	,43018
20 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	3,00	5,00	**4,667**	,54667
24 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	3,00	5,00	**4,567**	,72793
16 Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	3,00	5,00	**4,533**	,62881
34 Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	3,00	5,00	**4,533**	,73030
28 Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	2,00	5,00	**4,467**	,77608
5 Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	1,00	5,00	**4,433**	,97143
25 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,400**	,85501
18 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	3,00	5,00	**4,300**	,79438
33 Alışveriş merkezleri	30	1,00	5,00	**4,267**	1,01483
36 Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**4,233**	1,00630
22 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	2,00	5,00	**4,200**	,88668
17 Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	3,00	5,00	**4,167**	,79148
21 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	2,00	5,00	**4,133**	,86037
29 Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	2,00	5,00	**4,100**	,84486
26 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,100**	,84486
27 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	3,00	5,00	**4,000**	,90972
23 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	2,00	5,00	**3,933**	1,01483
27 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**3,900**	1,02889
38 Meydanlar	30	2,00	5,00	**3,800**	,92476
31 Müzeler	30	1,00	5,00	**3,766**	1,19434
54 Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,667**	1,29544
10 Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	1,00	5,00	**3,633**	1,40156
32 Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	30	1,00	5,00	**3,567**	1,07265

Tablo 26'nın devamı

4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,22428
41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,45586

Araştırma kapsamında ticari işlev içinde yer alan ve en yüksek değere sahip olan üç mekânsal koridor unsuru sırasıyla "Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)" ($\bar{x}$=4,76), "Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)" ($\bar{x}$=4,66) ve "Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs..." ($\bar{x}$=4,56) olmuştur.

3.3.3. Tarih, Kültür ve Turizm İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları

Araştırmanın amacı kapsamında tarih, kültür ve turizm işlevine yönelik katılımcıların unsurlara verdiği puanların ortalamaları değerlendirilmiştir. Bu bağlamda her bir unsura yönelik katılımcıların vermiş olduğu yanıtların ortalamaları Tablo 27'de detaylı olarak gösterilmektedir.

Tablo 27. Mekânsal Koridor Unsurlarının Tarih/Kültür/Turizm işlevine yönelik puan aralıkları

	Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**$\bar{x}$**	**S.S.**
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	3,00	5,00	**4,800**	,48423
2	Sur kapıları	30	2,00	5,00	**4,667**	,80230
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)	30	2,00	5,00	**4,700**	,79438
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	5,00	**3,500**	1,16708
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	3,00	5,00	**4,633**	,61495
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)	30	3,00	5,00	**4,733**	,52083
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	3,00	5,00	**4,833**	,46113
8	Geleneksel konutlar	30	2,00	5,00	**4,600**	,72397
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	**3,700**	1,23596
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	2,00	5,00	**4,400**	,93218
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler	30	1,00	5,00	**4,167**	1,05318
12	Tarihî çeşmeler	30	1,00	5,00	**4,200**	1,12648
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	2,00	5,00	**4,500**	,86103
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	2,00	5,00	**4,500**	,86103
15	Diğer Mezarlıklar	30	1,00	5,00	2,133	1,00801
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	2,00	5,00	**4,133**	,93710

Tablo 27'nin devamı

17	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	1,00	5,00	2,900	1,15520
18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	2,00	5,00	**3,700**	1,02217
19	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	1,00	4,00	2,367	,96431
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	3,00	5,00	**4,367**	,85029
21	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	1,00	5,00	3,367	1,06620
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	5,00	**3,767**	1,10433
23	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	4,00	2,067	,98027
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,333**	,88409
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**3,800**	1,09545
26	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	3,167	1,20583
27	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	2,233	1,00630
28	Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	3,00	5,00	**4,500**	,68229
29	Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	1,00	5,00	3,000	1,23176
30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,30604
31	Müzeler	30	4,00	5,00	**4,667**	,47946
32	Diğer ticarethaneler (Tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	30	1,00	4,00	2,333	1,02833
33	Alışveriş merkezleri	30	1,00	5,00	2,233	1,16511
34	Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	2,00	5,00	**4,500**	,73108
35	Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	1,00	5,00	**3,833**	1,01992
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**3,700**	1,08755
37	Parklar	30	1,00	5,00	3,167	1,05318
38	Meydanlar	30	1,00	5,00	**3,767**	1,13512
39	Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	**4,200**	1,09545
40	Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)	30	3,00	5,00	**4,333**	,80230
41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	2,00	5,00	**4,200**	,88668
42	Kuzey-güney doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	3,067	1,22990
43	Doğu-batı doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	3,233	1,33089
44	Mesire alanları	30	1,00	4,00	3,000	1,11417
45	Bitkilendirilmiş koridorlar	30	1,00	5,00	3,233	1,00630
46	Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)	30	1,00	5,00	3,000	1,14470
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri	30	1,00	5,00	**3,867**	1,00801
48	Tepeler	30	1,00	5,00	2,800	1,29721
49	Sırtlar	30	1,00	5,00	2,567	1,22287
50	Havaalanı ve terminal	30	1,00	5,00	3,067	1,46059
51	KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	2,733	1,14269
52	Taksi durakları	30	1,00	4,00	2,433	1,25075
53	Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)	30	1,00	4,00	2,467	1,22428
54	Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,467**	1,13664
55	Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)	30	1,00	5,00	**3,367**	1,15917
56	Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**3,500**	1,22474

Tablo 27'nin devamı

57	Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**3,567**	1,33089

Yapılan analiz sonrasında tarih, kültür ve turizm işlevine 34 unsur girmiştir. Bu unsurlar aritmetik ortalama değerlerine göre en yüksekten en düşüğe göre, ortalama puanları ile birlikte Tablo 28'de sıralanarak verilmiştir.

Tablo 28. Tarih/Kültür/Turizm işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları

	Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**x̄**	**S.S.**
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	3,00	5,00	**4,833**	,46113
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	3,00	5,00	**4,800**	,48423
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)	30	3,00	5,00	**4,733**	,52083
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)	30	2,00	5,00	**4,700**	,79438
31	Müzeler	30	4,00	5,00	**4,667**	,47946
2	Sur kapıları	30	2,00	5,00	**4,667**	,80230
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	3,00	5,00	**4,633**	,61495
8	Geleneksel konutlar	30	2,00	5,00	**4,600**	,72397
28	Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	3,00	5,00	**4,500**	,68229
34	Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	2,00	5,00	**4,500**	,73108
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	2,00	5,00	**4,500**	,86103
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	2,00	5,00	**4,500**	,86103
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	2,00	5,00	**4,400**	,93218
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	3,00	5,00	**4,367**	,85029
40	Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)	30	3,00	5,00	**4,333**	,80230
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**4,333**	,88409
41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	2,00	5,00	**4,200**	,88668
39	Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	**4,200**	1,09545
12	Tarihî çeşmeler	30	1,00	5,00	**4,200**	1,12648
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler	30	1,00	5,00	**4,167**	1,05318
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	2,00	5,00	**4,133**	,93710
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri	30	1,00	5,00	**3,867**	1,00801
35	Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	1,00	5,00	**3,833**	1,01992
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	2,00	5,00	**3,800**	1,09545
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	5,00	**3,767**	1,10433
38	Meydanlar	30	1,00	5,00	**3,767**	1,13512
18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	2,00	5,00	**3,700**	1,02217
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	**3,700**	1,23596
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**3,700**	1,08755
57	Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**3,567**	1,33089

Tablo 28'in devamı

30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,30604
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	5,00	**3,500**	1,16708
56	Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**3,500**	1,22474
54	Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,467**	1,13664

Araştırma kapsamında tarih kültür ve turizm işlevi içinde yer alan ve en yüksek değere sahip olan üç mekânsal koridor unsuru sırasıyla "Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)" ($\bar{x}$=4,83), "Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)" ($\bar{x}$=4,80) ve "Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)" ($\bar{x}$=4,73) olmuştur.

3.3.4. Rekreasyon İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları

Araştırmanın amacı kapsamında rekreasyon işlevine yönelik katılımcıların unsurlara verdiği puanların ortalamaları değerlendirilmiştir. Bu bağlamda her bir unsura yönelik katılımcıların vermiş olduğu yanıtların ortalamaları Tablo 29'de detaylı olarak gösterilmektedir.

Tablo 29. Mekânsal koridor unsurlarının rekreasyon işlevine yönelik puan aralıkları

	Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**$\bar{x}$**	**S.S.**
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,16658
2	Sur kapıları	30	1,00	5,00	3,267	1,28475
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)	30	1,00	5,00	3,400	1,27577
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	5,00	2,367	1,09807
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	1,00	5,00	3,367	1,21721
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)	30	1,00	5,00	3,100	1,37339
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	1,00	5,00	**3,767**	1,22287
8	Geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	3,167	1,39168
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	2,733	1,43679
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	1,00	5,00	3,067	1,48401
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler	30	1,00	5,00	2,667	1,37297
12	Tarihî çeşmeler	30	1,00	5,00	3,100	1,32222
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	1,00	5,00	**3,667**	1,18419
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	1,00	5,00	**3,600**	1,27577
15	Diğer Mezarlıklar	30	1,00	5,00	2,000	1,20344
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	1,00	5,00	2,833	1,39168

Tablo 29'un devamı

17 Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	1,00	5,00	2,633	1,18855
18 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	1,00	5,00	2,900	1,26899
19 Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	1,00	5,00	2,600	1,16264
20 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	1,00	5,00	3,067	1,33735
21 Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	1,00	5,00	2,767	1,16511
22 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	5,00	2,833	1,26173
23 Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	5,00	2,467	1,04166
24 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	3,400	1,40443
25 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	3,267	1,25762
26 Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	3,000	1,23176
27 Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	2,833	1,14721
28 Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	1,00	5,00	3,333	1,42232
29 Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	1,00	5,00	2,867	1,19578
30 Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)	30	1,00	5,00	3,133	1,33218
31 Müzeler	30	1,00	5,00	**3,867**	1,30604
32 Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	30	1,00	5,00	2,000	1,14470
33 Alışveriş merkezleri	30	1,00	5,00	3,233	1,61210
34 Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	1,00	5,00	**3,967**	1,54213
35 Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	1,00	5,00	3,367	1,47352
36 Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**4,267**	1,04826
37 Parklar	30	2,00	5,00	**4,667**	,71116
38 Meydanlar	30	2,00	5,00	**4,567**	,77385
39 Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	**3,800**	1,27035
40 Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)	30	1,00	5,00	3,100	1,39827
41 Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	1,00	5,00	3,267	1,46059
42 Kuzey-güney doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	3,233	1,33089
43 Doğu-batı doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	3,300	1,17884
44 Mesire alanları	30	1,00	5,00	**4,467**	,97320
45 Bitkilendirilmiş koridorlar	30	1,00	5,00	**4,267**	1,01483
46 Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)	30	1,00	5,00	3,200	1,34933
47 Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri	30	2,00	5,00	**4,500**	,77682
48 Tepeler	30	1,00	5,00	**3,667**	1,34762
49 Sırtlar	30	1,00	5,00	**3,433**	1,47819
50 Havaalanı ve terminal	30	1,00	5,00	2,100	1,09387
51 KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	**3,533**	1,35782
52 Taksi durakları	30	1,00	4,00	1,833	,98553
53 Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)	30	1,00	5,00	2,000	1,23176
54 Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,900**	1,37339
55 Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)	30	1,00	5,00	**3,567**	1,13512
56 Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**4,067**	1,01483

Tablo 29'un devamı

57	Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**4,367**	1,15917

Yapılan analiz sonrasında rekreasyon işlevine 20 unsur girmiştir. Bu unsurlar aritmetik ortalama değerlerine göre en yüksekten en düşüğe göre, ortalama puanları ile birlikte Tablo 30'da sıralanarak verilmiştir.

Tablo 30. Rekreasyon işlevine ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları

	Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**x̄**	**S.S.**
37	Parklar	30	2,00	5,00	**4,667**	,71116
38	Meydanlar	30	2,00	5,00	**4,567**	,77385
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri)	30	2,00	5,00	**4,500**	,77682
44	Mesire alanları	30	1,00	5,00	**4,467**	,97320
57	Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**4,367**	1,15917
45	Bitkilendirilmiş koridorlar	30	1,00	5,00	**4,267**	1,01483
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	**4,267**	1,04826
56	Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**4,067**	1,01483
34	Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	1,00	5,00	**3,967**	1,54213
54	Tiyatro ve Sinema	30	1,00	5,00	**3,900**	1,37339
31	Müzeler	30	1,00	5,00	**3,867**	1,30604
39	Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	**3,800**	1,27035
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	1,00	5,00	**3,767**	1,22287
48	Tepeler	30	1,00	5,00	**3,667**	1,34762
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	1,00	5,00	**3,667**	1,18419
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	1,00	5,00	**3,600**	1,27577
55	Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)	30	1,00	5,00	**3,567**	1,13512
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	1,00	5,00	**3,533**	1,16658
51	KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	**3,533**	1,35782
49	Sırtlar	30	1,00	5,00	**3,433**	1,47819

Araştırma kapsamında rekreasyon işlevi içinde yer alan ve en yüksek değere sahip olan üç mekânsal koridor unsuru sırasıyla "Parklar" ($\bar{x}$=4,66), "Meydanlar" ($\bar{x}$=4,56) ve "Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri)" ($\bar{x}$=4,50) olmuştur.

3.3.5. Ekolojik İşlevine Yönelik Unsurlar ve Ortalama Puanları

Araştırmanın amacı kapsamında ekolojik işleve yönelik katılımcıların unsurlara verdiği puanların ortalamaları değerlendirilmiştir. Bu bağlamda her bir unsura yönelik

katılımcıların vermiş olduğu yanıtların ortalamaları Tablo 31'de detaylı olarak gösterilmektedir.

Tablo 31. Mekânsal koridor unsurlarının ekolojik işleve yönelik puan aralıkları

	Unsurlar	N	Min.	Maks.	x̄	S.S.
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)	30	1,00	4,00	2,367	1,09807
2	Sur kapıları	30	1,00	4,00	2,033	1,12903
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)	30	1,00	5,00	1,933	1,14269
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	30	1,00	4,00	1,700	,91539
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)	30	1,00	5,00	1,933	1,14269
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)	30	1,00	5,00	1,933	1,08066
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)	30	1,00	5,00	2,667	1,34762
8	Geleneksel konutlar	30	1,00	5,00	2,200	1,18613
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar	30	1,00	4,00	1,967	1,03335
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	30	1,00	5,00	2,467	1,33218
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler	30	1,00	5,00	2,800	1,34933
12	Tarihî çeşmeler	30	1,00	4,00	2,200	1,06350
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)	30	1,00	5,00	2,733	1,46059
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)	30	1,00	5,00	2,233	1,22287
15	Diğer Mezarlıklar	30	1,00	5,00	2,933	1,31131
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	1,00	5,00	1,833	1,14721
17	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	30	1,00	5,00	1,700	1,02217
18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	1,00	5,00	1,800	1,06350
19	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	30	1,00	5,00	1,600	,93218
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	1,00	5,00	1,867	1,13664
21	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	30	1,00	5,00	1,700	1,02217
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	3,00	1,700	,83666
23	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	30	1,00	5,00	1,667	,95893
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	1,833	1,11675
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	1,867	1,04166
26	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	1,733	,98027
27	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	30	1,00	5,00	1,700	,95231
28	Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	1,00	5,00	2,100	1,24152
29	Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	30	1,00	5,00	1,900	1,06188
30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)	30	1,00	5,00	2,267	1,11211
31	Müzeler	30	1,00	5,00	2,133	1,07425
32	Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	30	1,00	3,00	1,533	,73030
33	Alışveriş merkezleri	30	1,00	5,00	1,433	,97143

Tablo 31'in devamı

34 Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	30	1,00	5,00	2,867	1,59164
35 Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	30	1,00	5,00	1,900	1,06188
36 Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	30	1,00	5,00	3,200	1,54026
37 Parklar	30	1,00	5,00	**4,200**	1,15669
38 Meydanlar	30	1,00	5,00	**3,467**	1,43198
39 Antik ipek yolu güzergâhı	30	1,00	5,00	3,133	1,56983
40 Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)	30	1,00	5,00	2,567	1,38174
41 Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	30	1,00	5,00	2,867	1,43198
42 Kuzey-güney doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	**3,700**	1,46570
43 Doğu-batı doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	**3,533**	1,33218
44 Mesire alanları	30	2,00	5,00	**4,200**	,92476
45 Bitkilendirilmiş koridorlar	30	3,00	5,00	**4,533**	,73030
46 Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)	30	1,00	5,00	2,233	1,45468
47 Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri	30	3,00	5,00	**4,600**	,62146
48 Tepeler	30	3,00	5,00	**4,667**	,60648
49 Sırtlar	30	2,00	5,00	**4,567**	,81720
50 Havaalanı ve terminal	30	1,00	5,00	1,600	,96847
51 KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	**3,567**	1,40647
52 Taksi durakları	30	1,00	4,00	1,433	,72793
53 Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)	30	1,00	3,00	1,400	,62146
54 Tiyatro ve Sinema	30	1,00	3,00	1,567	,67891
55 Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)	30	1,00	3,00	1,500	,73108
56 Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**3,833**	1,44039
57 Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**4,400**	1,19193

Yapılan analiz sonrasında ekolojik işleve 12 unsur girmiştir. Bu unsurlar aritmetik ortalama değerlerine göre en yüksekten en düşüğe göre, ortalama puanları ile birlikte Tablo 32'de sıralanarak verilmiştir.

Tablo 32. Ekolojik işleve ait mekânsal koridor unsurları ve ortalama puanları

Unsurlar	**N**	**Min.**	**Maks.**	**x̄**	**S.S.**
48 Tepeler	30	3,00	5,00	**4,667**	,60648
47 Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri)	30	3,00	5,00	**4,600**	,62146
49 Sırtlar	30	2,00	5,00	**4,567**	,81720
45 Bitkilendirilmiş koridorlar	30	3,00	5,00	**4,533**	,73030
57 Kıyı çizgisi	30	1,00	5,00	**4,400**	1,19193
44 Mesire alanları	30	2,00	5,00	**4,200**	,92476
37 Parklar	30	1,00	5,00	**4,200**	1,15669
56 Kıyıya açılan sokaklar	30	1,00	5,00	**3,833**	1,44039
42 Kuzey-güney doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	**3,700**	1,46570
51 KTÜ Kanuni Kampüsü	30	1,00	5,00	**3,567**	1,40647
43 Doğu-batı doğrultulu koridorlar	30	1,00	5,00	**3,533**	1,33218
38 Meydanlar	30	1,00	5,00	**3,467**	1,43198

Araştırma kapsamında ekolojik işlev içinde yer alan ve en yüksek değere sahip olan üç mekânsal koridor unsuru sırasıyla “Tepeler” ($\bar{x}$=4,66), “Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri)” ($\bar{x}$=4,60) ve “Sırtlar” ($\bar{x}$=4,56) olmuştur.

3.4. Koridor Unsurlarının İşlevlere Göre Yoğunluk Bulguları

Araştırma kapsamında yapılan uzman anketi sonucunda elde edilen bulgular sonucunda çalışma alanından elde edilen noktasal veriler ArcGIS 10.7 programına girilmiştir. Veriler üzerine Kernel yoğunluk analizi yapılarak, koridor işlevlerine etki eden unsurların yoğunlaştığı bölgeler haritalar üzerinde gösterilmiştir. Bu aşamada 4 adet harita hazırlanmıştır. Bu haritalar ticaret, tarih/kültür/turizm, rekreasyon işlevleri ve ekolojik işlev yoğunluk haritalarıdır. Yoğunluk haritaları hazırlanırken söz konusu işlevleri etkileyen unsurların yoğunlukları gösterilmiştir. Koridor unsurları, daha yüksek ortalama etki değerine sahip olduğu işlevler bazında değerlendirilmiştir. Farklı koridor işlevleri için yakın değere sahip unsurlar söz konusu tüm işlevler bazında değerlendirilmiştir.

Ticaret işlevi için 4, 5, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 46 ve 50 numaralı koridor unsurlarının en yüksek ortalama etki değerine sahip olduğu bulunmuştur. Ticaret unsurlarının en fazla Çarşı bölgesi içinde yoğunlaştığı görülmektedir. Çarşı’yı takiben Kahramanmaraş Caddesi, Kunduracılar Caddesi, Uzun Sokak ve Meydan çevresindeki koridorlar gelmektedir. Geleneksel anlamda mahalle içerisinde yer alan; bakkal, manav, market, kasap ve çay ocağı gibi unsurların düşük yoğunluklu olarak koridorların büyük bir çoğunluğunda varlık gösterdiği görülmektedir (EK-9).

Tarih/kültür/turizm işlevi için 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 20, 24, 28, 30, 31, 34, 39, 40, 41 numaralı koridor unsurlarının en yüksek ortalama etki değerine sahip olduğu bulunmuştur. Tarih/kültür/turizm unsurlarının en fazla Çarşı bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Çarşı Mahallesi’nde yer alan unsurların birbirlerine çok yakın mesafede olması o bölgeye kompakt bir özellik kazandırmıştır. Çarşı Mahallesi’ni Ortahisar ve çevresi, Meydan ve çevresi ve Fatih Parkı’nın güney kısımları takip etmektedir. Tarih/kültür/turizm işlevine etki eden unsurların diğer koridorlarda düşük yoğunlukta dağılım göstermektedir (EK-10).

Rekreasyon işlevi için 37, 38, 44, 45, 47, 51, 54, 55, 56, 57 numaralı koridor unsurlarının en yüksek ortalama etki değerine sahip olduğu bulunmuştur. Rekreasyon unsurları en fazla Çarşı bölgesi, Uzun Sokak, Kahramanmaraş Caddesi, Meydan ve

çevresinde yoğunlaşmaktadır. Yayalaştırılmış sokakların, bitkilendirmenin, açık ve yeşil alanların rekreasyon işlevi için çok önemli olduğu görülmektedir (EK-11).

Ekolojik koridor işlevi için 37, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 57 numaralı koridor unsurlarının en yüksek ortalama etki değerine sahip olduğu bulunmuştur Kentin topografik özelliklerinin ve bitkilendirmenin ekolojik unsurların yoğunlaşmasında etkiye sahip olduğu görülmektedir. Ekolojik unsurların Zağnos ve Tabakhane vadilerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Tarihî kentsel koridorlar üzerinde bulunan yol ağaçlandırması ve kent bostanlarının düşük yoğunlukta ekolojik koridor işlevine katkı sağladığı görülmektedir. Yine kuzey-güney yönlü koridorlarda ekolojik işlevin oldukça fazla olduğu görülmektedir (EK-12).

3.5. Odak Grup Görüşmesi Bulguları

Trabzon'un tarihî koridorlarının yürünebilir olabilmesi için Yürüme Tercih Ölçeği bulguları ve Koridor İşlev Anketi bulguları sentezlenerek, nitel araştırma yönteminden de faydalanarak yeni bir görüşme kâğıdı hazırlanmıştır. Hazırlanan görüşme kâğıdına yürüme tercih ölçeğinde yer almayan fakat literatürde sıkça rastlanan bazı ifadeler de eklenerek altı çizili olarak belirtilmiş ve uzman katılımcılardan bunları da değerlendirmesi istenmiştir (EK-5). 2 mimar, 2 şehir ve bölge plancısı ve 5 peyzaj mimarından oluşan, toplamda 9 uzman katılımcı ile yapılan odak grup görüşmesinde katılımcılara;

1. Faktör analizi sonucunda çıkan sonuçların değerlendirilmesine yönelik,
2. Faktör analizinde çıkan alt faktörler dışında yürünebilir koridor planlamasına dâhil edilebilecek ölçütlerin neler olabileceğine yönelik,
3. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevleri üzerindeki önem derecesine yönelik,
4. Yürünebilirlik ölçütlerinin algısal mı yoksa fiziksel mi değerlendirilmesi gerekliliğine yönelik,
5. Trabzon'un tarihî koridorlarından hangisinin ya da hangilerinin öncelikli düzenlenmesi gerekliliğine yönelik sorular yöneltilmiştir.
6. Son olarak uzmanlara "Konuyla ilgili eklemek istediğiniz başka bir şey var mı?" sorusu yöneltilmiştir.

Odak grup görüşmesine başlamadan önce katılımcılara, çalışmanın konusu, amacı ve aşamaları ile ilgili bilgiler verilerek hazırlanan koridor işlev haritası gösterilmiştir. Her katılımcı UK-1, UK-2, ……, UK-9 şeklinde kısaca ifade edilmiştir.

1. Faktör analizi sonucunda çıkan sonuçların değerlendirilmesine yönelik sorulan soruya verilen genel cevaplar;

UK-3: "... şimdi biz faktör analizi yaparak bu başlıkları belirlediysek bu alt başlıklar zaten bizim anketlerimiz dan çıkmış olmalı diye düşünüyorum. … halka yönelik yapılan bir ankette de literatürdeki dile çevirmeye çalışmak lazım. … yöntemi faktör analizi seçince, çok da sizin elimizde olmayan bir sebepten geliyor işte, yani onu anlaşılabilir hale getirdiğiniz o soruları daha literatürdeki dile döndürmeye yönelik olarak tanımlayıp daha fazla bir şeyi işin içine sokmadan daha tanımları başlıklarda bırakmak yeterli olacaktır."

UK-4: "… gerçekten çok detaylı bu yayalaştırma yürünebilirlik konusu. … bütün başlıklar birbirinin içine geçmiş gibi. Ama ayırmak da çok zor, yani …"

UK-5: "… bu çalışmadan sonra doğrulayıcı faktör analizi yapmak gerekir. … tabi ki doktora sonrası çalışmaya da ihtiyaç var…"

UK-6: "… yürünebilirlik denildiği zaman ilk ilişkilendirdiğimiz fiziksel ölçütler oluyor, muhakkak ki bu bağlamda malzeme de alt başlıklarda yer alabilir ancak yürünebilirlik deyince yaya, birey, sosyolojik boyut yahut ideolojik tercihler de etkili olabilir."

UK-7: "… bazen halk anketlerinde ifadeleri anlaşılır hale getirmek çok zorlayıcı olabiliyor… uzmanlarla eksiği görmek ve toparlamak gerekebilir… yani yürünebilirlik ölçütlerindeki eksiklik ve zafiyetlerin giderilmesi için tamamlayıcı bir çalışma yapmak gerekebilir."

UK-8: "… alt başlıklar üst başlığı da aslında simgeliyor. … sonuçta yani anketler üzerinden ağırlıklandırılarak ortaya çıkan üst başlıklar, sonuçta burada evet yürünebilirlik öne çıkarıyor ama burada şimdi çok farklı şeyler de var. Ticaret, rekreasyon ekoloji gibi kavramlar… koridorlar bir yürüyüş bandı, gidip gelebileceğimiz ve etkinlik olarak değil de bu koridorlara göre belki değerlendirmek gerekir, küçük 1 parantez olarak…"

2. Faktör analizinde çıkan alt faktörler dışında yürünebilir koridor planlamasına dahil edilebilecek ölçütlerin neler olabileceğine yönelik sorulan soruya verilen cevaplar;

Çekici Yürüme

UK-2: "… senin oluşturduğun başlıklara baktığında ilk grup çekici yürüme. … sanki çekici yürüme yerine buradaki alanın niteliğiyle ilgili ifadeler gibi geliyor bana. Yani

güzergâhın ağaçlandırılmış olması… Yani üzerindeki peyzaj unsurlarının varlığı gibi. Yani sanki nitelikle ilgili ifadeler gibi geliyor. … bu ifadelere nitelik başlığı altında kent imgelerinin varlığı, kent mobilyaların varlığı, sosyal odakların varlığı, varılacak yerin niteliği, aktivite çeşitliliği, çekicilik eklenebilir diye düşünüyorum."

UK-3: "…çekici yürüme diyeceksek başka alt kavramlarını da eklenmesi lazım. Ya da buradaki kavramların üzerine üst başlık olarak belki. İşte kalite konfor kalite kavramı üzerinden kalmak daha anlamlı olabilir gibi geldi. Ben de onu bir vurgulamayı düşündüm."

UK-4: "çekici yürümede bence ulaşılabilirlik ya da sizin aşağıda söylediğiniz herkes için yürütmede olan erişilebilirlik, yani tamam alan kendi içinde koridor, kendi içinde çok konforlu, rahat, güvenli olabilir ama oraya ulaşım. Her noktadan sağlanabilir mi? Bence bu başlık altında ulaşılabilirlik irdelenmeli ve yine yaya yoğunluğu da burada bence irdelenmeli … kimlik bir yere dahil olmak yani biz nasıl yürürüz ve neden yürürüz? … nereye ulaştıracak bu koridor.

UK-5: "… şunlar da biraz işin içine girmeli gibi düşünüyorum. Birincisi sosyal boyutları nedir mesela? Örneğin o koridorun karşılaşma olanağı sunması benim için gerçekten önemli. … oradaki informal etkinliklere katılma olanağı sunması,… bir cadde, bir bulvar, bir koridorda tasarımınız içerisinde tarihsel, işlevsel ekolojik boyutlar, rekreasyon boyutu da olsa o mekânın bir şekilde kullanıcıyı buraya çekmemiz gerekiyor. Yürüme davranışı etkimemiz gerekiyor dolayısıyla karşılaşma olanağı sunması veya mekânın popülaritesi o kadar önemli ki…"

UK-7: "… aslında tüm ölçütler bir yerde çekicilikle ilgili.

… Bağlantılılık çok önemli, Trabzon'da parçalanmışlık çok fazla, mekânların birbiriyle bağlanması, yeşil alanların, tarihi alanların birbiriyle ilişkilendirilmesi lazım."

UK-9: "… Çekici yürüme, tarihi, turistik ve kültürel yapılar koridor fonksiyonlarından tarih/kültür/turizme eklenmeli. Kesişiyor çünkü. Ancak acaba açmak gerekir mi? Çünkü şöyle bir şey var, koruma alanında tarihi yapıyı dondurulmuş bir halde korumanız başka, bir müze halinde korumanız başka bir şey, bir tarihi yapının müze işlevinin olması başka, bir arkeoloji veya herhangi müze olarak tasarlanmış bir yeri gezmek başka bir şey sadece tek bir yerde tarihi, turistik, kültürel yapılar geçiyor. Halbuki bu koridorların planlarken tarihi üzerine çok vurgu yapılmıştı acaba biraz daha onu açarak mı gitmek gerekir?"

Tesis ve Donatı Varlığı (Karma Alan Kullanımı)

UK-1: "…özellikle araç geçişini, dolaylı olarak yaya geçişini sınırlandıran sınırlandırıcı elemanların varlığının yürümeye etkisi değerlendirilebilir.

… fiziksel düzenlemeler, kaldırım yükseklikleri, özellikle farklı döşemeler gibi yol düzenlemeleri değerlendirilebilir.”

UK-2: “Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği alt faktördeki müze ifadesi ayrılarak, müze ve anıt gibi kültür yapılarının varlığı ve niteliği şeklinde ifade edilse daha iyi olur diye düşünüyorum.

… Ayrıca yapıların zemin kat kullanımları (işlevsel yapı), mimari üslup… yapısal unsurlar olarak düşünülse daha iyi olmaz mı?”

UK-3: “… tesis ve donatı varlığı başlığına geldiğimde aydınlatma elemanlarını belki ayrı bir başlık değil, o ikinci işte bank nesil çöp kutusu gibi zaten hani işte kentsel donatılar olarak tanımlanan yerli birleştirmek mi daha doğru olur yoksa aydınlatmanın kendisini özellikle vurgulamak istiyorsunuz diye düşünerek onu orada tartışabilirsiniz diye düşünürüm. Diğer alt başlıklar, işlevsel dağılımları ile ilişkili o anlamda aslında anlamlı kalmış.”

UK-4: “… ayrıca tarihe baktığımız zaman bu yürünebilirliğin desteklenmesi ve çıkış noktası aslında yayalaştırılmış alanlar ve öncelikle meydanlar, meydanlar ve toplanma alanları. Bence bu ikinci başlık tesis ve donatı varlığı içinde yer almalı. Bu başlık altında mesela market, pazar, avm gibi tesisler var. Yani bunun altında bir meydan, özellikle kent meydanı toplanma alanı yani halkın sosyalleşebileceği ve yürüyüşünü anlamlı kılabileceği. Mümkünse de tarihi bir meydan ve toplanma alanının olması ve bunun sorgulanması bence faydalı olabilir ki çalışılmasını önereceğimiz koridorda da bence öncelik yine tarihi kültürel bir şeye bizi bağlıyor mu? Yani bir kimlikle bizi birleştirebilecek mi? Bir yerde bunlara bakılabilir diye düşünüyorum.”

UK-5: “… mesela sizin donatı diye belirttiğiniz belki servis olanakları olarak buraya gelebilir.”

UK-6: “…sosyokültürel ve güncel koşullara uygun tesis ve donatı varlığı gibi şeyler eklenebilir. Bir karşılaşma alanı bazen sadece o oradaki o dijital mevzudan dolayı tercih ediliyor, oradaki o donatı mesela belki…”

UK-9: “… tesis donatının altında banka, belediye sağlık ocağı hepsini yazıyoruz ama tarihi yapılarla ilgili hiçbir şey yok burada. Tarihî koridorlar çalışılıyor ama kriterlerde pek yansıtılmamış”

Yürümede Trafik Yoğunluğu

UK-1: "… trafiği oluşturan diğer etmenlerin irdelenmesi; lojistik, tedarik sürecindeki trafik hareketi, trafik çeken ve üreten kullanımlar, … park ve durak alanlarının dağılımı, otopark alanlarına yönelik trafik akışları değerlendirilebilir."

… diğer ulaşım araçlarının (bisiklet, motorlu bisiklet ve diğer elektrikli araçlar) bölge-koridor içindeki hareketi ve yoğunluğu…"

UK-2: "… trafik yoğunluğu üst başlığı yerine ulaşım olabilir, toplu taşıma duraklarına yakınlık, trafiğin yarattığı gürültü eklenebilir."

UK-3: "… yürümedeki trafik yoğunluğuna baktığımızda araç trafiği yoğunluğu ve yaya trafiği yoğun olarak evet sadece 2 başlıkta yani sistematik olarak genellemek belki anlamlı ama araç trafiğindeki başlarda durağan ve hareketli trafik olarak ele almak hem işte o ne diyelim işte servis sevkiyat. Dolmuş durakları gibi farklı hareketi de tanımlamak açısından açmak belki daha anlamlı olabilirdi diye bir öneride bulunmak isterim.

… araç trafiğini durağan ve hareketli trafiğin yoğunluğu olarak değerlendirmek, yürünebilirlik açısından etkileyici bir tanımlama olabilir isterseniz."

UK-4: " … yürümede trafik yoğunluğu başlığı altında trafik akış hızı incelenebilir. … gürültülü, trafik hızının çok yoğun olduğu, hava kirliliğinin yoğun olduğu yerler tabii biraz daha dezavantajlı yerler oluyor. Yürünebilirlik açısından gürültü kirliliğinin yürünebilirlik ölçütleri içerisindeki rolü incelenebilir."

Güvenli Yürüme

UK-2: "… burada aydınlatma da önemli…"

UK-3: "Güvenli yürümeye baktığımda … aslında emniyet ve güvenlik kavramları biliyorsunuz tam olarak aynı değil ama güvenli yürüme kavramına baktığımızda bu ikisini ele almak o anlamda doğru olmuş. Daha fazla açmaya gerek olduğunu düşünmüyorum. Başlık yeterli ve tanımlı olarak kalmış."

UK-5: "… etkinliklere katılma olanağı ve en önemlisi fiziksel güvenliğin de dışında güvende olma duygusunu bir şekilde oraya çekmemiz gerekiyor ki biz o güzergâhı kullanalım. Bunun sadece fiziksel güvenlik olarak tabi araç yaya kaldırımı, genişliği vs değil, oradaki sosyal boyut, canlılık ve dolayısıyla gece kullanımı ve güvende olma duygusu eklenmelidir."

UK-6: "Güvenlikle ilgili fiziksel somut şeylerden bahsediyoruz ama bazen bir sokağa, sırf onun işte o ideolojik imajından dolayı girmezsin. … mesela güvenlidir, donatısı vardır falan hepsi tamadır ama sosyolojik ve psikolojik sebeplerden ya da algısal şeyler de olabilir kendini güvenli hissetmezsin, … güvende olma hissinin altında aidiyet hissi de yatar."

Herkes İçin Yürüme

UK-1: "… kentsel bellek, odak noktaları, bilinirlik yani landmark, simgesel öğelerin yürüme tercihine etkisi … kentsel bellekte yer almış unsurların kullanım yoğunluğu…"

UK-2: "Bağlantılılık bence önemli. Bunun da yanında belki algılanabilirlik olmalı. Çünkü güzergâh üzerindeki panoramalar, işte vistalar manzara noktalarının varlığı. Bunlar da önemli.

… Okunabilirlik ise bence ayrı bir başlık olmalı ve bu herkes için yürüme, senin ifadenle herkes için yürüme başlığın, içerisinde değil…"

UK-3: "Bence de herkes için yürümeye kavramı işte herkes için tasarımdan gelen bir başlık olarak bence de aslında doğru bir tanımlama gibi… onun altında işte bu konfor, okunabilirlik, bağlantılılık çok doğru gelmiyor sanki bana, sanki onların yeri başka bir yerler olmalı.

… herkes için yürüme kavramı yani evrensel tasarım ve herkes için tasarım dediğimiz. Yani alttaki o diğer iki şey ile alt başlığı ile anlamlı duruyor.

Bu okunabilirlik bağlantılık belki işte kalite kavramıyla işte çekici yürüme denilen başlıkla belki tanımlanabilir gibi düşünüyorum orada düzenlemek daha anlamlı olabilir."

UK-4: "Yine herkes için yürümede bu bağlantılıkla kasıt yani ulaşılabilirlik ile iç içe mi geçmiş? Bu bağlantılı yani orada da dediğimiz gibi koridor diyorsak orada biraz 10 dakikanın üzerinde bir yürüyüş hedefleniyor gibi ben algılıyorum bunu, belki yani bağlantılık açılabilir. Çünkü yürünebilirlikte de şu şey var yani sürekli bölünebilen hani şuraya da buraya da sapabilirim. Bu arada sapabilirim dediğimiz zaman yürünebilirlik tabanlı planlama biraz oradan kopmuş oluyor gibi. Çünkü sürekli kesilen yürüyüş olmuş oluyor."

UK-6: "… malzemeden de yapısal şeylerden de öte bağlantılılık çok önemli. Mesela ticarette kesintisiz sirkülasyon zemin. Fakat kullanımlarının önündeki belki ikinci aşamadaki donatılar. Bence bunlar çok önemli.… mekânsal kurgu mesela transit geçişler işte bir dükkân önü bekleme alanları ya da hani bir kamusal, yarı kamusal ya da özel arasındaki sirkülasyon akışı yani bağlantılı canlı o koridoru besleyen ne kadar kanal var? Sanırım benim için önemli."

UK-8: "… bağlantılılık çok boyutlu düşünülmeli ve iyi açıklanmalı."

UK-9: "…biraz halk gözüyle bakınca mesela çocukla ilgili hiçbir şey görmedim. Çocuklara yönelik bir faaliyetin olması önemli olurdu gibi geliyor"

Yürüme Süresi

UK-2: “10 dakikanın üzerinde yürüme süresi sınırlanabilir… 10-60 dakika yürüme süresi ve 1 saatin üzerinde yürüme süresi gibi…

UK-7: “… yürünebilirlik için toplu taşıma kullanımı önemsenmeli, tercih edilebilirliği arttırılmalı. Aktarma yapılması gereken durumlarda duraklar arası yürüme mesafesi çok önemli bence, en fazla 10 dakikalık bir yürüme mesafesi gibi … veyahut mesela bir yerden çıktığınızda başka bir yere gitmek için yürüme süresi eğer fazlaysa olumsuz olabilir yürüme tercihi. İşte yine burada da aradaki yürüme süresi düşünülmeli.”

Her Koşulda/Zamanda Yürüme

UK-1: “… Trabzon halkı genellikle sokakları gündüz kullanır. Genellikle gece evindedir. Sosyal yaşam da genellikle evde devam eder. Gündüz çok kalabalık yerler gece tamamen boşalıyor. Bunun göz önünde bulundurulması gerektiğini düşünüyorum.”

UK-7: “… her koşulda/zamanda yürümenin altında, akşam saatleri ve yağışlı/rüzgârlı hava durumuna önlem düşünülmüş ama nem de önemli, gündüz saatlerinde de yürümek için koşullar aranabilir.”

Yürümede Eğim

UK-2: “… en altta yürümede eğim diye bir başlık oluşturmuşsun aslında bu yine kullanıcının o güzergâh üzerindeki yine konforuyla değil mi? Algılanan konforuyla ilgili. Konfor başlığı olabilir mi? Yani eğim, eğim yine alt başlık olabilir orada. Yokuş yukarı ya da aşağı olmasın ya da morfolojik yapı olarak değerlendirilip sokak dokusu, güzergâhın uzunluğu, genişliği, kapalılık düzeyi… gibi şeyler eklenebilir… ”

UK-6: “Çok yokuş inip çıkıyoruz şu an da işte hani düşey sirkülasyon çözümleri çok fazla düşey sirkülasyon çözümü var. Yani yokuş aşağı ve yokuş yukarı için düşünüldüğünde bu aslında birinin çözülmesi ötekinin de çözülmesi anlamına gelebilir.”

UK-9: “… mesela yürüme de eğim, ya yokuş yukarı ya da yokuş aşağı mı yürümem gerekiyor. Düzlük belirleyici değil mi? Eğim de yokuş aşağı ve yokuş yukarının yanında düz yürüme şansım yok mu ya da az eğimli falan gibi…”

Uzman katılımcıların önerileriyle diğer sorulara geçilmeden önce yürünebilirlik ölçütleri yeniden düzenlenmiştir. Öncelikle faktör analizi sonuçlarına sağdık kalınmış ve 8 üst başlık altında yer alan alt ölçütler olduğu gibi bırakılarak, halk anketinde faktör yükleri nedeniyle elenen ifadelerden T3 ve T4 yeniden eklenmiştir. Ayrıca bağlantılılık kavramının, ölçütlerin tamamı için önemli olduğu kararına varılmıştır. Uzmanların önerisiyle eklenen ifadeler altı çizili gösterilirken, bağlantılılıkla ilgili ifadeler italik ve altı çizgili yazılmıştır. Ölçütler yeniden şekillendirildikten sonra diğer sorulara geçilmiştir.

3. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevleri üzerindeki önem derecesine yönelik soruya dair ifadeler yeniden şekillendirildikten sonra uzman katılımcılardan her ölçütün, koridor işlevleri için puanlandırılması istenmiştir. Puanlandırma sonuçlarının aritmetik ortalaması alınarak, Likert skalasına göre değerlendirilmiştir. 2,61 "Orta derecede önemli" kademesinin altında puana sahip olan ölçütler elenmiştir. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevleri üzerindeki önem derecesine verilen puanların ortalamaları ve yüzdelik hesaplamaları, yürünebilirlik ölçütlerine ait düzeltilmiş ifadelerin bulunduğu Tablo 33'te yer almaktadır.

Görüşme sonuçları incelendiği zaman ölçütlerin çok büyük bir çoğunluğunun, koridor işlevleri altında 2,61 puanın üzerinde kaldığı görülmektedir. Sadece, "Çekici yürüme" üst başlığı altındaki "Güzergâhın ağaçlandırılmış olması", "Güzergâh üzerinde açık ve yeşil alanların varlığı (Park,meydan vs…)", "Güzergâh boyunca doğal manzaralar ve doğal niteliğini kaybetmemiş alanların varlığı (Dağ, deniz, vadi, orman vs…)", "Güzergâh boyunca tarihî, turistik, kültürel ve simgesel yapıların varlığı" ölçütleri ticaret koridorlarının daha yürünebilir mekânlar olması için; "Cephe çeşitliliği" ölçütü ekolojik koridorlar için "Orta derecede önemli" kademesinin altında kalmıştır. "Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları" üst başlığı altındaki "Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı" ölçütü rekreasyon ve ekolojik koridorlar için; "Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği" ölçütü ekolojik koridorlar için "Orta derecede önemli" kademesinin altında kalmıştır.

Tablo 33. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevlerine göre önem derecesi değerleri

Yürünebilir Koridorların Tercih Ölçütleri	**Koridor Fonksiyonları**							
	T		**T/K/T**		**R**		**E**	
	x̄	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**
Çekici yürüme								
Güzergâhın ağaçlandırılmış olması	2,444	48,889	**3,222**	**64,444**	**4,333**	**86,667**	**4,667**	**93,333**
Güzergâh üzerinde açık ve yeşil alanların varlığı (Park,meydan vs…)	2,333	46,667	**3,333**	**66,667**	**4,889**	**97,778**	**4,333**	**86,667**
Güzergâh boyunca doğal manzaralar ve doğal niteliğini kaybetmemiş alanların varlığı (Dağ, deniz, vadi, orman vs…)	2,222	44,444	**3,778**	**75,556**	**4,222**	**84,444**	**4,889**	**97,778**
Güzergâh boyunca tarihî, turistik, kültürel ve simgesel yapıların varlığı	2,333	46,667	**4,889**	**97,778**	**3,667**	**73,333**	**2,667**	**53,333**

Tablo 33'ün devamı

Kirlilik Kontrolü (Gürültü, koku, görüntü)	**4,000**	**80,000**	**4,222**	**84,444**	**4,222**	**84,444**	**4,444**	**88,889**
Konforlu yürüme	**4,000**	**80,000**	**4,111**	**82,222**	**4,444**	**88,889**	**3,667**	**73,333**
Etkinlik çeşitliliği	**3,444**	**68,889**	**4,333**	**86,667**	**4,222**	**84,444**	**2,889**	**57,778**
Cephe çeşitliliği	**4,000**	**80,000**	**4,444**	**88,889**	**2,889**	**57,778**	2,222	44,444
Popülarite	**4,222**	**84,444**	**4,667**	**93,333**	**4,222**	**84,444**	**3,111**	**62,222**
Okunabilirlik	**4,222**	**84,444**	**4,778**	**95,556**	**4,222**	**84,444**	**3,889**	**77,778**
Bağlantılılık (Çekici güzergâh unsurlarının birbirleriyle ilişkilendirilmesi)	**3,889**	**77,778**	**4,556**	**91,111**	**4,222**	**84,444**	**3,889**	**77,778**
x̄	**3,374**	**67,475**	**4,212**	**84,242**	**4,141**	**82,828**	**3,697**	**73,939**
Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları								
Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı	**4,444**	**88,889**	**3,111**	**62,222**	2,444	48,889	1,778	35,556
Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği	**4,444**	**88,889**	**4,111**	**82,222**	**4,778**	**95,556**	**3,667**	**73,333**
Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	**4,222**	**84,444**	**4,333**	**86,667**	**4,556**	**91,111**	**2,667**	**53,333**
Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	**3,778**	**75,556**	**4,667**	**93,333**	**3,889**	**77,778**	**2,778**	**55,556**
Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	**4,667**	**93,333**	**3,667**	**73,333**	**3,222**	**64,444**	2,111	42,222
Aydınlatma elemanlarının varlığı ve yeterliği	**4,667**	**93,333**	**4,667**	**93,333**	**4,889**	**97,778**	**3,444**	**68,889**
Sınırlandırıcı öğeler ve sınırlandırma çözümlemeleri	**4,444**	**88,889**	**4,222**	**84,444**	**4,333**	**86,667**	**3,333**	**66,667**
Dijital, internet temelli ve dijital olmayan (tabela, levha, danışma vb.) bilgi sistemleri	**4,222**	**84,444**	**4,444**	**88,889**	**4,111**	**82,222**	**3,111**	**62,222**
Sosyo-kültürel ve güncel koşullara uygun tesis ve donatı varlığı	**4,222**	**84,444**	**4,556**	**91,111**	**4,333**	**86,667**	**3,111**	**62,222**
Bağlantılılık (Hizmet birimlerinin birbirleriyle ilişkilendirilmesi)	**4,556**	**91,111**	**4,667**	**93,333**	**4,556**	**91,111**	**3,778**	**75,556**
x̄	**4,367**	**87,333**	**4,245**	**84,889**	**4,111**	**82,222**	**2,978**	**59,556**
Yürümede trafik yoğunluğu								
Araç trafiği yoğunluğunu idealize etmek	**4,333**	**86,667**	**4,333**	**86,667**	**4,111**	**82,222**	**3,556**	**71,111**
Yaya trafiği yoğunluğunu idealize etmek	**4,667**	**93,333**	**4,556**	**91,111**	**4,778**	**95,556**	**4,556**	**91,111**
Karma kullanımlı trafik yoğunluğunun dengelenmesi	**4,667**	**93,333**	**4,222**	**84,444**	**4,111**	**82,222**	**3,222**	**64,444**
Bağlantılılık (Araç-yaya ve karma kullanımlı trafiğin ilişkilendirilmesi)	**4,556**	**91,111**	**4,667**	**93,333**	**4,444**	**88,889**	**3,778**	**75,556**
x̄	**4,556**	**91,111**	**4,445**	**88,889**	**4,361**	**87,222**	**3,778**	**75,556**

Tablo 33'ün devamı

Güvenli Yürüme								
Suça karşı fiziksel emniyet önlemlerinin alınması	**4,667**	**93,333**	**4,778**	**95,556**	**5,000**	**100,000**	**4,444**	**88,889**
Yaya güvenliğini sağlayan fiziksel önlemler ve sürücü davranışları	**4,667**	**93,333**	**4,778**	**95,556**	**4,778**	**95,556**	**4,556**	**91,111**
Güvende hissetme	**4,778**	**95,556**	**4,778**	**95,556**	**4,778**	**95,556**	**4,556**	**91,111**
Bağlantılılık (Fiziksel ve algısal emniyet ve güvenliğin sürekliliği)	**4,556**	**91,111**	**4,444**	**88,889**	**4,778**	**95,556**	**4,333**	**86,667**
x̄	**4,667**	**93,333**	**4,695**	**93,889**	**4,834**	**96,667**	**4,472**	**89,445**
Herkes için yürüme								
Engelli, Çocuk, Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (**Erişilebilirlik**)	**4,667**	**93,333**	**4,556**	**91,111**	**4,667**	**93,333**	**4,000**	**80,000**
Araçla, Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar	**4,444**	**88,889**	**4,444**	**88,889**	**4,556**	**91,111**	**3,556**	**71,111**
Bağlantılılık/Kesintisiz yürüme	**4,667**	**93,333**	**4,667**	**93,333**	**4,778**	**95,556**	**4,000**	**80,000**
x̄	**4,593**	**91,852**	**4,556**	**91,111**	**4,667**	**93,333**	**3,852**	**77,037**
Yürüme süresi								
Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi	**3,889**	**77,778**	**3,778**	**75,556**	**3,556**	**71,111**	**2,778**	**55,556**
10 dakikanın üzerinde yürüme süresi	**4,111**	**82,222**	**4,111**	**82,222**	**3,889**	**77,778**	**3,556**	**71,111**
Bağlantılılık (Birimler ve ulaşım tipleri arasında azami 10 dakikalık yürüme süresini sağlayan entegrasyon)	**4,667**	**93,333**	**4,556**	**91,111**	**4,444**	**88,889**	**3,667**	**73,333**
x̄	**4,222**	**84,444**	**4,148**	**82,963**	**3,963**	**79,259**	**3,334**	**66,667**
Her koşulda/zamanda yürüme								
Yağışlı/Rüzgârlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması	**4,111**	**82,222**	**4,222**	**84,444**	**3,778**	**75,556**	**2,778**	**55,556**
Akşam saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması	**4,556**	**91,111**	**4,556**	**91,111**	**4,333**	**86,667**	**3,111**	**62,222**
Güneşli/nemli havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması	**4,778**	**95,556**	**4,778**	**95,556**	**4,667**	**93,333**	**4,111**	**82,222**
Gündüz saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması	**4,667**	**93,333**	**4,778**	**95,556**	**4,667**	**93,333**	**4,111**	**82,222**
Bağlantılılık (Her koşulda ve zamanda yürümeye olanak sağlayan mekânsal özelliklerin devamlılığı)	**4,556**	**91,111**	**4,778**	**95,556**	**4,667**	**93,333**	**4,000**	**80,000**
x̄	**4,534**	**90,667**	**4,622**	**92,445**	**4,422**	**88,444**	**3,622**	**72,444**

Tablo 33'ün devamı

Topografyanın yürümeye etkisi									
Yokuş yukarı yürümeyi kolaylaştırma		**4,111**	**82,222**	**4,000**	**80,000**	**3,444**	**68,889**	**3,222**	**64,444**
Yokuş aşağı yürümeyi kolaylaştırma		**3,889**	**77,778**	**3,667**	**73,333**	**3,333**	**66,667**	**2,778**	**55,556**
Düz ve düze yakın eğimde yürüme		**4,222**	**84,444**	**3,889**	**77,778**	**3,778**	**75,556**	**3,556**	**71,111**
Bağlantılılık (Topografyaya uygun düşey sirkülasyon çözümlerinin ilişkilendirilmesi)		**4,333**	**86,667**	**4,333**	**86,667**	**4,333**	**86,667**	**4,222**	**84,444**
	x̄	**4,139**	**82,778**	**3,972**	**79,445**	**3,722**	**74,445**	**3,445**	**68,889**

T: Ticaret, T/K/T: Tarih/Kültür/Turizm, R: Rekreasyon, E: Ekolojik

4. Yürünebilirlik ölçütlerinin algısal mı yoksa fiziksel mi değerlendirilmesi gerekliliğine yönelik soruya dair verilen cevaplar Tablo 34'te yer almaktadır.

Tablo 34. Yürünebilirlik ölçütlerinin, ölçüm yöntemine yönelik öneriler

Yürünebilir Koridorların Tercih Ölçütleri	**Algısal/Fiziksel**									**Toplam**		
	UK 1	**UK 2**	**UK 3**	**UK 4**	**UK 5**	**UK 6**	**UK 7**	**UK 8**	**UK 9**	**F**	**A**	**F/A**
Çekici yürüme												
Güzergâhın ağaçlandırılmış olması	F	F/A	F	F	F	F/A	F/A	F	F	6	0	3
Güzergâh üzerinde açık ve yeşil alanların varlığı (Park,meydan vs…)	F	F	F	F	F	F	F/A	F	F	8	0	1
Güzergâh boyunca doğal manzaralar ve doğal niteliğini kaybetmemiş alanların varlığı (Dağ, deniz, vadi, orman vs…)	F/A	A	F	F/A	A	F	F/A	F/A	F/A	2	2	5
Güzergâh boyunca tarihî, turistik, kültürel ve simgesel yapıların varlığı	F/A	F	F	F	A	F	F	F/A	F/A	5	1	3
Kirlilik Kontrolü (Gürültü, koku, görüntü)	F/A	F	F	F/A	A	F/A	F/A	F	F/A	3	1	5
Konforlu yürüme	F	A	A	F/A	A	F/A	F/A	F	F/A	2	3	4
Etkinlik çeşitliliği	F	F	F	F	A	F/A	F	F	F/A	6	1	2
Cephe çeşitliliği	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F	F/A	4	0	5
Popülarite	A	A	A	A	A	A	A	F	A	1	8	0
Okunabilirlik	A	A	F	F/A	A	F/A	F/A	F	F/A	2	3	4

Tablo 34'ün devamı

Bağlantılılık (Çekici güzergâh unsurlarının birbirleriyle ilişkilendirilmesi)	F/A	A	F	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	2	1	6
									Σ	**41**	**20**	**38**
Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları												
Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F	7	0	2
Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	6	0	3
Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	6	0	3
Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	6	0	3
Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	6	0	3
Aydınlatma elemanlarının varlığı ve yeterliği	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	6	0	3
Sınırlandırıcı öğeler ve sınırlandırma çözümlemeleri	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F	F	7	0	2
Dijital, internet temelli ve dijital olmayan (tabela, levha, danışma vb.) bilgi sistemleri	F	F	F	F/A	F	F/A	F	F/A	F/A	5	0	4
Sosyo-kültürel ve güncel koşullara uygun tesis ve donatı varlığı	F	F	F	F/A	F	F/A	F	A	F/A	6	0	3
Bağlantılılık (Hizmet birimlerinin birbirleriyle ilişkilendirilmesi)	F	F	F	F/A	A	F/A	F	A	F/A	4	2	3
									Σ	**59**	**2**	**29**
Yürümede trafik yoğunluğu												
Araç trafiği yoğunluğunu idealize etmek	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F	F/A	4	0	5
Yaya trafiği yoğunluğunu idealize etmek	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F	F/A	4	0	5
Karma kullanımlı trafik yoğunluğunun dengelenmesi	F/A	F	A	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	2	1	6

Tablo 34'ün devamı

Bağlantılılık (Araç-yaya ve karma kullanımlı trafiğin ilişkilendirilmesi)	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F	F/A	4	0	5
									Σ	**14**	**1**	**21**
Güvenli Yürüme												
Suça karşı fiziksel emniyet önlemlerinin alınması	F/A	F/A	F	F/A	F	F	F/A	A	F	4	1	4
Yaya güvenliğini sağlayan fiziksel önlemler ve sürücü davranışları	F	F/A	F	F/A	F	F	F/A	F	F	6	0	3
Güvende hissetme	A	F/A	A	F/A	A	A	F/A	A	A	0	6	3
Bağlantılılık (Fiziksel ve algısal emniyet ve güvenliğin sürekliliği)	F/A	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	A	F/A	1	1	7
									Σ	**11**	**8**	**17**
Herkes için yürüme												
Engelli, Çocuk, Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (**Erişilebilirlik**)	F	F	F	F	F	F	F	F/A	F	8	0	1
Araçla, Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar	F	F	F	F	F	F	F	F	F	9	0	0
Bağlantılılık/Kesintisiz yürüme	F	F	F	F	F	F	F	F/A	F	8	0	1
									Σ	**25**	**0**	**2**
Yürüme süresi												
Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi	F	F	F	F	F	F/A	F	F	F	8	0	1
10 dakikanın üzerinde yürüme süresi	F	F	F	F	F	F/A	F	F	F	8	0	1
Bağlantılılık (Birimler ve ulaşım tipleri arasında azami 10 dakikalık yürüme süresini sağlayan entegrasyon)	F	F/A	F	F	F	F/A	F	F/A	F	6	0	3
									Σ	**22**	**0**	**5**
Her koşulda/zamanda yürüme												
Yağışlı/Rüzgârlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması	F	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F	F/A	5	0	4
Akşam saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	3	0	6

Tablo 34'ün devamı

Güneşli/nemli havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması	F	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	4	0	5
Gündüz saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	3	0	6
Bağlantılılık (Her koşulda ve zamanda yürümeye olanak sağlayan mekânsal özelliklerin devamlılığı)	F/A	F	F	F/A	F	F/A	F/A	F/A	F/A	3	0	6
									Σ	**18**	**0**	**27**
Topografyanın yürümeye etkisi												
Yokuş yukarı yürümeyi kolaylaştırma	F	F	F	F/A	F	F	F/A	F	F/A	6	0	3
Yokuş aşağı yürümeyi kolaylaştırma	F	F	F	F/A	F	F	F/A	F	F/A	6	0	3
Düz ve düze yakın eğimde yürüme	F	F	F	F/A	F	F	F/A	F	F/A	6	0	3
Bağlantılılık (Topografyaya uygun düşey sirkülasyon çözümlerinin ilişkilendirilmesi)	F	F	F	F/A	F	F	F/A	F	F	7	0	2
									Σ	**25**	**0**	**11**

F: Fiziksel, A: Algısal, F/A: Hem Fiziksel hem Algısal, **Σ***: Toplam*

"Çekici yürüme" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 41 fiziksel, 20 algısal ve 38 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 59 fiziksel, 2 algısal ve 29 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Yürümede trafik yoğunluğu" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 14 fiziksel, 1 algısal ve 21 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Güvenli Yürüme" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 11 fiziksel, 8 algısal ve 17 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Herkes için yürüme" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 25 fiziksel ve 2 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Yürüme süresi" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 22 fiziksel ve 5 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Her koşulda/zamanda yürüme" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için toplamda 18 fiziksel ve 27 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. "Topografyanın yürümeye etkisi" üst ölçütü altında yer alan ölçütler için

toplamda 25 fiziksel ve 11 hem fiziksel hem algısal cevabı verildiği görülmektedir. “Herkes için yürüme”, “Yürüme süresi”, “Her koşulda/zamanda yürüme”, “Topografyanın yürümeye etkisi” üst ölçütlerinin altında yer alan ölçütlerin algısal ölçülebileceğine dair bir cevaba rastlanmamıştır.

5. Trabzon’un tarihî koridorlarından hangisinin ya da hangilerinin öncelikli düzenlenmesi gerekliliği noktasında uzman katılımcılardan alınan cevaplar;

UK-1: “… Maraş Caddesi olmak üzere koridor olarak belirlenen birçok yolun kullanım işlevine yönelik karar alınmış ve uygulama başlatılmıştır. Bu kapsamda koridorların fiziksel-zemin düzenlemelerinin yanı sıra bina cephe sağlıklaştırması ve koridorların trafik kullanımında (taşıt-yaya-karma) değişiklikler yapılmıştır.”

“… Ayasofya kavşağı ve Meydan arasındaki güzergâh üzerinde Maraş Caddesi’nden geçecek şekilde raylı sistem (tramvay) önerisi düzenlemesi getirilmiştir. Bu ulaşım sisteminin ve durak vb. gibi eklentilerinin yürüme ve yaya kullanımına etkisinin değerlendirilmesi gerektiği kanısındayım.”

UK-2: “… çok işleve sahip olamayan, tarih/kültür/turizm işlevini yüklenen, mesala sur içi bölgesindeki tarihî koridorlar”

UK-3: “Şu anda Kahramanmaraş Caddesi bir dönüşüm sürecinde, projenin devamı açısından Kahramanmaraş koridoru çalışılabilir.”

UK-4: “Ayasofya-Meydan koridoru, Kahramanmaraş Caddesi’nin bütünü öncelikli alınabilir.”

UK-6: “Ben aslında herkesin baktığının tam tersi bir bakış açısıyla değerlendirmeyi düşünürüm. Keşfedilmiş bir rekreasyon aksı Uzun Sokak’tan, Maraş Caddesi’nden daha fazla katkı sağlayabilir. Ama elimde tutacak bir şeyim olmalı… Rekreasyon ihtiyacını giderecek bir altenatif olabilir.”

UK-7: “Uzun Sokak-Tabakhane-Zağnos-Atapark-Trabzon Lisesi-Millet Bahçesi Ayasofya koridoru ilk olarak planlanmalı”

UK-8: “Tabakhane’den Meydan’a giden Uzun Sokak Koridoru’nun bütünü ve Kalekapı ile Maraş Caddesi boyunca Meydan Parkı’na giden koridor planlanmalı”

6. Son olarak uzmanlara “Konuyla ilgili eklemek istediğiniz başka bir şey var mı?” sorusuna verilen cevaplar;

UK-1: “Yasal ve idari süreç içinde yani imar mevzuatı ve belediye meclisi kararı ile onanmış ve yürürlüğe girmiş olan imar planları ve stratejik mekânsal planlarda; koridor/bölge içinde yer alan bazı yollar için alınmış bazı kararların irdelenmesi gerekir.

Koridorların işlevsel kullanımından, trafik düzenine kadar alınmış uygulama kararlarının etkisinin irdelenmesi kanısındayım.”

4. TARTIŞMA

4.1. Koridor Tarihi Tartışması

Roma kent planlaması ızgara planlı sokak örüntüsüyle şekillenen bir yapı gösterirken (Wycherley, 2013), Orta Çağ Bizans kent dokusunun en belirleyici unsuru surlardır. Sur içi bölgenin kentsel dokusu; dini yapılar, çarşı-pazar, mahalle, evler ve sokaklar tarafından biçimlendirilir (Karpuz, 2021). Osmanlı kentlerinde ise mahremiyet anlayışının şekillendirdiği konut dokusu, ev düzeneğinin yanı sıra sokak dokusunu da belirler, sokaklar ticaret alanına bağlanır. Meydan gibi kamusal alanlar ibadethane ve ticarethanelerin çevresinde şekillenir (Cerasi, 2001).

Kale kapılarının, farklı tarihlerde Trabzon'a gelen Aşık Mehmet, Evliya Çelebi, Katip Çelebi ve Bıjışkyan'ın seyahatnamelerinde geçmesi (Usta, 1999), varlıklarının cumhuriyet dönemi öncesine dayandığının bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu bilgi koridor tarihi araştırması açısından önemli bir bilgidir.

Trabzon'da ızgara formlu plan gözlenemese de (Bryer ve Winfield, 1985), kentin doğu banliyösündeki agora, stoa ve cardo gibi mekânların izlerinin takip edildiği görülmektedir. Gül'ün (2014) çalışmasında yer alan Tabakhane kazısı bulguları da Uzun Sokak'ın Osmanlı öncesinde imparatorluk yolu olması ihtimalini güçlendirmektedir. Yanı sıra Bizans ve Osmanlı kentlerindeki sokak organizasyonu, Trabzon'un özellikle doğu banliyösündeki sokaklarda görülebilmektedir. Sokakların çoğunlukla yapılar tarafından şekillendirildiği ve yapı girişleri ile sokağın ilişki içerisinde olduğu söylenebilir. Çalışma alanı içerisinde yer alan birçok sokağın, "parsele dayalı anlayışla[5]" dönüşüm geçirdiği ve tek konut alanlarının yerini çok katlı yapıların aldığı açıktır. Bu durum sokak morfolojisinde büyük değişim yaratsa da geçmişin izleri takip edilebilmiştir. Trabzon'un hemen hemen tüm mahallelerinde benzer durum gözlenebilmektedir. Üzerinde neredeyse hiç tarihî yapı yer almamasına rağmen özellikle Osmanlı Dönemi'ni gösteren haritalardan edinilen bilgiler ışında varlığını günümüzde de sürdürebilmiş sokakların mevcudiyetinden bahsedilebilir. Alsaç'a (1993) göre kentler çeşitli sebeplerden eskir veya bozulur ve yenileme gerektirir. Dönüşümün

[5] "Parsele dayalı anlayış": İmar planlarında katî sınırlarlar belirlenerek üretilmiş bireysel parsellerin temel alındığı ve inşaat ruhsatlarının parsellere verilerek inşaat hakkının dağıtıldığı, böylelikle kentsel değişim sürecinin parsel bazında değiştiği planlama şeklidir (Ünlü, 2006).

türlerinden birisi yapıların kişisel girişimler ile tek tek dönüştürülüp ve tek konutların yerini çok katlı yapıların almasıdır. Zorlu ve Faiz (2013), Trabzon'da bu sürecin 1960'larda dramatik nüfus artışının etkisiyle başladığını ve öncesinde Trabzon'un fiziksel yapısında çok büyük değişikliklerin söz konusu olmadığını belirtmiştir. Öymen Gür ve arkadaşları (1991), bu değişim sürecinin pek çok tarihî yapıyı yuttuğunu veya yok ettiğini belirtmiştir.

Trabzon'da mahalle oluşumunu etkileyen faktörlerden biri de topografyadır. Osmanlı Dönemi'nde dahi yeni mahalleler ya daha önce kurulanların etrafında şekillenmiştir ya da topografik eşikler takip edilmiştir. Kentin Karadeniz ve Boztepe arasında sınırlı kalması, kentsel büyümeyi 19. yy.'ın sonuna kadar, yeni mahallelerin yeni yerleşim alanlarında kurulması şeklinde değil de büyüyen mahallelerin bölünerek yeni mahalleler kurulması şeklinde devam ettirmiştir (Üstün Demirkaya, 2021). Boztepe ve Karadeniz arasında dar ve yüksek eğimli bir hinterlanta sahip olan Trabzon sokakları doğu-batı yönünde eğime dik şekillenmiştir. 1937 yılında kente gelen İsmail Habib Trabzon'daki sokakları şöyle tanımlamaktadır "Şarktan, şimalden ve kısmen garbden denizle çevrili Trabzon'un caddeleri ve sokakları denize küskün. Şehrin içine girdin mi denizi kaybettin; ve şehirden çıkmadan denizi göremiyorsun. Nazar değmesin diye sadece bir Gazi Caddesi açılmış…" (Usta, 1999: 223). Topoğrafya etkisi Trabzon'da mahalle oluşumunu etkilediği gibi mahalleler arasında bağlantıyı sağlayan koridorları da etkilemektedir. Dolayısıyla Trabzon'daki tarihî koridorları büyük oranda doğu-batı yönlü şekillendiği görülebilmektedir.

Bu bilgiler ışığında, Trabzon'un tarihî kentsel alanının, çekirdeğini oluşturan kalenin doğusunda limana, batısında Ayasofya'ya kadar; kuzeyde Karadeniz, güneyde Boztepe arasında şekillendiği görülmektedir. 1950'lilerin sonlarında doğru Yenimahalle'nin kurulmasıyla bu şekildeki mahalleleşme devam etmiş fakat Kalkınma Mahallesi'nin kurulmasıyla değişim başlamış gibi görünmektedir. Dolayısıyla Trabzon'daki kentsel alanın neredeyse 1960'lara kadar aynı sınırlar içinde yoğunlaştığı söylenebilir. Bu nedenle kentsel koridorlar da bu sınırlar dâhilinde şekillenmiştir. Çalışma sınırları içinde günümüzde var olan koridorların büyük bir çoğunluğunun geçmişten günümüze taşınabildiğini söylemek mümkündür. Bunların çoğunluğu Osmanlı Dönemi'ne aitse de kentin ana arterlerini oluşturan koridorlar Komnenos Dönemi'nde var olan koridorların izlerini takip etmiş gibi görünmektedir.

Trabzon'da mahalle gelişimi ya da mahalleleşme kentsel koridorların gelişimini de etkilemiştir. Mahalleler arttıkça yol ağı da artmış ve değişim göstermiştir. Ayrıca mahalleler içinde yer alan tarihî ve anıtsal yapılar yolların şekillenmesinde etkili olmuştur. Üstün

Demirkaya'ya (2014) göre Trabzon'da mahalleler genellikle önemli yapılar etrafında şekillenmiştir. Trabzon'un doğudan batıya Meydan ve Ayasofya kilisesi arasında; güneyden kuzeye Boztepe ve Karadeniz arasında yayıldığı söylenebilir.

Trabzon'un Komnenos Dönemi'ne dair sınırlı kaynak varlığı ve kentleşmenin etkisi koridor bulgularını da sınırlandırmıştır. Dolayısıyla bulgular daha olasılıksal çerçevede değerlendirilmiştir. Fakat Osmanlı Dönemi'ne gelindiğinde elde edilen görsel ve yazılı malzemenin bolluğu daha kesin çerçevede değerlendirmeye olanak sağlamaktadır. Cumhuriyetin ilanından sonra planlı bir kentleşme sürecinin başlamasıyla, batı banliyösünde yapılaşmanın yoğunlaştığı görülebilmektedir. Dolayısıyla doğuda eskinin plansız gelişen sokakları görülürken, batıda nispeten daha planlı bir sokak dokusu görülebilmektedir. Dolayısıyla sokaklar ait olduğu döneme dair ipuçları da vermektedirler.

4.2. Halk Anketi Tartışması

Trabzon'da yürütülen bu çalışma göstermiştir ki demografik yapı, seyahat şekli, seyahat nedeni, günlük seyahat süresi gibi farklılıklar yürüme tercihinde de farklılıklara neden olmaktadır. Benzer şekilde Alfonzo (2005) ve Yazıcıoğlu Halu (2010) çalışmalarında yürüyerek seyahat etmeye karar verme aşamasında yayanın demografik özellikleri, çevresel etkenler ve mekânı kullanan diğer yayaların kültürel özelliklerinin yürüme nedeninde ve şeklinde değişikliklere neden olmakta olduğunu ortaya koymuşlardır. Bu araştırma kapsamında güvenlik ve çekicilik ölçütlerinde, değişkenler arasında diğer faktörlere göre daha fazla farklılık gözlemlenmiştir.

Çalışmanın sonuçlarına göre çekici yürüme ortamları kadınlar tarafından daha fazla talep görmektedir. Doğru kurgulanarak bitkilendirilmiş, güvenlik hissi veren yeşil alanlar ve temiz çevreler kadınların yürünme tercihini olumlu etkilemektedir (Golan vd., 2019). Yükseköğretim görmekte olan veya görmüş; gelir düzeyi orta ve üst-orta düzeye yakın bireyler yürüyerek yapılan seyahatlerde çekiciliği önemsemektedirler. "Çekici Yürüme" ölçütü alışveriş, gezinti ve eğitim amaçlı seyahatlerde, yürümeyi daha tercih edilebilir kılmaktadır. İşe/okula ulaşım ve alışveriş için yapılan gezintiler faydacı etkinin yanında sosyalleşme, sağlıklı yaşama katkı veren ve eğlence değeri olan seyahatler sağlayabilir (Southworth, 2005). Dolayısıyla "çekici yürüme" faydacı yürüyüşlerde de yürüme tercihini arttırabilmektedir.

Alışveriş amaçlı planlanan seyahatlerde tesis ve donatı varlığı ön plana çıkmaktadır. Bu durum, yürünebilir koridor planlaması yapılarken, ticari koridorlarda mağaza ve dükkânların yanı sıra kullanıcının çeşitli ihtiyaçlarını da karşılayabileceği tesis ve donatı varlığının yürüme tercihini olumlu etkilediği göz önüne alınmalıdır. Robertson'a (1993) göre mekândaki donatıların niteliği orada kalma süresini etkilemektedir. Alışveriş caddelerinde kullanılan nitelikli kent mobilyaları, mekânın kullanım süresini arttıracağından ekonomik değerine de katkı sağlayacaktır. Bunun sonucunda karma mekân planlamalarının ve ihtiyacı karşılayacak nitelikte donatı kullanımının alışveriş için yapılan seyahatlerde yürümeyi teşvik edici role sahip olduğu söylenebilmektedir.

Yaya odaklı ve karma kullanımlı mahalleler, sakinlerinin kasıtlı veya tesadüfi etkileşime girmesini sağladığı için sosyal sermayenin artış gösterdiği yerlerdir. Komşularla tesadüfi karşılaşmalar, kısa konuşmalar veya sadece el sallayarak selamlaşma bağlantı kurmayı duygusal olarak teşvik etmeye yardımcı olabileceği gibi, insanlar arasında ve onların yaşadıkları yer ile arasında güven duygusunu arttırır (Leyden, 2003). Dolayısıyla karma kullanımlı alanların sağladığı sosyal sermayenin yarattığı bir güvenlik olgusu söz konusudur. Jacobs, (2011) bu konuya dikkat çekmektedir.

Yürünebilirlik çalışmalarının en önemli bileşenlerinden biri güvenliktir. Güvenlik ve emniyet hissinin noksan olduğu yerler yayaların mekânı kullanma etkisini azaltır bu nedenle güvenlik, sürdürülebilir çevreler için temel teşkil etmektedir (Abdulla vd., 2017). YT ölçeği sonuçlarına göre motorlu taşıt kullanım ehliyetine sahip kullanıcıların güvenlik konusunu önemsemesi, güvenlik hissinin düşük olduğu çevrelerin bireysel motorlu taşıt kullanımını arttırdığı şeklinde yorumlanabilir. Ama özellikle düşük yoğunluklu yaya koridorlardaki güvenlik hissinin arttırılması için en az 91,5 metrede arayla, taşıt trafiğinin mevcut olduğu bir cadde tarafından kesilmesi gereklidir (Robertson, 1993). Dolayısıyla taşıt trafiği yürünebilir mekânlardan tamamen çıkarılmamalı ama yoğun araç trafiğinin yürüme tercihini olumsuz etkilemesinin de önüne geçilmelidir. Yoğun yaya trafiği de ilgi çekici şekilde yürüme tercihini olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle kullanım yoğunluğuna göre konfor mesafesi gözetilerek yayalaştırılmış sokakların çevresinde yürünebilir koridorlar planlanmalıdır. Jaskiewicz'e (1999) göre güvenlik ve konfor, yayalığı alternatif bir seyahat biçimi olarak teşvik eder. YT ölçeği sonuçlarında "güvenli yürüme"de kadın ve erkek arasındaki anlamlı farklılık şaşırtıcı değildir. Güvenlik kadınların yürüme tercihlerini önemli derecede etkileyen bir faktördür (Golan, vd., 2019). Bunun yanı sıra eğitim ve gezinti amaçlı yürüyen kullanıcılar seyahatlerinde güvenliği daha fazla önemsemektedirler. Lizárraga ve

arkadaşlarına (2022) göre eğitim gördüğü yere seyahat ederken güvenlik hissinin düşük olması, yükseköğretim öğrencilerinin de yürüme tercihinin 8 kattan fazla düşmesine neden olabilmektedir. İki çalışmanın bulguları eğitim amaçlı seyahatlerde güvenli ortamların günlük ulaşım rutininde yürüme süresini de arttırdığını göstermektedir.

Herkes için tasarlanmış, evrensel tasarım kurallarına uygun mekânlar engelli ve herhangi bir sebepten hareketi kısıtlı olan kullanıcılar için yayalığın tercihinde önemli bir faktör olarak ön plana çıkmaktadır. Araştırmaya katılan engelli ve hareketi kısıtlı bireyler ile diğer katılımcılar arasında, herkes için yürüme ölçütünde anlamlı farklılık gözlenmiştir. Yürüme deneyimini kısıtlayan unsurlar herkes için yürüme ölçütünde, talebi de ortaya çıkarmaktadır.

Spor amaçlı ve gezinti amaçlı yapılan seyahatlerde; ulaşım, eğitim, alışveriş ve eğlence amaçlı yürüyüşlerden farklı olarak "yürüme süresi" ölçütünde anlamlı farklılığa rastlanmıştır. Spor ve gezinti amaçlı yürüyenlerin büyük bir çoğunluğu günlük ortalama seyahatlerini 30 dakikanın üstüne çıkarmakta; kısa mesafeli seyahatlerde de yürümeyi tercih etmektedirler. Günlük yürüme süresi 60 dakikanın üzerinde seyreden katılımcılar ile günlük 15 dakikanın altında yürüyenler arasındaki anlamlı farklılık göstermiştir ki: yürüyerek seyahat etmeye karar verme aşamasında seyahatin hangi amaçla yapılacağı ve ne kadar süreceği önemlidir. Benzer şekilde Yang ve Diez-Roux (2012), rekreasyon amaçlı yürüyüşlerde, yürüme mesafesinin ve süresinin diğer yürüyüş amaçlarına göre önemli ölçüde daha uzun olduğu bulgusuna ulaşmışlardır.

Her koşulda/zamanda yürüme ölçütü değerlendirildiğinde, erkekler için akşam saatlerinde ve yağmurlu havalarda yürümek, kadınlara göre; genç yetişkinler için orta yaşlı katılımcılara göre daha tercih edilebilirdir. Ayrıca akşam saatleri, yağmurlu ve rüzgârlı havalar alışveriş için yapılacak olan yürüyüşlerde seyahat tercihini negatif etkilemektedir. Robertson'a (1993) göre hava koşullarının sert olduğu zamanlarda yürüyerek yapılan seyahatlerin düşmesine karşın yapay iklimlendirilmiş kapalı alışveriş galerilerine olan tercihin artmasının kanıtlarından biridir. Cervero ve Duncan (2003) yürüme ve bisiklete binme tercihi üzerine yaptıkları çalışmada dik eğimin, akşam karanlığının ve yağmurun yürümeden vazgeçirdiği bulgusuna ulaşmışlardır. Fakat günlük yürüme rutininde spor amacını taşıyan katılımcıları yürümekten vazgeçirmemiştir. Yine koşullar günlük rutininde 60 dakika üstünde yürüyen katılımcıları yürüyerek yapacakları seyahatlerden vazgeçirmemiştir. Humpel ve arkadaşları da (2004), iklimsel hava koşullarının yüksek egzersiz yapan kişilerin yürüme algısını değiştirmediği sonucuna ulaşmıştır.

Eğim faktörü genellikle yürüme tercihini olumsuz etkileyen bir faktördür. Özellikle yokuş yukarı hareket etme zorunluluğu yürüme tercihinde olumsuz etkiye sebep olmaktadır. Eğimin dik olduğu yerlerde yokuş bir bariyer olarak algılanmaktadır (Broach, Dill, 2015; Larranaga vd., 2019). Eğim %10'un üzerine çıktığında yürüme eğilimi dramatik bir şekilde azalmaktadır. Eğimdeki %1'lik bir artış yürüme tercihinde %10'luk bir kayba sebep olmaktadır (Meeder vd., 2017). Fakat YT ölçeği sonuçlarına göre spor amaçlı yapılan yürüyüşlerde ve günlük rutinin içinde en az 90 dakika yürüyerek yapılan seyahatlerde kullanıcılar eğime daha toleranslıdır.

Otomobil kullanımını azaltma hedeflerinin başarılı olması için, yaya veya bisiklet kullanımına hizmet eden altyapı inşasının tek başına yeterli olduğu söylenemez. Bunun yanı sıra kullanım alanları arasındaki mesafenin azaltılması, aktif ulaşım biçimlerinin kullanılması için toplumsal bilinçlendirme ve toplumsal desteğin kazanılması gerekmektedir (Schneider, 2011). Bu nedenle her şeyden önce kullanıcı, seyahatine yaya olarak başlayıp yaya olarak bitirmek zorunda olduğunun farkında olmalıdır. Bu çalışmada hazırlanan yürüme tercih ölçeğinde, yürünebilir kentsel koridorların planlamasında kullanıcı tercihleri önemsenmiştir.

Anketin geliştirilme sürecinde planlama çalışmalarında önemsenen doğal ve kültürel yapı ile demografik yapı gözetilmiştir. Bu nedenle yürünebilir kentsel koridor planlama çalışmalarında ön çalışma olarak kullanılabilecek nitelik taşımaktadır. "Fakat yürümede eğim", "her koşulda/zamanda yürüme" ve "yürüme süresi" faktörlerinin uyum geçerliliği konusunda geliştirilmesi gerekmektedir. Faktörlerin 2'şer ifade tarafından temsil edilmesi uyum geçerliğini düşüren sonuçlar doğurabilmektedir (Hair, vd., 2009). Bu nedenle içsel tutarlılığın arttırılması için eğimli alanlarda, yürüme tercihini etkileyen seyahat süresi konusunda ve olumsuz sayılabilecek hava/ortam koşullarında yürüme tercihini ölçmeye yönelik daha fazla madde eklenmelidir. Bu yürüme tercih ölçeği farklı mekânlarda da kullanıcının yürüme tercihini anlamada kullanılabilir ve kullanıldığı mekânın kullanıcıların yapısına göre farklı ölçütler ortaya çıkarabilir.

4.3. Uzman Anketi ve Koridor İşlevi Tartışması

Trabzon'da 3 farklı dönemden günümüze ulaşan tarihî koridorların günümüzdeki işlevlerinin saptanabilmesi için yapılan anket sonucunda, 30 uzman katılımcının verdiği puanların aritmetik ortalaması alınarak "Likert Skalası"na göre değerlendirilmiştir.

Değerlendirme sonucunda 3,41 ve üzerinde puan alan mekânsal koridor unsurları Tablo 35'de gösterilmiştir. Böylece koridor işlevlerinde etkiye sahip unsurlar ortaya çıkarılmıştır. Uzman katılımcıların ortalama puanları değerlendirildiğinde, bazı koridor unsurlarının birden fazla işlev için 3,41 puan ortalamasının üzerinde değerlendirildiği görülmektedir. Bu aşamada unsurların aldığı ortalama puanlar arasındaki fark ve standart sapma değerlendirilmiştir. İşlev için en etkili unsur veya unsurlara karar verilerek kalın yazı tipiyle gösterilmiştir.

Üç farklı koridor unsurunun ise 3,41'in altında puan aldığı görülmektedir. İlgili unsurlar; "Diğer mezarlıklar", "Taksi durakları" ve "Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)"dır. Tablo 35'de işlevler altında aldıkları puanlar altı çizili olarak gösterilmiştir.

Tablo 35. Koridor işlevlerinde değerlendirilen koridor unsurlarının ortalama puanları

	Mekânsal Koridor Unsurları	Ticaret Koridoru	Tarih, Kültür ve Turizm Koridoru	Rekreasyon Koridoru	Ekolojik Koridor
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)		**4,800**	3,533	
2	Sur kapıları		**4,667**		
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)		**4,700**		
4	Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)	**3,533**	**3,500**		
5	Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten, pazar vs.)	**4,433**	**4,633**		
6	Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)		**4,733**		
7	Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)		**4,833**	3,767	
8	Geleneksel konutlar		**4,600**		
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar		**3,700**		
10	Tarihî limanlar ve liman yapıları	3,633	**4,400**		
11	Tarihî mezarlıklar ve türbeler		**4,167**		
12	Tarihî çeşmeler		**4,200**		
13	Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)		**4,500**	3,667	
14	Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)		**4,500**	3,600	
15	Diğer Mezarlıklar				2,933
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	**4,533**	4,133		
17	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)	**4,167**			

Tablo 35’in devamı

18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	**4,300**	3,700		
19	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)	**4,000**			
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	**4,667**	**4,367**		
21	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)	**4,133**			
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	**4,200**	3,767		
23	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihî olmayan dükkânlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)	**3,933**			
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	**4,333**	**4,567**		
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	**4,400**	3,800		
26	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	**4,100**			
27	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihî olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...	**3,900**			
28	Tarihî yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	**4,467**	**4,500**		
29	Tarihî olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...	**4,100**			
30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)		**4,667**		
31	Müzeler	3,767	**4,667**	3,867	
32	Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)	**3,567**			
33	Alışveriş merkezleri	**4,267**			
34	Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)	**4,533**	**4,500**	3,967	
35	Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)	**4,767**	3,833		
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler	**4,233**	3,700	**4,267**	
37	Parklar			**4,667**	**4,200**
38	Meydanlar	3,800	3,767	**4,567**	3,467
39	Antik ipek yolu güzergâhı		**4,200**	3,800	
40	Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)		**4,333**		
41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)	3,533	**4,200**		

Tablo 35'in devamı

42	Kuzey-güney doğrultulu koridorlar				**3,700**
43	Doğu-batı doğrultulu koridorlar				**3,533**
44	Mesire alanları			**4,467**	**4,200**
45	Bitkilendirilmiş koridorlar			**4,267**	**4,533**
46	Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)	**4,167**			
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri		3,867	**4,500**	**4,600**
48	Tepeler			3,667	**4,667**
49	Sırtlar			3,433	**4,567**
50	Havaalanı ve terminal	**3,733**			
51	KTÜ Kanuni Kampüsü			**3,533**	**3,567**
52	Taksi durakları	3,100			
53	Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)	3,233			
54	Tiyatro ve Sinema	3,667	3,467	**3,900**	
55	Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)			**3,567**	
56	Kıyıya açılan sokaklar		3,500	**4,067**	3,833
57	Kıyı çizgisi		3,567	**4,367**	**4,400**

Sur, kale ve antik kent gibi arkeolojik eserler, bir yörede yaşamış olan medeniyetlerden günümüze kalan eserler olarak özellikle kültürel turizm imkânı sağlayan kültürel değerlerdir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1988). Uzman katılımcılar, "Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)" unsuruna tarih/kültür/turizm işlevi için 4,800; rekreasyon işlevi için 3,533 puan vermiştir. Yani rekreasyon işlevi için oldukça önemli görülmesine rağmen tarih/kültür/turizm işlevi için çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Surlar, Trabzon'daki en önemli kültür mirası yapılarındadır. Surların tarih/kültür/turizm işlevi altında aldığı ortalama puanı bu yargıyı desteklemektedir. Ayrıca surların bir parçası olan "Sur kapıları" ve "Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)" yine tarih/kültür/turizm işlevi altında çok önemli kategorisine girmiştir.

"Kamu hizmeti veren tarihî yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)" ticaret işlevi için 3,533 puan; tarih/kültür/turizm 3,500 puan almış, iki işlev için de oldukça önemli görülmüştür. Ticaret işlevinde standart sapma 1,22428 iken, tarih/kültür/turizm işlevinde 1,16708'dir. Banka gibi kamu hizmet yapıları ticaretin yoğunlaştığı yerlerde yoğunlaşır. Bu konuda, Trabzon'daki en spesifik örnek Kahramanmaraş Caddesi'dir. Ayrıca bu kamu hizmetlerinin, bir tarihî yapının bünyesinde sürdürülmesi tarih/kültür/turizm işlevini de beslemektedir. Dolayısıyla bu unsurdaki puanların ve standart sapmaların oldukça yakın olması, kamu hizmeti verilen tarihî yapıları iki unsur için de önemli kılmıştır. Bir diğer benzer örnek "Tarihî ticari yapılar (Han, hamam, bedesten, pazar vs.)"dır. Hem ticaret işlevi için hem de tarih/kültür/turizm işlevi için çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Standart sapmalara bakıldığında ticaret

işlevinde 0,97143; tarih/kültür/turizm işlevinde 0,61495 olmasından uzman katılımcıların birbirine yakın puanlar verdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla ticari yapıların tarihî özelliğinin de olması iki unsuru da beslemektedir. Tarihî limanlar ve liman yapıları ticaret işlevi için 3,633 puan alarak oldukça önemli olarak değerlendirilirken, tarih/kültür/turizm işlevi için 4,400 puan alarak çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Limanlar ticari faaliyetler için başlangıç veya bitiş noktalarıdır. Malların geldiği, gönderildiği ve depolandığı ticaret merkezleridir. Trabzon limanı antik çağlardan beri kullanılagelmektedir. Fakat günümüzdeki halini 1950'lerden sonra almıştır. Liman sınırları içinde yer alan gümrük binaları Erken Cumhuriyet Dönemi'nden kalan yapılardır.

Yörenin tarihini yansıtan, günümüze kadar ulaşabilmiş cami, han, hamam, kervansaray, türbe, su kemeri, çeşme, tescilli yapı, sokak, saat kulesi, anıt ağaçlar gibi unsurlar özellikle kültür turizmini besleyen değerlerdir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1988). Dini toplantılara katılmak veya izlemek için, hac görevini yerine getirmek için ya da dinlerin kutsadığı mekânları görebilmek için yapılan seyahatler ve konaklamanın oluşturduğu turizm, dinsel turizm olarak adlandırılmaktadır (Karaküçük, 2014). Dini biçimleri deneyimleyerek onlarla ilgili sanat, mimari, yemek ve diğer gelenekleri öğrenmek inanç turizminin amaçlarını teşkil eder (Gabor, 2016). Trabzon Bizans, Komnenos Hanedanlığı ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinden kalma pek çok tarihî dini yapıya sahiptir. Bu nedenle uzman anketinde yer verilen "Tarihî dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)" ifadesinin, uzmanlardan tarih/kültür/turizm işlevi için 4,733 ortalama puan aldığı görülmektedir. Trabzon'da halen farklı dinlerden insanlar bir arada yaşayabilmektedir. Bugün aktif olarak hizmet veren kültür mirası St. Maria Kilisesi ve Esentepe Mahallesi'ndeki Hristiyan Mezarlığı, Müslüman ağırlıklı nüfusa sahip Trabzon'un hoşgörü kültürünün bir göstergesi kabul edilebilir. Ayasofya Camii, Kızlar Manastırı, Fatih Camii, Yenicuma Camii, Gülbahar Hatun Camii, St. Anne Kilisesi gibi kentin çok önemli dini yapıları ve bunların tarihî özellikleri, tarih ve turizm işlevini de beslemektedir.

Köprüler zorunluluktan inşa edilen insanlık tarihinin en önemli ulaştırma yapılarındandır. Köprüler tüm insanlık tarihindeki en önemli yapılar arasındadır. Tarih boyunca nehirlerin, boğazların ya da vadilerin geçilebilmesi için inşa edilerek, karşıya geçişi sağlamakla birlikte mesafenin kısaltılmasına da imkân vermiştir. (Tanrıverdi ve Gürel, 2019). Pek çok farklı medeniyete ev sahipliği yapmış olan ülkemizde kültürel miras özelliği taşıyan pek çok tarihî yığma köprü, yapıldığı dönemle ilgili izler taşımaktadır (Akın vd., 2019). Trabzon üç önemli vadi üzerinde üç önemli tarihî köprü barındırmaktadır. Yapıldığı

dönemle ilgili bilgiler veren köprüler "Tarihî köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)" ifadesi ile sorgulanmıştır. Söz konusu unsur tarih/kültür/turizm işlevi için 4,833; rekreasyon işlevi için 3,767 ortalama puanlar almıştır. Nitekim unsur, daha yüksek ortalama puan aldığı tarih/kültür/turizm işlevi için daha etkili bulunmuştur.

"Tarihî su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)" 4,500 puan ile tarih/kültür/turizm işlevi altında çok önemli olarak; 3,667 puan ile rekreasyon işlevi altında oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. Tarih/kültür/turizm işlevi altında aldığı puanla rekreasyon işlevi altında aldığı puan arasındaki bariz fark nedeniyle bu çalışmada yüksek puanlı işlevde değerlendirmiştir.

Tarih/kültür/turizm işlevi için geleneksel konutlar 4,600; terkedilmiş geleneksel konutlar 3,700 ortalama puan almıştır ve bu işlevin altında değerlendirilmiştir.

"Tarihî askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)" tarih/kültür/turizm işlevi altında 4,500 puan alırken, rekreasyon işlevi için 3,600 puan almıştır. Günümüz kullanımlarına bakıldığında tarihî askeri yapılarda veya bulunduğu mevkilerde kafe, restoran, gazino veya konaklama hizmeti verilmesi, rekreasyon işlevi için oldukça önemli olduğu sonucunu desteklemektedir. Fakat uzman katılımcılar yapıların tarihî olmasını daha etkili bulmuştur. Bu nedenle tarih/kültür/turizm işlevi altında değerlendirilmiştir.

"Tarihî mezarlıklar ve türbeler", 4,167 puan ile; "Tarihî çeşmeler" ise 4,200 puan ile tarih/kültür/turizm işlevi altında değerlendirilmiştir. "Diğer Mezarlıklar" unsuru tüm işlev altında 3,41'in altında kalmıştır. En yüksek puanı 2,933 ile ekolojik işlev altında almış ve bu işlev için orta derecede önemli bulunmuştur.

Uzman katılımcılar ile yapılan anket sonuçları değerlendirildiğinde, kültür mirası kategorisinde değerlendirilebilecek tüm unsurlar tarih/kültür/turizm işlevi altında kategorize edilmiştir. Görülmektedir ki tarihî yapılar, hangi amaca hizmet ederse etsin tarih/kültür/turizm işlevine mutlaka katkı vermektedir.

Kentsel alanlarda mezarlıklar açık ve yeşil alanlar kategorisinde değerlendirilmektedir. Yanı sıra mezarlıklar sadece merhumla yakınları için değil pasif rekreasyon için de önemlidir (Tanrıverdi, 1975; Morritt, 1986). Ekolojik olarak, bünyesinde barındırdığı pek çok bitkinin ve hortikültürel faaliyetlerin yanı sıra yaban hayatına da habitat olabilir. Tören ve anma alanı, kuş gözlemi, kamu yararı çalışmaları ve öğretim fırsatları sunabilir (Uslu, 2010). Bu nedenle ekoloji ve rekreasyon işlevlerine etkide bulunabilmektedir. "Diğer mezarlık" unsuru olarak değerlendirilebilecek, çalışma alanına,

en yakın mezarlık Trabzon Belediye Meclisi tarafından 1962'de resmen onaylanan Bahçecik Mahallesi içindeki Bahçecik Mezarlığı'dır (URL-29, 2021). Bahçecik Mezarlığı'na ulaştıran, 1960 öncesine ait bir güzergâh izine rastlanmadığından bu unsur elenmiştir.

Anketteki 16-29., 32. ve 33. ifadelerde ticari yapı ve zemin kat dükkân kullanımları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Ticaret ve hizmet sektöründe ürünün niteliği ile sunuldukları veya pazarlandıkları dükkân yapılarının niteliklerinin kombinasyonlarıyla oluşturulan ifadeler uzman katılımcılara yöneltilmiştir. Bu ifadelere verilen puanlar değerlendirildiği zaman tamamının ticaret işlevini beslediği görülmektedir. Aşağıda yer alan "Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği" 19. madde, g bendinde yer alan ticaret alanı bileşenleri ve uzman katılımcıların verdiği puanlar değerlendirilerek pazarlama ve hizmet kalemlerini içeren ticari üniteler, ticaret koridoru altında kategorize edilmiştir.

"g) Ticaret alanı: Bu alanlarda;

1) İş merkezleri, yönetim binaları, banka, finans kurumları, ofis-büro, çarşı, çok katlı mağazalar, otoparklar, alışveriş merkezleri, konaklama tesisleri,

2) Sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi sosyal ve kültürel tesisler ile lokanta, restoran, gazino, düğün salonu gibi eğlenceye yönelik birimler,

3) (Değişik:RG-25/7/2019-30842) Sağlık kabini ve muayenehane,

4) (Mülga:RG-25/7/2019-30842)

gibi ticaret ve hizmetlere ilişkin yapılar yapılabilir."(URL-45, 2017).

Tarihî özellikli yapılardaki ticari ünitelerde yöresel/geleneksel ürünlerin pazarlanması ve sunulması ya da konaklama hizmetinin verilmesi tarih/kültür/turizm işlevi için de çok önemli görülerek iki işlev altında da kategorize edilmiştir. Yenil ve Akyazı'ya (2019) göre, konaklama ve altyapı gibi ihtiyaçların turizm odaklı işlevlendirildiği kültürel miras yapılarının, çevresel peyzaja uyumlu olarak bir koridor üzerinde planlanması, kentin ekonomik gelişimine katkı sağlayacaktır. Böylece sadece ziyaretçi gereksinimleri değil yerel halkın ihtiyaçlarının da gözetildiği bir turizm yaklaşımı meydana çıkacaktır. Dolayısıyla tarihî yapıların kültürel değerlerle planlanması ticarete imkân vermekle birlikte tarih ve kültürü yansıtarak turizme de katkı sağlayacaktır. Sunulan ürünün, geleneksel/yöresel özelliklere sahip olmaması fakat satışının veya sunumunun yapıldığı yapının tarihî özellikli bir ticari ünite olması, uzman katılımcılar tarafından yine tarih/kültür/turizm işlevi için "oldukça önemli" kategorisinde değerlendirilmiştir. Ama "çok önemli" kategorisinde değerlendirilmediği için ticaret işlevi altında daha önemli bulunmuştur. Alışveriş merkezleri ve diğer ticarethaneler doğrudan ticaret işlevi altında kategorize edilmiştir.

Futbol Trabzon için oldukça önemli bir yere sahiptir. 2021 yılından itibaren Millet Bahçesi olarak kullanılan alan (Kavak/Kabak Meydanı), 1966-2017 yılları arasında Avni Aker Stadyumu adıyla hizmet vermiştir. Bahçenin batısında, Avni Aker Stadyumu'nun tribünlerinin bir parçası bırakılmıştır. "Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)", uzman katılımcılar tarafından önemsenen bu kalıntı, 4,667 puan ile tarih/kültür/turizm işlevi altında çok önemli bir etkiye sahip olduğu yönünde değerlendirilmiştir.

Kentsel alanlarda çeşitli kullanımlar ya da mekânlar, kentin kimlik öğeleri içinde yer almaktadır. Trabzon'da kent halkı tarafından bilinen, kendine özgü hikayesi ve ürünüyle kimlik edinmiş mekânlar, "Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)" tarafından ifade edilmektedir. Bu ifade uzman katılımcılar tarafından, ticaret için 4,533 puan ve tarih/kültür/turizm için 4,500 puan alarak söz konusu işlevler için çok önemli olarak değerlendirilirken, rekreasyon işlevinde 3,967 puan alarak oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. Bu mekânlar ayrıca kendi isim ve ürünleriyle popülerlik kazanmışlardır. Dolayısıyla "Trabzon için özelleşmiş mekânlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)" unsuru hem ticaret işlevine hem de tarih/kültür/turizm işlevine etki etmektedir.

Pazar yerleri açık ve kapalı alanlarda hizmet veren mekânlar olarak yöresel ürünlerin de satıldığı alanlardır. Çalışma alanında 1 adet kapalı pazar alanıyla birlikte farklı günlerde kurulan 4 adet semt pazarı yer almaktadır. "Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)" ifadesinde belirtilen kadınlar pazarı Pazarkapı Mahallesi içinde yer almaktadır. Taze sebze-meyve gibi ürünlerin yanında yöresel gıda ürünlerinin de bulunduğu, tarihî kent çekirdeğinin hemen bitişiğinde kent için kültürel anlam da taşıyan, köylü kadınların kendi ürettiği ürünlerinde pazarlayabildiği özellikli bir mekândır. Ticari işlev için 4,767, puan alarak çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Tarih/kültür/turizm işlevi için ise 3,833 puan alarak oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. Ticaret koridorları için daha yüksek etki puanına sahip olduğu için söz konusu işlev altında değerlendirilmiştir. "Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)" ifadesinin ise 4,167 puan ile doğrudan etkilediği görülmektedir. Belirli günlerde kurulan semt pazarlarının, özellikle kurulduğu günlerde koridorun ticari özelliğini beslediğini söyleyebiliriz.

"Parklar", "Mesire alanları", "Bitkilendirilmiş koridorlar", "KTÜ Kanuni Kampüsü", "Vadiler", "Kıyı çizgisi", "Tepeler" ve "Sırtlar" ifadelerindeki unsurlar hem rekreasyon işlevi hem de ekolojik işlev için öne çıkmaktadır. "Parklar" rekreasyon işlevi için 4,667

ortalama puan alarak çok önemli, ekolojik işlev için 4,200 ortalama puan alarak oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. "Mesire alanları" rekreasyon işlevi için 4,467 ortalama puan alarak çok önemli, ekolojik işlev için 4,200 ortalama puan alarak oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. "Bitkilendirilmiş koridorlar" rekreasyon işlevi için 4,267 ortalama puan, ekolojik işlev için 4,533 ortalama puan alarak, söz konusu iki işlev için de çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Yeşil alanlar sahip oldukları toz filtreleme, yağmur ve sel suyunu düzenleme, rüzgârı yavaşlatma, mikrobiyal arıtma bitkisel ve hayvansal çeşitliğin korunması, nem seviyesini arttırma ve iklimi düzenleme özelliklerden dolayı ekolojik işleve sahiptir (Baud-Bovy, 1998). Bu nedenle "Parklar", "Mesire alanları" ve "Bitkilendirilmiş koridorlar" iki işlev altında değerlendirilmiştir. Doğal oluşumlar olan "Vadiler", "Tepeler", "Sırtlar" ve "Kıyı çizgisi" ekolojik işlev altında sırasıyla 4,600, 4,667, 4,567, 4,400 ortalama puanlarla çok önemli şeklinde değerlendirilmişlerdir. "Vadiler" ve "Kıyı çizgisi" ifadelerinin sırasıyla aldığı 4,500 ve 4,367 ortalama puanlar rekreasyon işlevine çok önemli derecede; 3,867 ve 3,567 ortalama puanlar tarih/kültür/turizm işlevine oldukça önemli derecede etki ettiği yönündedir. "Tepeler" ve "Sırtlar" sırasıyla rekreasyon işlevi için 3,667 ve 3,433 ortalama puan alarak oldukça önemli şeklinde değerlendirilmişlerdir. Bunun sonucunda Trabzon'da vadiler rekreasyon ve ekolojik işlev altında, sırtlar ve tepeler ekolojik işlev altında değerlendirilmiştir.

"Meydanlar" ifadesi incelendiği zaman tüm işlevlerde önemsendiği görülebilmektedir. Fakat 4,567 ortalama puan ile rekreasyon işlevi üzerindeki etkisinin ön planda görünmektedir. Meydanlar sert zeminin yoğunluğundan dolayı ekolojik işlevi yüklenmese de kent halkı için önemli rekreasyon alanlarıdır (Baud-Bovy, 1998). Diğer işlevlerde oldukça önemli puan aralığında kalan "Meydanlar"ın rekreasyon işlevine en yüksek etkiyi ettiği görülmektedir.

Uzman katılımcıların verdiği puanlar değerlendirildiğinde "Yayalaştırılmış sokak ve caddeler", "Kuzey-güney doğrultulu koridorlar", "Doğu-batı doğrultulu koridorlar" ve "Kıyıya açılan sokaklar" ifadelerinde geçen sokakların çeşitli özellikleri, işlevler üzerinde farklı etkilere sahiptir. "Yayalaştırılmış sokak ve caddeler" unsuru, ticaret işlevi için 4,233, rekreasyon işlevi için 4,267 ortalama puan alarak uzman katılımcılar tarafından çok önemli olarak değerlendirilmiştir. Yayalaştırılmış ticari koridorların kullanıcı sayısının arttığı bilinmektedir. Ayrıca yaya caddeleri sunduğu aktivite çeşitliliği ile rekreasyon olanakları sunan mekânlardır. Özkan, (2017) Uzun Sokak'ı bir ticaret caddesi olarak değerlendirmiş, yayalaştırıldıktan sonra sokak üzerindeki rekreasyonel faaliyetlerde artış olduğunu

kaydederek bu durumun yaya trafiği hacmini de arttırdığını belirtmiştir. Söz konusu unsurun tarih/kültür/turizm işlevi üzerine etki puanı 3,700'dür. Trabzon'daki yayalaştırılmış sokakların Uzun Sokak, Kahramanmaraş Caddesi, Semerciler ve Kemeraltı caddeleri olduğu düşünüldüğünde, tarih/kültür/turizm işlevi için oldukça önemli olarak değerlendirilmesi tesadüfi bir sonuç değildir. Unsurun işlevler arasında aldığı puanların standart sapmalarının birbirine yakın değerde olması, uzman katılımcıların değerlendirirken benzer düşünceler ile puanlandırdığı şeklinde yorumlanabilir. Bu nedenle "Yayalaştırılmış sokak ve caddeler" unsurunun, ticaret ve rekreasyon işlevleri üzerinde daha etkili olduğu saptanmıştır. "Kuzey-güney doğrultulu koridorlar" ve "Doğu-batı doğrultulu koridorlar" sırasıyla 3,700 ve 3,533 ortalama puanlar ile ekolojik işlev için oldukça önemli olarak değerlendirilmiştir. Lambert (2010c), Trabzon imar planında kentin havalandırılması için kıyıya dik uzanan yollar açılması gerektiğinin altını çizmiştir. Çalışmada "Kıyıya açılan sokaklar" ifadesi rekreasyon işlevi için 4,067; ekoloji işlev için 3,833; tarih/kültür/turizm işlevi için 3,500 ortalama puan ile her üç işlev için de oldukça önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Söz konusu unsur rekreasyon işlevi için daha yüksek ortalama puana sahiptir. Ayrıca rekreasyon, ekoloji, tarih/kültür/turizm işlevleri için aldığı puanların standart sapması sırayla 1,01483, 1,22474, 1,44039'dur. Rekreasyon işlevinde daha yüksek puana sahip olması ve standart sapma değerlerine göre farklılaşmanın daha düşük olasından dolayı söz konusu işlev altında değerlendirilmiştir. Çalışma alanı sınırları içerisinde kalan tek doğal kıyı çizgisi Ganita (Kalepark) falezleridir. Sahil yolunun yapımı sırasında yapılan dolgu alanı, günümüzde yapay bir yeşil alan ve park vasfına sahiptir. Bünyesindeki yürüyüş yolları, bisiklet parkurları ve cafe/büfe gibi yapılarla rekreasyonel amaçlara hizmet ettiği söylenebilir. Kıyı çizgisinin rekreasyon işlevi altında rol alması ve kıyıya açılan sokakların kıyıya bağlayıcı olması "Kıyıya açılan sokaklar" unsurunun rekreasyon işlevi üzerindeki etkisi beslenmektedir. Yanı sıra söz konusu unsurda geçen sokaklar kuzey-güney doğrultuludur. "Kuzey-güney doğrultulu koridorlar" unsurunun ekolojik işlev altında değerlendirilmesinden dolayı, tekrardan kaçınmak açısından "Kıyıya açılan sokaklar" unsuru ekolojik işlev altında değerlendirilmemiştir.

Bu çalışmada ayrıca "KTÜ Kanuni Kampüsü" ifadesine de yer verilerek cumhuriyet sonrası kurulan 4. Üniversite olma özelliğine sahip kurumun yerleşkesinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Doğrudan çalışma alanı sınırlarında olmamasına rağmen kampüslerin rekreasyon işlevi ve yerleşkenin yeşil alan varlığı uzman katılımcı tarafından oldukça önemli

şeklinde değerlendirilmiş, rekreasyon işlevi için 3,533; ekolojik işlev için 3,567 ortalama puanlar almıştır.

"Taksi durakları" ve "Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)" ticaret işlevi için sırasıyla 3,100 ve 3,233 ortalama puanlar alarak orta derecede önemli olarak değerlendirilmişlerdir. 3,41'in altında kaldığı için işlevler altında değerlendirilmemiştir.

"Antik İpek Yolu güzergâhı", "Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)" ve "Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)" ifadelerine verilen puanlar değerlendirildiğinde, koridorların geçmişten günümüze yansımalarında bazı farklılıklar olduğu görülmektedir. Söz konusu üç unsur tarih/kültür/turizm işlevi altında sırasıyla 4,200, 4,333 ve 4,200 ortalama puanlar almışlardır. "Antik İpek Yolu güzergâhı" rekreasyon işlevi için 3,800; "Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)" ticaret işlevi için 3,533 ortalama puan almıştır. En yüksek ortalama puanı tarih/kültür/turizm işlevi altında aldıkları için, bu işleve daha çok etki ettikleri şeklinde değerlendirilmişlerdir. Erüz ve Erbaş'a (2021) göre Karadeniz Bölgesi'ndeki tarihî yollar, bünyelerinde barındırdıkları doğal güzellikler, tarihî bölgeler ve yapılarla, ulusal ve uluslararası önemde sürdürülebilir kültür ve eko turizm rotaları olarak fırsatlar sunarlar. Dolayısıyla geçmişte askeri, ticari ve ulaşım amaçlı kullanılan bu yolların günümüzde sunduğu fırsatlar uzman anket sonuçlarıyla yakından ilişkilidir.

Sanat, felsefe, tiyatro, folklor gibi kaynaklar sanatsal kültür unsurlarıdır. Bu unsurlar, ileri uygarlıklarda duyguları ve düşünceleri aktarma araçlarıdır (Çeçen, 1996). Tiyatro ve sinema gibi mekânlar, insanların izleyici olarak katıldığı pasif rekreasyon imkânı sunan eğlence (Karaküçük, 2014), kültürel etkinlik (Wang, 2008) ve ticaret kuruluşlarıdır (URL-45, 2017). Koridorlar üzerinde yer alan "Tiyatro ve Sinema" unsuru ticaret işlevi için 1,29544 standart sapmayla 3,667; tarih/kültür/turizm işlevi için 1,13664 standart sapmayla 3,467; rekreasyon işlevi için 1,37339 standart sapmayla 3,900 ortalama puan almıştır. Her üç unsur için de "oldukça önemli" kategorisi içinde yer aldığı ve birbirine yakın standart sapma değerlerine sahip olduğu görülmektedir. Trabzon özelinde düşünüldüğü zaman, sinema ve tiyatro binalarının tarihî bir yapı bünyesinde değildir. Kullanıcı için ticaretten ziyade rekreasyon amaçlı kullanılması nedeniyle rekreasyon işlevi altında değerlendirilmiştir. Müzeler de sinema ve tiyatro gibi kültürel rekreasyon imkânı sunan (Wang, 2008) ticari mekânlardır (URL-45, 2017). International Council of Museums'un

(ICOM) 24 Ağustos 2022 tarihli olağanüstü toplantısında kabul edilen müze tanımı şöyledir: "Somut ve somut olmayan mirası araştıran, toplayan, koruyan, yorumlayan ve sergileyen, kâr amacı gütmeyen, toplumun hizmetinde olan kalıcı bir kurumdur. Halka açık, erişilebilir ve kapsayıcı müzeler, çeşitliliği ve sürdürülebilirliği destekler. Eğitim, keyif, yansıtma ve bilgi paylaşımı için çeşitli deneyimler sunarak etik, profesyonel ve toplulukların katılımıyla çalışır ve iletişim kurarlar." (URL-46, 2023). "Müzeler" unsuru ticaret işlevi için 3,767, rekreasyon işlevi için 3,867 ortalama puanlar alarak oldukça önemli olarak değerlendirilirken, tarih/kültür/turizm işlevi için 4,667 ortalama puan alarak çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Çalışma alanı sınırlarında "Müzeler" seçeneği altında değerlendirilebilecek 9 adet müze bulunmaktadır. Bunlardan 7 tanesi (Trabzon Müzesi/Kostaki Konağı, Trabzon Tarih Müzesi, Şamil Ekinci Trabzonspor Müzesi, Türk Eğitim Tarihi ve Teknoloji Müzesi, Trabzon Muhibbi Müze Edebiyat Kütüphanesi, Trabzon Fen Lisesi Eğitim Tarihi Müzesi ve Kanuni Evi) çeşitli anıtsal yapılar bünyesindedir. Dolayısıyla "Sinema ve Tiyatro" unsurundan farklı olarak tarihî ve kültürel objelerin kâr amacı güdülmeden sergilendiği müzeler, rekreasyondan ziyade Trabzon özelinde tarih/kültür/turizm işlevinde daha etkilidir.

Kamusal alanlardaki heykeller kent sakinlerine kültürel eğitim ve eğlence imkânı sağlarlar (Dumas vd., 2007; Robinson, 1910). Uzman anketinde, "Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)" ifadesi, 3,567 ortalama puanla sadece rekreasyon işlevi altında "oldukça önemli" kategorisinde değerlendirilmiştir. Kentsel rekreasyon alanı olan açık ve yeşil alanlarda yer alan heykeller mekânı çekici hale getirirken, rekreasyon esnasında keyifli bir eğitici faktördür (Robinson,1910). Trabzon'un en önemli açık ve yeşil alanları çeşitli plastik objeler barındırmaktadır. Meydan'daki Atatürk Heykeli, Fatih Parkı ve Ganita'daki büstler, Kanuni Parkı'ndaki Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman heykelleri, Atapark'taki Atatürk heykeli, serander, savaş topu ve saat kulesi bunlardan bazılarıdır. Bu unsurlar, Trabzon'da valilik yapan Osmanlı padişahlarını tanıma, ülkemizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ü tanıma, savaşta kullanılan toplara dair fikir edinme, Karadeniz'e özgü mimariyapılardan biri olan seranderi tanıma ya da büstleri bulunan önemli şahsiyetleri tanıma gibi fırsatlarla eğitimi rekreasyonun bir çıktısı olarak sunarlar.

4.4. Odak Grup Görüşmesi Tartışması

Nitel araştırmaların nicel araştırmalarla birlikte kullanılması, herhangi birinde elde edilen bulguların bir diğer yöntemle denetlenmesinin sağlanmasıdır. "Üçgenleme mantığı" olarak tanımlanan bu yöntem geçerliliği de arttıran bir çalışma niteliğindedir. Ayrıca "nicel ve nitel araştırma genel bir görünüm sağlamak için birleştirilir" (sf. 232) yani herhangi bir zamanda farklı yerlerde olamayan araştırmacı boşlukları doldurmak için iki araştırma yöntemini birleştirebilir (Punch, 2005). Bu araştırmada; nicel analiz sonuçlarının geliştirilmesi, geçerliğin arttırılması ve nicel analiz sonuçlarının denetlenmesi için literatür katkısının yanı sıra uzman katılımcılarla odak grup görüşmesi yapılmıştır.

Yürünebilirlik bütüncül düşünülmesi gereken bir kavramdır. Bu nedenle odak grup görüşmesi neticesinde bağlantılılık ön plana çıkan bir kriter olarak bütün ana başlıkların altına eklenmiştir. Ana başlıkların doğru bir aradalığı ve alt kriterlerin birbiriyle üst kriteri güçlendiren ilişkisi, henüz koridorların planlanması aşamasında daha etkili bir çerçevede yürünebilirlik değerlendirmesi sağlayacaktır. Odak grup görüşmesinde her alt ölçüt, altında toplandığı üst ölçüt özelinde irdelenmiştir.

- Çekici Yürüme: "Güzergâhın ağaçlandırılmış olması", "Güzergâh üzerinde açık ve yeşil alanların varlığı (Park,meydan vs…)", "Güzergâh boyunca doğal manzaralar ve doğal niteliğini kaybetmemiş alanların varlığı (Dağ, deniz, vadi, orman vs…)", "Güzergâh boyunca tarihî, turistik, kültürel ve simgesel yapıların varlığı" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle çekici yürüme başlığı altında toplanmıştır. "Kirlilik Kontrolü (Gürültü, koku, görüntü)", "Konforlu yürüme", "Etkinlik çeşitliliği", "Cephe çeşitliliği", "Popülarite", "Okunabilirlik", "Bağlantılılık (Çekici güzergâh unsurlarının birbirleriyle ilişkilendirilmesi)" ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Tarihî ve ilginç mimari, cephe çeşitliliği, bitkisel peyzajın varlığı, insan ve etkinlik çeşitliliği, doğal özellikler, sosyal zenginlik gibi ilgi çekici bileşenler, insanları bir arada tutan çekici sokaklar meydana getirirler (Alfonzo, 2005; Appleyard, 1978; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Gehl, 2020, Southworth, 1985; Speck, 2018). Okunabilirlik her zaman ilgi çekici ve karmaşık yapının bir parçası olmayabilir, görsel çekicilik kafa karıştırıcı olabilir (Southworth, 1985). Fakat sosyal bir aradalığı sağlayan müze, meydan veya kütüphane gibi alanların doğru bir şekilde ortaya çıkarılarak imgelenebilirliğin sağlanması, mekânı cezbedici hale getirir (Lynch 2016).

Yoğun kentleşme ve otomobil odaklı düzenlemeler, çekici unsurlar arasındaki bağlantının kopmasına sebep olan faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreçte çekici unsurların birbiriyle ilişkilendirilmesi önem taşımaktadır. İki unsur arasındaki görüş mesafesinin yürümeye ikna edecek uzaklıkta olması gerekmektedir. Bu uzaklığın ikna ediciliğini yitirdiği noktalarda çekici bir unsur konumlandırılarak, seyahatin devamı sağlanmalıdır. Çekici unsurların bağlantılılığın sağlanması, koridordaki "çekici yürüme" ölçütünün söz konusu koridor boyunca geçerliliğini sağlar.

- Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları: "Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı", "Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği", "Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği", "Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği", "Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle tesis ve donatı varlığı başlığı altında toplanmıştır. "Aydınlatma elemanlarının varlığı ve yeterliği", "Sınırlandırıcı öğeler ve sınırlandırma çözümlemeleri", "Dijital, internet temelli ve dijital olmayan (tabela, levha, danışma vb.) bilgi sistemleri", "Sosyo-kültürel ve güncel koşullara uygun tesis ve donatı varlığı", "Bağlantılılık (Hizmet birimlerinin birbirleriyle ilişkilendirilmesi)" ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Yürünebilir ortamlar oluşturabilmek için yaratılmaya çalışılan karma kullanımlı yerlerde en önemli uğraşın konut alanları ile kent merkezlerindeki ticari alanların bir aradalığını sağlamaya yöneliktir (Speck, 2018). Karma alan kullanımı konut alanlarının, ticari alanların, kurumsal ve rekreasyonel yapılanmanın birbirine yakın mesafede olmasının bir ifadesidir. Yanı sıra farklı demografik yapıda sakinin de bir arada bulunmasını da içerir. Farklı demografik yapıda sakinin bir araya gelmesi için farklı fiyat aralığındaki konutun da karması sağlanabilir (Litman, 2022). Jacobs, (2011) bu denli bir kullanım karması oluşturmak için mahallelerde eski konut ihtiyacına dikkat çekmektedir.

Alexander ve arkadaşlarına göre (2021), karma kullanım faktörü makro düzeyde düzenlemelerken, bitkilendirme, işaret levhaları veya banklar mikro düzeyde düzenlemeler olarak sınıflandırılırlar. Mikro düzeydeki düzenlemeler, araç kullanımını düşürerek yürüme üzerine olumlu etkiler gösterirler. Metro'ya göre (2019), kentsel alanlarda yer alan donatılar ve diğer mikro ölçekli düzenlemeler genellikle yaya ve araç yolları arasında tampon görevi gören tasarım unsurlarıdır. Yağmur suyu tesisleri ve bitkisel materyal, oturma birimleri, bisiklet istasyonları, toplu taşıma durakları ve aydınlatma elemanı gibi donatıları içeren bu unsurlar ek bir işlev olarak bariyer ve ayraç görevi üstlenirler. Aynı zamanda Conticelli ve

arkadaşlarına göre (2018) teknolojik yenilikler ve çözümler, bilgi noksanlığı ya da sıkıcı seyahat nedeniyle oluşan engelleri aşarak insanları yürümeye teşvik ederek, destekleyici ortamlar yaratma gücüne sahiptirler. Bunun yanı sıra araştırmacılara, kullanıcının nerede ve nasıl seyahat ettiğini anlamak için veri elde etme imkânı sağlar.

Kentsel alanlarda, sakinlere konfor alanı sağlayan donatıların varlığı yürünebilir ortamlar için arzu edilen fiziksel unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat koridor üzerindeki donatıların mekânsal kurgusu ve sürekliliği, yürünebilirliğin koridor üzerindeki devamlılığının sağlanması için gerekli görülmektedir. Alexander ve arkadaşları (2021), mikro düzeydeki düzenlemelerin, bireysel araca alternatif olan toplu taşıma tercihini arttırdığını ortaya koymuştur. Buradan yola çıkarak özellikle tesisler arasında veya ulaşım modları arasındaki yürünebilirliği arttırmak için donatı sürekliliğinin sağlanması ve hizmet birimleriyle donatılar arasındaki ilişkilerin kurulması gerekmektedir.

- Yürümede Trafik Yoğunluğu: "Araç trafiği yoğunluğunu idealize etmek", "Yaya trafiği yoğunluğunu idealize etmek" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle yürümede trafik yoğunluğu başlığı altında toplanmıştır. "Karma kullanımlı trafik yoğunluğunun dengelenmesi", "Bağlantılılık (Araç-yaya ve karma kullanımlı trafiğin ilişkilendirilmesi)" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Landis ve arkadaşları (2001), motorlu araç hacmi ve bileşimini, yayaların hissedilen konfor ve hissedilen güvenlik algısını etkileyen unsurların arasında göstermektedir. Abley ve Turner'e göre (2011) yaya hizmet seviyesinin arttırılması için araç trafiğinin akışının azaltılması gerekmektedir. Litman'a göre (2022) karma alan kullanımı, seyahat mesafelerini kısaltacağı için motorlu taşıt kullanımını azaltarak, araç sahipliliğini azaltıcı etkiye sahiptir. Ayrıca yayalar ve bisikletliler tarafından ortak kullanılan yolları ve toplu taşımaya erişimi geliştirir.

Yürüme esnasında mevcut yaya ve araç trafiği yoğunluğu, yürünebilirlik için önemli bir ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır. Birkaç ulaşım modunun bir arada yer aldığı karma kullanımlı trafiğin planlandığı alanlarda araç sürücülerinin, önceliğin sürdürülebilir ulaşım modları hiyerarşisinin en tepesindeki yayalardan itibaren adım adım ilerlediğini kabul ederek koridoru kullanması sağlanmalıdır. Bu aşamada trafiği sakinleştirme işlemlerinden faydalanılabileceği gibi, komşuluk birimlerinde "woonerf" ve "homezone" alanları yaratılabilir. Koridorda planlanan ulaşım biçimlerinin kullanım yoğunluğu idealizasyonun, kentsel koridorların her noktasında sağlanabilmesi için farklı tipteki koridorların bu anlamda birbirleriyle ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlantılılığın sağlanamadığı durumlarda

koridor üzerinde fiziksel anlamda yürünebilirlik sağlanmasına rağmen, algısal anlamda sağlanamayabilir ve kullanıcı sayısında düşme görülebilir. Bu nedenle trafiğin bir bölgede yoğunlaşmasıyla sonuçlanan durumlar ortaya çıkabilir.

- Güvenli Yürüme: "Suça karşı fiziksel emniyet önlemlerinin alınması", "Yaya güvenliğini sağlayan fiziksel önlemler ve sürücü davranışları" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle yürümede güvenli yürüme başlığı altında toplanmıştır. "Güvende hissetme", "Bağlantılılık (Fiziksel ve algısal emniyet ve güvenliğin sürekliliği)" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Yürünebilirlik ile yapılan çalışmaların neredeyse tamamında güvenlik ölçütünün büyük ölçüde önemsenmekte olduğu görülmektedir. Alfonzo'nun (2005) yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinde güvenlik ölçütü üçüncü önem derecesinde sahipken, Yazıcıoğlu Halu'nun (2010) derlediği yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinde ikinci önem sırasındadır. Abdulla ve diğerleri (2017) yürünebilirlik için güvenlik ve emniyet ölçütünü ana faktör kabul ederek çalışmalarını yürütmüşlerdir. Yapılan çalışmalara bakıldığında güvenlik ölçütü yürünebilirlik için mutlak kabul edilebilir fakat toplumsal yapı güvenlik ölçütünün öncelik derecesini etkileyebilmektedir.

Yürünebilir bir kentin koridorlarının tamamında fiziksel güvenlik önlemlerinin yanı sıra insanların kendilerini güvende hissedecekleri sıcak ortamların yaratılması ve birbiriyle ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Güvenlik ve emniyet konusuna bütüncül bakılmadığı taktirde yürünebilir ortamlar için diğer koşulların sağlanmasına rağmen, koridorun kullanımının sınırlanması ile sonuçlanan durumlar ortaya çıkabilmektedir. Bu sınırlama mekânsal ve zamansal olarak karşımıza çıkabilmektedir. Jane Jacobs (2011), "Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı" eserinde sokaktaki asayiş üzerine uzun uzun anlatımlarda ve örneklemelerde bulunmuştur. Yazar, güvenli bir sokak üzerindeki sürveyans (izlenme) etkisinin önemine parmak basmaktadır. Sakinlerinin gözlediği ve/ya sosyal tesislerin (yeme-içme mekânları, ibadethane, ticarethaneler veya çeşitli rekreasyon mekânları gibi…) etkisiyle kullanıcı sayısının arttırıldığı mahallerde doğal bir güvenlik olgusunun ortaya çıktığını belirtirken, sürveyansın düşük olduğu yerlerde veya zamanlarda suç oranının arttığını belirtmektedir.

Güvenlik başlığı altındaki bir diğer ölçüt trafikteki emniyet ve sürücü davranışları etkisi üzerinedir. Appleyard (1981) trafik ışıklarının az olduğu, polisin az olduğu ve rahat

sürüşün sağlanabildiği caddelerde "hot-rodders[6]" probleminin ortaya çıktığından bahsetmektedir. Sürmeye teşvik edici caddelerde mahalle sakinlerini rahatsız eden, ani fren sesi ve gürültüyle hoş olmayan gerilim yaratan ve yayaya daha az dikkat eden sürücü profiline davetiye çıkarır. Dolayısıyla güvenli bir yürüyüşün sağlandığı koridorların, sosyal yapı da göz önünde bulundurularak bütüncül bakış açısıyla yaratılması gerekmektedir.

- Yürüme Süresi: "Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi", "10 dakikanın üzerinde yürüme süresi" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle yürüme süresi başlığı altında toplanmıştır. "Bağlantılılık (Birimler ve ulaşım tipleri arasında azami 10 dakikalık yürüme süresini sağlayan entegrasyon)" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Yürünebilir bir çevrede, hizmet birimlerinin ve yaya tesislerinin birbirleriyle olan konumsal uzaklıklarının aşılması 10 dakikalık bir yürüme süresiyle idealize edilmiştir. Böylelikle yaya, bisiklet ve toplu taşıma araçlarıyla kolayca erişilebilen; okul, kütüphane, ticari birimler, sağlık tesisleri ve toplumsal kurumlar gibi tesislerin 10 dakikalık yürüme mesafesiyle bir arada bulunduğu karma kullanımlı gelişmelere olanak sağlanır (Anonim, 2009). Untermann (1984), yürümeye karar verme aşamasında konutla hedef arasındaki mesafeyi 5 dakika olarak genellerken (Yazıcıoğlu Halu, 2010), Zuniga-Teran (2017) alan kullanımı ölçütünde maksimum 800 m mesafeyi veya 10 dakikalık yürüme süresini ideal kabul etmiştir. Southworth (2005) tesisler arasındaki mesafeyi 10-20 dakika veya maksimum 800 m olarak idealize etmiştir.

Bu çalışmada yürüme süresi, 10 dakikanın altındaki ve üstündeki yürüyüş süreleri olarak ele alınmıştır. Temel ihtiyaçların sağlanması için 10 dakikanın altındaki yürüyüşler teşvik edici kabul edilebilir. Fakat turizm veya rekreasyonel amaçlı yürüyüşler gibi ulaşım amacının dışına çıkıldığı zaman daha uzun soluklu yürüyüş mesafelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla yürüme amacına göre yürüme süresi tercihi farklılık gösteren bir ölçüt olarak ortaya çıkabilir.

Yürünebilir çevrelerin planlanmasında modlar arası iyi bağlanmış güvenli geçişlerin sağlandığı toplu taşıma sistemlerinin geçişlerinin sağlanması önem taşımaktadır. İyi tasarlanmış kompakt bir kentsel alanda dahi, sürdürülebilir ulaşım şekilleri iyi desteklenmemiş ise otomobilin tercihi azaltılamaz. Konutlardan hedef noktasına süreklilik sağlayan modlar arası entegre geçişli sistemin temel bileşenleri olan yayan ve bisikletli

[6] Hot-rodders: Hız ve eğlence anlayışındaki sürücüler (Appleyard, 1981).

yolculukların erişilebilir, iyi bağlanmış ve makul uzaklıkta sağlanması gerekmektedir. Daha büyük bölge veya kentlere ulaştıran otobüs, tren, tramvay ve metro gibi ulaşım sistemlerinin durakları veya istasyonları arasında 10-20 dakika veya 400 – 800 m arasında bir yürüyüş mesafesinin olması istenir. Dolayısıyla istasyon sıklığının yerleşim birimleriyle ticari birimler arasında yapılan yolculuklarda, yaya erişimine izin verecek miktarda olması gerekmektedir (Southworth, 2006). Modlar arası geçiş arasındaki bağlantılığın sürece sağlanması açısından, bu çalışma özelinde 10 dakika eşik değeri olarak ele alınmaktadır. Günlük hayatta 5 dakika, bakkala, markete, manava, kasaba ve/ya pazara; 10 dakika, durağa, muhtarlığa ve/ya sağlık ocağına gidip gelmek için halk diline yansıyan yürüme mesafeleridir.

- Herkes İçin Yürüme: "Engelli, Çocuk, Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (Erişilebilirlik) Araçla", "Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle herkes için yürüme başlığı altında toplanmıştır. "Bağlantılılık/Kesintisiz yürüme" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Yürünebilir çevreler, o çevrenin sakini olan veya o çevreyi çeşitli zaman ve sebeplerle kullanan tüm yayalar için oluşturulur. Yaya kapsamına giren tüm kullanıcıların adil şekilde kullanabildiği çevreler yaratmak yürünebilirliğin en mühim özelliği ve gerekliliğidir. Yanı sıra dünya sağlık örgütünün dikkat çektiği her yolculuğun yayan başlatılıp yayan bitirilmesi mecburiyeti ele alınırsa, kişi seyahatinin geri kalanını hangi ulaşım şekli ile gerçekleştirirse gerçekleştirsin yaya olduğu süreç içinde yürünebilir bir çevreye ihtiyaç duyar. Ayrıca kentsel koridorların kaynak işlevi göz önünde bulundurulduğunda, taşıttaki herhangi bir yolcu koridorun herhangi bir yerinde yolculuğuna yaya olarak devam edebilir. Bu durum koridorun buna olanak sağlayacak tesis ve düzenlemelerle donatılması gerekliliğini ortaya çıkarır.

"Herkes için yürüme" ölçütünün ana çıkış noktasının "evrensel tasarım" veya "herkes için tasarım" kavramı olduğu söylenebilir. İnsan Merkezli Tasarım Enstitüsü (Institude for Human Centered Design), 1950'lerde engelsiz tasarımların ilgi bulmaya başlamasını evrensel tasarımın kökeni olarak göstermişlerdir. Japonya, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde engelli bireyleri kapsayan tasarımlar ve politikalar geliştirilmeye başlamıştır (URL-47, 2023). Dostoğlu ve arkadaşlarına göre (2009) ülkemizde bu süreç 90'lı yıllarda başlamıştır. 1991'de Türk Standartları Enstitüsü "Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları" isimli standardı kabul etmiştir. İnsan Merkezli Tasarım

Enstitüsü'ne göre 1997'den sonra engelsiz tasarım kavramı daha geneli kapsayacak bir düşünce yapısıyla "Evrensel Tasarım" kavramına evrilmiştir. Erişilebilirlik tabanlı gelişen evrensel tasarım, "uyarlama veya özel tasarım gerektirmeden mümkün olan en geniş ölçüde tüm insanlar tarafından kullanılabilen ürünlerin ve ortamların tasarımı" şeklinde tanımlanmıştır (URL-47, 2023).

Yürünebilirlik literatüründe pek çok araştırmacı tarafından kabul gören erişilebilirlik ölçütü, bu çalışmada "Herkes için yürüme" ölçütünün temelini oluşturmaktadır. Bu ölçütte önceliklendirmenin, sürdürülebilir ulaşım hiyerarşisinde yer alan en sürdürülebilir ulaşım şeklinden başlayarak (yaya, bisiklet/paten/kaykay, elektrikli bisiklet/scooter, toplu taşıma ve diğerleri) kademeli olarak yapılması önerilir. "Herkes için yürüme" ölçütünün bütüncül olarak uygulanabilmesi için tüm tasarım bileşenlerinin birbirleriyle ilişkilendirilmesi önem arz etmektedir. Taşıtın giremediği tamamen yayalaştırılmış caddelere maksimum 10 dakikalık yürüme mesafesinde istasyon ve park yerleri bu ölçütü uygulanabilir kılar.

- Her Koşulda/Zamanda Yürüme: "Yağışlı/Rüzgârlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması", "Akşam saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle herkes için yürüme başlığı altında toplanmıştır. "Güneşli/nemli havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması", "Gündüz saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması" faktör analizi sonucunda yetersiz faktör yükü nedeniyle ana ölçüt altında değerlendirilmemiştir. Fakat odak grup görüşmesi bulguları neticesinde eklenmiştir. "Bağlantılılık (Her koşulda ve zamanda yürümeye olanak sağlayan mekânsal özelliklerin devamlılığı)" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Frank ve arkadaşları (2006), yürünebilir çevrelerin hava kalitesine ve vücut kitle indeksine etkisini araştırmışlardır. Araştırma yürünebilir ortamların hava kalitesinin daha iyi olduğu bulgusuyla desteklenmiştir. Dolayısıyla çalışmalarındaki hava kondisyonları kirleticiler tarafından etkilenen çevresel koşullar şeklinde ele alınmıştır.

Clarke vd. (2017) ve Giehl vd. (2012) çalışmalarında iklimsel hava koşullarının 60-65 yaş üzeri bireylerin yürümesini etkilediği sonucuna ulaştıkları iklimsel hava koşulları parametrelerini çalışmalarında kullanmışlardır. Böcker vd. (2013), iklimsel hava koşullarının ulaşım üzerine etkilerinin araştırıldığı çalışmaları derleyerek, kişisel hava parametrelerinin seyahat davranışı üzerinde derin etkileri olduğu sonucuna ulaşmıştır. Özellikle hava koşullarından etkilenmeye açık sürdürülebilir seyahat şekilleri ve açık hava boş zaman aktivitelerinin, ılık ve kuru hava koşullarından olumlu yönde etkilendiği; yağmur,

kar, rüzgâr, soğuk ve sıcak hava (25 – 30 ˚C'nin üzerinde) koşullarından negatif etkilendiği ve açık havadan korunaklı ulaşım modlarına geçişe neden olduğu bulgusuna ulaşmıştır. Dolayısıyla hava kondisyonlarının yürünebilirliği etkileyen bir ölçüt olduğu kabul edilebilir.

Yürüme tercihini etkileyen bir diğer unsur, gün içindeki zaman periyodlarıdır. Bir mekânda gün içinde yaya kullanım yoğunluğunu anlamanın en iyi yollarından biri o bölgede belli zaman dilimlerinde yapılan yaya sayımı yöntemidir. Emmons'a (1965) göre şehir merkezindeki belirli yerlerde, yayalarla ilgili planlama ihtiyacını ve bunların etkinliğini değerlendirmek için nicel veriler sağlamak amacıyla yapılan yaya sayımı, alandaki yaya trafiği hacminin ve yönünün, zamana ve yere göre değişimini ölçmenin basit ve nispeten ucuz bir yöntemidir. Yürünebilirlikle ilgili birçok çalışmada (Akkar Ercan ve Belge, 2017; Ertuğrul, 2019; Gündoğdu ve Dinçer, 2020; Krambeck, 2006; Mehta, 2008) günlük periyodda yaya kullanım yoğunluğu tahmininde bulunabilmek için bu yöntemin kullanılması, yürünebilirlikte zamansal boyutun önemsendiğinin bir göstergesi kabul edilebilir. Yanı sıra pek az çalışma (Al Shammas ve Escobar, 2019; Clevenger vd., 2023; Lai vd., 2021) günlük zaman dilimlerini bir ölçüt olarak değerlendirip yürüme karakterini incelemiştir. Trabzon halkının yürüme tercihi günlük zamanlara göre değişiklik arz etmektedir. Gündüz saatlerinde çok kalabalık olan koridorlar, gece saatlerinde neredeyse kullanılmamaktadır. Nitekim Özen Turan'ın (2009) Trabzon/Ortahisar Kemeraltı'nda yaptığı çalışmasında, bölgenin gündüz vakti yoğun olarak kullanılmasına rağmen gece kullanımının olmamasının olumsuz bir durum olarak değerlendirilmesi bu duruma örnek teşkil etmektedir.

- Topografyanın Yürümeye Etkisi: "Yokuş yukarı yürümeyi kolaylaştırma", "Yokuş aşağı yürümeyi kolaylaştırma" alt ölçütleri yapılan halk anketi çalışması sonucunda faktör yükleriyle yürümede eğim başlığı altında toplanmıştır. "Düz ve düze yakın eğimde yürüme", "Bağlantılılık (Topografyaya uygun düşey sirkülasyon çözümlerinin ilişkilendirilmesi)" alt ölçütleri nitel araştırma bulgularıyla eklenmiştir.

Trabzon kentinin fiziksel yapısı değerlendirildiği zaman topoğrafyanın kentin tarihî koridorlarının yapılanmasında oldukça etkili olduğu görülmektedir. Özellikle kıyıya dik uzanan kuzey-güney yönlü veya kuzeydoğu-güneybatı ve kuzeybatı-güneydoğu yönlü eğik koridorlarda eğimin yüksek olduğu görülmektedir. Yine topografyanın etkisiyle oluşan çıkmaz sokaklar kentin bir diğer koridor özelliklerindendir. San Francisco kentini ele alan Cervero ve Duncan'a (2003) göre Topoğrafyanın göz ardı edildiği bir çalışmada, kullanılan diğer değişkenlerin yetersiz kalması söz konusu olabilmektedir. Hoehner'e (2011) göre

eğimin düz ve düze yakın olduğu yerlerde eğim neredeyse fark edilmezken, eğimin orta derecede olduğu alanlarda kullanıcıların bazılarını etkilerken bazılarını engellemez, fakat eğimin dik yokuşlar oluşturduğu yerlerde özellikle fiziksel kısıtı olan bireyler için engel teşkil etmektedir. Meeder ve arkadaşları (2017) çalışmalarında eğim artışının yürümenin çekiciliğini düşürdüğünü belirtmiştir.

Bu araştırmada yokuş aşağı yürüme ve yokuş yukarı yürümenin, yürüme tercihi üzerindeki etkisinin farklı olduğu savunulmaktadır. Dolayısıyla düz ve düze yakın yürüme ölçütünün yanında eğim iki şekilli değerlendirilmektedir. YT ölçeği ve odak grup görüşmesinden çıkarılan ölçütlerin koridor fonksiyonuna göre derecelendirilmesi bu düşünceyi destekler nitelikte sonuç vermektedir.

Yürünebilirlik ve aktif yaşam çalışmalarında, farklı araştırmacıların farklı yöntemler kullandığı görülmektedir. Yürümeyi etkileyen bileşenlerin nasıl çalıştığını anlamak için çoğunlukla anket yönetilmesi (Abdulla vd., 2017; Frank ve Pivo, 1994; Lizárraga vd., 2022; Pelclová vd., 2014; Saelens vd., 2003; Zuniga-Teran vd., 2017) gibi algısal yöntemler kullanırken, CBS tabanlı araçlar (Al Shammas ve Escobar, 2019; Allen ve Clark, 2007; Choi, 2014; Dobesove ve Krivka, 2012; Lam vd., 2022; Liao vd., 2020; Millington vd., 2009; Ribeiro ve Hoffiman, 2018), web tabanlı araçlar (Walk Score, 2023; Walkability.app, 2023; Walkshed, 2010; Wher, 2023), yapılı çevrenin analizi (Gündoğdu ve Dinçer, 2020; Nigro vd., 2018) ve mevcut durumun değerlendirildiği kontrol listeleri (Hoehner vd., 2007; Hoehner, 2011) gibi fiziksel yöntemlerin kullanıldığı görülmektedir. Bazı araştırmacılar (Akkar Ercan ve Belge, 2017; Bereitschaft, 2019; Cambra ve Moura, 2020; Cerin vd., 2006; Day vd., 2006; Frank vd., 2006; Ghanat Bari ve Tekel, 2022; Glazier vd., 2014; Habibian ve Hosseinzadeh, 2018; Knapskog vd., 2019; Krambeck, 2006; Larranaga vd., 2019; Meeder vd., 2017; Özbil vd., 2015; Ranasinghe vd., 2015; San Francisco Department of Public Health, 2012; Stockton vd., 2016; Su vd., 2019) ise karma yöntemler kullanmıştır.

Yürünebilirliği etkileyen ölçütlerin veya faktörlerin nasıl çalıştığını anlamak için birçok araştırmacı farklı yöntemler kullanmıştır. Buna, araştırmacının yürünebilirlik kavramını nasıl yorumladığı, çalışma disiplini, lokal/yerel etkiler, teknolojiye ulaşılabilirlik, bilgi birikimi ve kültürel yapı gibi özelliklerin neden olduğu düşünülmektedir. Bu tezin kapsamında yapılan odak grup görüşmesinde yöneltilen “Aşağıdaki ölçütlerden hangisi fiziksel olarak, hangisi algısal olarak ölçülmelidir?” sorusuna, farklı özellikteki katılımcılardan oluşan örneklem grubunun verdiği cevaplar bu düşünceyi destekleyebilir.

Bu çalışmada kullanılan ölçütler, farklı pek çok araştırmacının kullandığı ölçütlerle ortaklıklar içermektedir (Tablo 36).

Tablo 36. Yürüme Tercih Ölçeği ve Odak Grup Görüşmesi neticesinde çıkan ölçütleri çalışmalarında değerlendirmiş olan bazı araştırmacılar

	Kriterler	**Ölçütü Kullanan Diğer Araştırmacılar**
1	Çekici yürüme	Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day vd., 2006; Dills vd., 2012; Krambeck, 2006; Sealens vd., 2003; Speck, 2013; Yazıcıoğlu Halu, 2010.
2	Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları:	Dills vd., 2012; Dobesova & Krivka, 2012; McNally, 2010; Sealens vd., 2003; Speck, 2013.
3	Yürümede trafik yoğunluğu	Abley, 2011; Dills vd. 2012.
4	Güvenli yürüme	Abley, 2011; Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day vd., 2006; Dills vd., 2012; Humpel vd, 2004; Krambeck, 2006; Millington vd., 2009; Sealens vd., 2003; Southworth, 2005; Speck, 2013; Yazıcıoğlu Halu, 2010 .
5	Herkes için yürüme	Alfonzo, 2005; Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998; Day vd., 2006; Sealens vd., 2003; Southworth, 2005.
6	Yürüme süresi	Dills vd., 2012; Silitonga, 2020.
7	Her koşulda/zamanda yürüme	Abley, 2011; Cervero ve Duncan, 2003; Clarke vd., 2017; Giehl vd., 2012; Humpel vd, 2004.
8	Topografyanın Yürümeye Etkisi	Cervero ve Duncan, 2003; Gündoğdu ve Dinçer, 2020; Hoehner, 2011; Meeder vd., 2017.

Yürüyen bir topluluk yaratabilmek için o toplumdaki demografik yapı, yürüyerek yapılan seyahatlerin nedeni ve süresi gibi yaya karakteristiğini anlamayı gerektirir (Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998). Kişisel araç kullanımının önüne geçmek için insanların nasıl yürümeye ikna olacağını bilmek amaçlanmalıdır. Bu nedenle yaya olarak yapılan seyahatlerde kullanıcı yönelimlerinin ve planlama stratejilerinde önemsenmesi gereken arz-talep dengesinin anlaşılması için yapılan araştırmalar arttırılmalıdır (Nigro, vd., 2018).

Yürüyerek yapılması kararlaştırılan seyahatler öncesinde yapılan seyahat planı, amaca uygun güzergâhların seçilmesiyle yapılır. Bu aşamada, kullanılacak olan güzergâh alternatifleri ve yürüme amacı arasında varılan yargılar önem taşımaktadır (Zacharias, 2009). Forsyth, 2015 ve Saelens vd., 2003 yürümek için; alışveriş, spor, işe/okula gitmek gibi mecburi seyahatler ya da rekreasyonel tabanlı pek çok sebep olabileceğini belirtmiştir. Yürümeyi ve yürünebilirliği pek çok açıdan değerlendirebilmek için, seyahat amacına göre kullanıcı ihtiyaçlarını anlayabilmek ve ihtiyaçlarını bu paralelde gidermek gerekmektedir.

Habibian ve Hosseinzadeh (2018), iş, eğitim, alışveriş olmak üzere üç farklı yürüme amacına göre yapılı çevrenin yürünebiliğinin ölçüldüğü bir indeks ortaya koymuşlardır. Çalışmada, yürünebilirliği ölçen araçların özel gruplara veya belirli gezilere odaklanarak ve seyahat amaçlarına dayalı olarak ayarlanmasının, bireylerin daha fazla yürümeye nasıl teşvik edileceği konusunda yol gösterici olabileceği belirtmektedirler. Böylelikle daha yürünebilir bir şehir yaratarak sürdürülebilirliğe yönelik istenen hedeflere ulaşmak için kentin hangi bölümlerine yatırım yapılması gerektiği ve kentin hangi kısımlarının iyileştirilmesi gerektiği konusunun, kentsel alanlar hakkında karar verenler tarafından anlaşılmasına katkı sağlayacaktır. Frank ve Pivo (1994), kullanıcı yoğunluğuna, işyeri yoğunluğuna ve karma kullanıma sahip yerler ile bireysel motorlu taşıt kullanımının işe gitmek ve alışveriş yapmak için yapılan seyahatlerde negatif ilişkisini ortaya koymuştur.

Tablo 37. Yürünebilirlik ölçütlerinin koridor işlevlerine göre önem derecesi değerlerinin aritmetik ortalamaları

Yürünebilir Koridorların Tercih Ölçütleri	**Koridor İşlevleri**							
	T		**T/K/T**		**R**		**E**	
	x̄	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**
Çekici yürüme	3,374	67,475	**4,212**	**84,242**	4,141	82,828	3,697	73,939
Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları	**4,367**	**87,333**	**4,245**	**84,889**	4,111	82,222	2,978	59,556
Yürümede trafik yoğunluğu	**4,556**	**91,111**	**4,445**	**88,889**	**4,361**	**87,222**	3,778	75,556
Güvenli Yürüme	**4,667**	**93,333**	**4,695**	**93,889**	**4,834**	**96,667**	**4,472**	**89,445**
Herkes için yürüme	**4,593**	**91,852**	**4,556**	**91,111**	**4,667**	**93,333**	3,852	77,037
Yürüme süresi	**4,222**	**84,444**	4,148	82,963	3,963	79,259	3,334	66,667
Her koşulda/zamanda yürüme	**4,534**	**90,667**	**4,622**	**92,445**	**4,422**	**88,444**	3,622	72,444
Topografyanın yürümeye etkisi	4,139	82,778	3,972	79,445	3,722	74,445	3,445	68,889

"Çok önemli" kategorisinde değerlendirilenler kalın punto ile yazılmıştır.

Choi'nin (2014) Stockholm'da yaptığı çalışma göstermiştir ki yapılı çevrenin yoğunluk, bağlantılılık ve arazi kullanımı çeşitliliği derecesi; yürüme aktivitelerinin miktarını, çeşitliliğini ve yürüyerek yapılan aktivitelerin nasıl gerçekleştirildiği üzerine etkiye sahiptir. Yapılan çalışmalar ve incelenenler değerlendirildiğinde, kullanıcının amacı doğrultusunda yapacağı seyahati yürüyerek gerçekleştirebilmesi veya yürüme deneyimini olumlu koşullarda gerçekleştirebilmesi için, almak istediği hizmetin yoğunlaştığı çevrelerde, yürünebilir koridor planlanmasının kullanıcı faydasına olduğu görülebilmektedir. Dahası benzer hizmet unsurlarının yoğunlaştığı koridorlarda seyahat amacına ve koridorun işlevine

göre yürünebilirlik ölçütlerinin önem derecesinin belirlenmesi, koridorların yürünebilirlik düzeyin arttırmak için yapılabilecek çalışmaların planlanmasında belirleyici ve kolaylaştırıcı nitelik sağlayacaktır. Bu nedenle bu çalışmanın dâhilinde yapılan odak grup görüşmesinde yürünebilirlik ölçütlerinin önem derecesi koridor işlevine göre sorgulanmıştır (Tablo 37).

Yürünebilirlik ölçütlerinin, koridor işlevine göre kazandığı değerlere bakıldığında "Güvenli Yürüme" başlığı altında yer alan tüm alt ölçütlerin koridorun işlevi ne olursa olsun öne çıktığı ve çok önemli olarak değerlendirildiği görülmektedir. Humpel ve arkadaşları (2004) rekreasyonel ve ulaşım amaçlı yürüyüşler ile güvenlik ilişkisini ortaya koymuştur. Dolayısıyla Trabzon'un tarihî koridorlarının yürünebilir olabilmesi için güvenlik en temel ihtiyaç olarak göze çarpmaktadır. YT ölçeğindeki güvenlik ile ilgili sorulara verilen cevaplara bakıldığında katılımcıların çoğunluğunu yürüme tercihinin suça karşı emniyet konusunda olumlu; trafik güvenliği konusunda son derece olumlu etkilendiği görülmektedir. Dolayısıyla güvenlik konusu hem halk için hem de uzmanlar için yürünebilirlik için benzer önem derecesindedir.

"Güvenli yürüme" ölçütünden sonra "Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları", "Yürümede trafik yoğunluğu", "Herkes için yürüme" ve "Her koşulda/zamanda yürüme" ölçütlerinin ticaret, tarih/kültür/turizm ve rekreasyon koridor işlevleri için çok önemli kategorisinde değerlendirildiği görülmektedir. Söz konusu işlevlere sahip koridorların kültürel etkilerin yoğun etkisi ile meydana getirildiği görülebilmektedir. Dolayısıyla yukarıda bahsedilen ölçütlerin bu işlevleri yüklenmiş koridorlarda çok önemli kategorisinde değerlendirilmesi tesadüf değildir. YT ölçeği katılımcılarının "Tesis ve donatı varlığı" ve "Herkes için yürüme" faktörleri altındaki ifadelere verdikleri olumlu cevaplar ile uzman katılımcının değerlendirmelerinin örtüştüğü görülmektedir. YT ölçeği katılımcısı yoğun araç trafiğinin yanı sıra yoğun yaya trafiğinin de yürüme tercihine olumsuz etkisi olduğunu belirtmiştir. Özen Turan'ın (2009) Trabzon/Kemeraltı'nda yaptığı çalışmasında yaptığı kullanıcı anketi bulgularıyla örtüşmektedir. Dolayısıyla "Yürümede trafik yoğunluğu" ölçütü altında yer alan trafiğin idealize edilmesi, alanı kullanan herkesi memnun etmeye çalışarak uygulanmalıdır. YT ölçeğinin "Her koşulda/zamanda yürüme" faktörü altında yer alan olumsuz kabul edilen iklimsel hava koşullarının yürüme tercihini olumsuz etkilediği görülmektedir. Akşam saatlerinin ise katılımcılarının çoğunun yürüme tercihini olumlu etkilediği görülmektedir. Fakat bu maddede kadın ve erkek arasında çıkan anlamlı farklılık erkeklerin çoğunlukta olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla günün her saatinde ve her türlü hava koşulunda, sokaklardaki kadın erkek karmasının adil şekillendirilmesi için

uzman görüşmesi ve YT ölçeği sonuçları örtüşmektedir. Ekolojik koridor işlevi için bu ölçütlerin oldukça önemli kategorisinde kaldığı görülmektedir. Trabzon'un ekolojik işlevli tarihî koridorlarında kültürel etkinin altında olmasına rağmen doğal faktörlerin etkisiyle oluştuğu görülmektedir. Kültürel etki, ekolojik işlevle rekreasyon işlevinin bir aradalığını meydana getirmiştir. Bu nedenle "Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları", "Yürümede trafik yoğunluğu", "Herkes için yürüme" ve "Her koşulda/zamanda yürüme" başlıkları altındaki ölçütlere verilen orta derecede önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Ekolojik koridorlar üzerinde ticari veya kamu hizmeti sağlayan çeşitli kurum ve kuruluşlara ihtiyacın olmaması ya da doğal yapının üzerindeki etkinin azaltılması gibi nedenler sonucu olağan kılmaktadır.

"Çekici yürüme" ölçütü ticaret işlevi için orta derecede önemli bulunmuştur. Ticaret alanlarının kendi içlerinde çekici bir tarafı olduğu söylenebilir. Bu işleve sahip koridorlarda manzara ve bitki varlığı gibi niteliklerden ziyade temizlik, cephe niteliği, okunabilirlik gibi alışveriş ortamını cazip hale getirilecek alt unsurlar önemsenmiştir. Tarih/kültür/turizm koridorları için çekicilik çok önemli bulunmuştur. Trabzon'un özellikle Çarşı Mahallesi sınırları içinde yer alan kentsel koridorların hem tarih/kültür/turizm işlevine hem de ticaret işlevini yüklendiği görülmektedir. Özen Turan'a (2009) göre ticaret aktivitelerinin yoğunlaştığı kentsel çekirdeklerdeki tarihî çevrelere yapılacak olan yatırımlar, kent turizmiyle paralel olarak ekonomisinin de canlanmasına neden olacaktır. Ayrıca araştırmacı bütünleşik koruma yaklaşımı içerisinde, tarihî noktaları bağlayan yayalaştırılmış caddelere yer vermiştir. Dolayısıyla bu tip alanlarda yer alan çekici unsurların devamlılığının sağlanması, tarih/kültür/turizm işlevli koridorlarda çekici yürümenin önemsenmesi gerekliliğiyle paralellik gösterir. Christian ve arkadaşlarına (2017) göre çekicilik ve güvenlik algısının arttırılması rekreasyonel yürüyüşü destekleyerek olumlu neticeler sağlar. Yanı sıra kamusal açık ve yeşil alanların bağlantılılığını sağlayan sokak ağları rekreasyonel yürüyüşlerin yapılmasına katkı verir. Odak grup görüşmesinde uzmanlar, rekreasyon koridorları için açık ve yeşil alanlar gibi çekici unsurları ve bunların bağlantılılığını oldukça önemli bulmuşlardır.

"Yürüme süresi" ölçütünde uzman grubun, tüm koridor işlevleri için 10 dakikanın üstündeki yürüyüşleri, ortalama 10 dakikalık yürüyüşlerden daha fazla önemsedikleri görülmektedir. Özellikle ticaret işlevi için ilginç bir bulgudur. Fakat alışverişin mecburiyetten çıkıp rekreasyonel bir faaliyete dönüştüğü durumlarda ya da tam yayalaştırılmış ticari caddelerde, araç kullanımını azaltmak için yürüme süresinin

arttırılması makul bir önceliktir. Trabzon'un tarihî koridorlarında çok işlevli bir yapı gözlenmektedir. Yani ticaret işleviyle birlikte rekreasyon ve tarih/kültür/turizm işlevlerinin de aynı koridor tarafından yüklenilmesi sonucu makul hale getirmektedir. Fakat literatürde birçok çalışma (Anonim, 2009; Southworth, 2005; Zuniga-Teran, 2017) ortalama 10 dakika ve altındaki seyahat süresini önererek, karma kullanımlı alanlara dikkat çekmiştir. Fakat işlevler karma hale gelmesi bu durumu değiştirmiş gibi görünmektedir. Litman (2022) kompakt ve karma kullanımlı alanlar için yürüme mesafesini 15 dakika olarak idealize etmiştir.

Ve "Topografyanın yürümeye etkisi", ölçütünün her işlev için oldukça önemli kategorisinde değerlendirildiği görülmektedir. Topografya yürünebilirlik araştırmaları arasında az değerlendirilen ölçütlerden biri olmasına rağmen yaya için yürümeye engel olarak algılanabilmektedir (Cervero ve Duncan, 2003; Gündoğdu ve Dinçer, 2020; Hoehner, 2011; Meeder vd., 2017). Topografik açıdan oldukça eğimli yapıya sahip olan Trabzon halkının nispeten eğimli yapıya alışkın olduğu söylenebilir. YT ölçeğindeki eğimle ilgili maddelere bakıldığında, katılımcıların çoğunluğu yokuş yukarı yürümeye olumsuz; yokuş aşağı yürümeye nötr bakmışlardır. Dolayısıyla Trabzon için "Topografyanın yürümeye etkisi" ölçütünde uzman cevaplarıyla bir örtüşme söz konusudur.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Küçük bir akarsu, yaşlı bir ağaç, bir manzara ya da bir kent sakinin ortaya çıkardığı bahçe veya konut gibi eşsiz niteliklerden meydana gelen kimlikli alanlar, kentlinin gurur kaynağıdır. Bazı sokakların tarihsel yapısı daha belirgindir, bazılarının ise birçoğu unutulmuş veya belirginliğini yitirmiş olmasına rağmen bir tarihi vardır. Kent sakinlerinin bir sokağı "kanal" değil "yer" olarak görebilmesi için; söz konusu koridorun fazlaca nostaljik unsur olmasa da tarihi keşfedilebilir, canlandırılabilir, açığa çıkarılabilir ve mevcut tarihi kaydedilebilir. Dolayısıyla artık bir rota değil varış yeri haline gelir (Appleyard, 1978). Sokaklar kentlilik bilinciyle yakından ilişkilidir. Yürümek ise sokakların algılanmasını sağlayan en faydalı ulaşım biçimidir. Appleyard'ın (1978) yukarıda aktarılan düşüncesi, bu tezin tam da derdine parmak basmıştır.

Bu çalışmada Trabzon'un tarihî koridorlarının mevcut işlevlerini anlayarak, bu işlevler doğrultusunda söz konusu koridorları daha yürünebilir mekânlar olarak kente kazandırmayı sağlayacak bir kentsel koridor planı geliştirilmiştir. Yanı sıra mevcut durumda öncelikli olarak yürünebilir hale getirilmesi gereken koridor belirlenerek kolaj tekniği ile bir planlama paftası hazırlanmıştır. Tezin ilk aşamasından son aşamasına kadar birbirini takip eden süreçler izlenmiştir ve süreçlerin yönetilmesi sırasında 7 adet araştırma sorusuna cevap aranmıştır. Bu nedenle sonuçlar ve önerilerde bu sorular tek tek cevaplanarak yazılmıştır.

Araştırma Sorusu 1: Trabzon'da hangi kentsel koridorlar geçmişten günümüze (1204'ten 1960'a kadar) gelebilmiştir?

Trabzon üzerinde hüküm süren uygarlıklar, kentsel yapıda dolayısıyla kentsel koridorların meydana gelmesinde etkili olmuştur. Günümüzde tarihî kentsel koridorlar üzerinde çok az mekânsal iz kalmıştır. Bu nedenle çalışma, Komnenos Dönemi (1204-1461), Osmanlı Dönemi (1461-1923) ve Türkiye Cumhuriyeti Erken Dönemi (1923-1960) olmak üzere 3 dönemle sınırlandırılmıştır. 1960'tan sonra ülkemizin çoğu şehrinde olduğu gibi Trabzon da kentleşme hızlanmıştır. Bu süreçte ulaşım sorunlarını gidermek için sahil şeridinde yeni karayolu inşası yapılmış ve yeni mahalleler kurulmuştur. Özellikle bu tarihten sonra yapılan düzenlemeler, motorlu taşıtlar önceliklendirilerek gerçekleştirilmiştir. Motorlu taşıtın önceliklendirilmesi doğal ve kültürel pek çok kayba yol açmıştır. Bu nedenle 1960'tan sonrası araştırma kapsamında değerlendirilmemiştir.

Komnenos Hanedanlığı Dönemi'nde Trabzon'daki bazı önemli odaklar ve yerler;

- Üç kısımlı Trabzon kalesi (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar),
- Kalenin kuzeyindeki Hadrian limanı ve kuzey doğusundaki Dafnos limanı,
- Altınbaşlı Meryem Katedrali, Ayasofya Kilisesi ve Aziz Eugenius kilisesi,
- Kalenin kuzey doğusundaki çarşı,
- İpek Yolu,
- İmparatorluk Yolu,
- Kalenin doğusunda Meydan bölgesine, Venedikli ve Cenevizli tacirlerin yerleşim alanları,
- Kalenin batısında bir oyun alanı (tzykanisterion)dır.

Trabzon Kalesi'nin Aşağıhisar kısmı bu döneme, Yukarıhisar ve Ortahisar kısımları ise daha erken dönemlere tarihlenmekte olup Komnenos Dönemi'nde varlıklarını sürdürmüşlerdir. Kalenin güneyden kuzeye kısımlarını bağlayan aks ile Tabakhane ve Zağnos köprülerini bağlayan aksın Komnenos Dönemi'ndeki varlığı günümüze taşınmıştır. Komnenos Dönemi'nde, Meydan ve Liman çevresinin İtalyan tacirler tarafından kullanılıyor olması ve Ayasofya'nın yapılmış olmasından ötürü Ayasofya'dan Meydan'a uzanan güzergâh, bu dönemin izleri üzerinden günümüze ulaşmıştır.

İtalyan tacirlerin Trabzon'daki faaliyetleri nedeniyle, İpekyolu'nun Komnenos Dönemi'nde canlanması kent içinden limana ve Meydan'a ulaşan İpekyolu güzergâhlarının izleri Komnenos Dönemi'nde devralınan ve günümüze aktarılan izleri takip etmektedir. Ticari faaliyetlerin yapıldığı Çarşı alanın Komnenos Dönemi'nden şekillendiğine dair çalışmalar olsa da karmaşık ağ sisteminin içinde dönemin koridorlarını bulmak çok güçtür. Aşağıhisar'ın Çarşı'ya açılan muhtemel çıkışı olan Pazarkapı'dan Bedesten'e uzanan Bedesten Caddesi'nin bu kısmı dönemin izlerini takip etmektedir.

Osmanlı Devleti Dönemi'nde Trabzon'daki bazı önemli odaklar ve yerler;

- Üç kısımlı Trabzon kalesi (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar),
- Kalenin kuzeyindeki Hadrian limanı ve kuzey doğusundaki limanlar,
- Fatih Camii, Yenicuma Camii, Gülbaharhatun Camii, Ayasofya Camii,
- Kalenin doğusundaki Güzelsaray,
- Kalenin kuzey doğusundaki çarşı bölgesi,
- İpek Yolu güzergâhı,
- Gavur Meydanı ve çevresindeki ticari alanlar,
- Kalenin güneyinde, doğusunda ve batısında yerleşim alanları,

- Kalenin batısında bir meydan (Kavak/Kabak Meydanı)dır.

Osmanlı Devleti'nin Trabzon'u fethi sonrasında kentsel yoğunluk kalenin doğusunda gelişmeye devam etmiştir. Kentin ana aksları Komnenos Dönemi'nde topoğrafyanın izin verdiği ölçüde doğrusal devam etmektedir. Fakat Osmanlı Dönemi'nde kentsel koridorların konutların etkisiyle daha karmaşık şekillendiği söylenebilir. Güney ve batı banliyölerindeki yapılaşmanın daha seyrek ve kırsal yapıda olmasından dolayı, kentsel koridorların yoğunluğu bu bölgelerde daha seyrektir.

Batı banliyösünde yer alan Ayasofya ve oyun alanı (Kavak Meydanı) Osmanlı öncesi dönemden kalmıştır. Osmanlı Dönemi'nde Gülbaharhatun Camii ve imarethanesi yapılarak, Trabzon'daki diğer bir önemli aks olan Şenol Güneş Bulvarı'nı oluşturan odak meydana getirilmiştir. Osmanlı Dönemi'nde kale dışına yapılan ilk anıtsal yapı olan Gülbaharhatun Camii gibi diğer anıtsal yapıların da özellikle batı banliyösünde koridorların meydana gelmesinde, odak olarak hizmet ettiği görülmektedir.

Doğu banliyösünde ve sur içinde şekillenmiş olan Osmanlı Dönemi kentsel koridorlarının, konut odaklı şekillendiği görülmektedir. Trabzon'un geleneksel konut mimarisini yansıtan örneklerin büyük bir kısmı bu dönemden kalma kültür miraslarıdır. Söz konusu konutlar kentin doğu banliyösünde ve kentin sur içi bölgesinde yoğunlaşmıştır, dolayısıyla bu bölgelerdeki tarihî kentsel koridorlar için fiziksel iz niteliğindelerdir.

462 yıllık bu dönemde, kentsel alandaki değişimler kentsel koridorları da etkilemiştir. Fakat Rus işgali sırasında kentte dramatik değişimler gerçekleştirilmiştir. Kahramanmaraş Caddesi bu dönemde kentin doğusu ve batısını bağlayan bir ana aks konumuna taşınmıştır. Koridorun Cumhuriyet Caddesi ile kesiştiği noktası ile Şenol Güneş Caddesi ile kesiştiği noktası arasındaki kısmı açılarak bütün bir koridor meydana getirilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti erken döneminde Trabzon'daki bazı önemli odaklar ve yerler;

- Üç kısımlı Trabzon kalesi (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar),
- Fatih Camii, Yenicuma Camii, Gülbaharhatun Camii, Ayasofya Camii,
- Kalenin kuzey doğusundaki limanlar,
- Kalenin kuzeyindeki Hadrian limanı kalıntısı,
- Kalenin doğusunda Kalepark ve Ganita,
- Kalenin kuzey doğusundaki Çarşı Mahallesi,
- Meydan çevresindeki ticari alanlar,
- Atapark ve Tekel Fabrikası,
- Kalenin güneyinde, doğusunda ve batısındaki yerleşim alanları,

- Kalenin batısındaki Kavak/Kabak Meydanı,
- Trabzon Lisesi'dir.

Cumhuriyet dönemi planlı bir kentleşme için adımlar atılmıştır. Doğu banliyösündeki kentsel yoğunluğa karşın batı banliyösünde kentsel yoğunlaşma artmıştır. Dolayısıyla doğu banliyösündeki tarihî kentsel koridorların büyük bir çoğunluğu Osmanlı Dönemi'nden günümüze gelmiş, batı banliyösündekiler Türkiye Cumhuriyeti erken döneminden günümüze taşınmıştır. Planlı kentleşmeye geçiş çabalarıyla birlikte koridorların nispeten daha doğrusal şekillendirilmeye çalışıldığı dikkat çekmektedir. Fakat topoğrafyanın ve yapılaşma alışkanlıklarının muhtemel etkisiyle Erdoğdu, Hızırbey ve Yalı mahallelerinde geleneksel koridor karakteri sürdürülmüş gibi görünmektedir.

Sonuç olarak Trabzon'daki Kahramanmaraş Caddesi, Uzun Sokak, Trabzonspor Bulvarı, İnönü Caddesi, Taksim Caddesi ve Gazipaşa Caddesi gibi önemli caddelerin Komnenos Dönemi'nde var olan izleri takip ettiği söylenebilir. Doğu banliyösünde kültür mirası yapıların etrafında şekillenen kentsel koridorların büyük bir çoğunluğunun, Osmanlı Dönemi'nde varlığı bilinen izleri takip ettiği görülmektedir. Batı banliyösündeki kentsel yoğunluğun artmasıyla oluşan kentsel koridorların büyük bir çoğunluğu, Türkiye Cumhuriyeti Erken döneminde varlığı bilinen izleri takip etmektedir.

Araştırma Sorusu 2: Trabzon halkının yürüme tercihini etkileyen şartlar nelerdir ve Trabzon halkının yürüme tercihlerine göre tarihî koridorların yürünebilirlik planlamasında hangi ölçütler önemsenmelidir?

Trabzon halkının yürüme tercihleri kapsamında 8 ana ölçüte ulaşılmıştır. Söz konusu ölçütler, toplamda 21 ifadenin meydana getirdiği faktörlerdir. Trabzon'un tarihî koridorlarının yürünebilir mekânlar olarak planlanması için uzmanlarla yapılan odak grup görüşmesinde, 8 ana faktörde mutabık kalınarak ifadeler düzenlenmiş ve yeni alt ölçütler eklenmiştir. Sonuçta 8 ana ölçütün altında toplam 45 adet alt ölçüte ulaşılmıştır (Tablo 38).

YT ölçeği sonuçları değerlendirildiği zaman Trabzon halkı günlük yürüyüşlerini genellikle ulaşım, alışveriş ve gezinti amaçlı gerçekleştirmektedirler. Yürüme amacı alışveriş olduğu zaman mekândaki çekicilik, tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları yürüme tercihi üzerinde olumlu etkiye sahiptir. Gezinti amaçlı seyahatlerde çekicilik, güvenlik ve yürüme süresinin yürüme tercihi üzerine olumlu etkisi vardır. Eğitim amaçlı yürüyenler, çekici unsurlara ve güvenliğe önem vermektedirler. Ayrıca yüksek eğitim ve yüksek gelir seviyesine sahip katılımcıların çekici unsurları önemsediği görülmektedir.

Tablo 38. Yürünebilir koridor planlama ölçütleri ve oluşum süreci

YT Ölçeğinden sonra		Odak Grup Görüşmesinden Sonra	
Çekici Yürüme	+ Güzergâhın ağaçlandırılmış olması + Açık ve yeşil alanlar (Park,meydan vs…) + Doğal manzaralar (Dağ, deniz, vadi, orman vs…) + Tarihî, turistik ve kültürel yapılar	**Çekici Yürüme**	+ Güzergâhın ağaçlandırılmış olması + Güzergâh üzerinde açık ve yeşil alanların varlığı (Park,meydan vs…) + Güzergâh boyunca doğal manzaralar ve doğal niteliğini kaybetmemiş alanların varlığı (Dağ, deniz, vadi, orman vs…) + Güzergâh boyunca tarihî, turistik, kültürel ve simgesel yapıların varlığı + Kirlilik Kontrolü (Gürültü, koku, görüntü) + Konforlu yürüme + Etkinlik çeşitliliği + Cephe çeşitliliği + Popülarite + Okunabilirlik + Bağlantılılık (Çekici güzergâh unsurlarının birbirleriyle ilişkilendirilmesi)
Yürümede Tesis ve Donatı Varlığı	+ Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı + Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği + Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği + Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği + Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği	**Tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları**	+ Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı + Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği + Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği + Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği + Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği + Aydınlatma elemanlarının varlığı ve yeterliği + Sınırlandırıcı öğeler ve sınırlandırma çözümlemeleri + Dijital, internet temelli ve dijital olmayan (tabela, levha, danışma vb.) bilgi sistemleri + Sosyo-kültürel ve güncel koşullara uygun tesis ve donatı varlığı + Bağlantılılık (Hizmet birimlerinin birbirleriyle ilişkilendirilmesi)

Tablo 38'in devamı

Yürümede Trafik Yoğunluğu	+ Araç trafiği yoğunluğu + Yaya trafiği yoğunluğu	**Yürümede Trafik Yoğunluğu**	+ Araç trafiği yoğunluğunu idealize etmek + Yaya trafiği yoğunluğunu idealize etmek + Karma kullanımlı trafik yoğunluğunun dengelenmesi + Bağlantılılık (Araç-yaya ve karma kullanımlı trafiğin ilişkilendirilmesi)
Güvenli Yürüme	+ Suça karşı emniyet + Yaya güvenliği	**Güvenli Yürüme**	+ Suça karşı fiziksel emniyet önlemlerinin alınması + Yaya güvenliğini sağlayan fiziksel önlemler ve sürücü davranışları + Güvende hissetme + Bağlantılılık (Fiziksel ve algısal emniyet ve güvenliğin sürekliliği)
Herkes İçin Yürüme	+ Engelli, Çocuk ve Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (Erişilebilirlik) + Araçla, Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar	**Herkes İçin Yürüme**	+ Engelli, Çocuk, Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (Erişilebilirlik) + Araçla, Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar + Bağlantılılık/Kesintisiz yürüme
Yürüme Süresi	+ Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi + 10 dakikanın üzerinde yürüme süresi	**Yürüme Süresi**	+ Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi + 10 dakikanın üzerinde yürüme süresi + Bağlantılılık (Birimler ve ulaşım tipleri arasında azami 10 dakikalık yürüme süresini sağlayan entegrasyon)
Her Koşulda/ Zamanda Yürüme	+ Yağışlı/Rüzgârlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması + Akşam saatlerinde yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması	**Her Koşulda/ Zamanda Yürüme**	+ Yağışlı/Rüzgârlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması + Akşam saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması + Güneşli/nemli havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması + Gündüz saatlerinde yürümeye uygun mekânsal özelliklerin olması + Bağlantılılık (Her koşulda ve zamanda yürümeye olanak sağlayan mekânsal özelliklerin devamlılığı)

Tablo 38'in devamı

Yürümede Eğim	+ Yokuş yukarı yürüme + Yokuş aşağı yürüme	**Topoğrafyanın Yürümeye Etkisi**	+ Yokuş yukarı yürümeyi kolaylaştırma + Yokuş aşağı yürümeyi kolaylaştırma + Düz ve düze yakın eğimde yürüme + Bağlantılılık (Topografyaya uygun düşey sirkülasyon çözümlerinin ilişkilendirilmesi)

YT ölçeği katılımcılarının çoğunluğu yarım saat ile bir saat arasında yürümektedir. Yürüme süresi bir saatin üzerine çıktığı zaman güvenlik tercihinin belirginleştiği görülmektedir. Yanı sıra eğim, akşam saatleri ve yağmur gibi faktörlere daha toleranslı oldukları dikkat çekmektedir. Spor amaçlı yürüyenlerin de olumsuz sayılan koşullara toleranslı olması, uzun süreli yürüyüşlerin spor amaçlı yapıldığını göstermektedir.

Tarihî kentsel koridorlarda adil yürüme koşullarının sağlanması için güvenlik, her koşulda/zamanda ve herkes için yürüme ölçütleri ön plana çıkmaktadır. Güvenlik noksanlığı ve olumsuz kabul edilen koşulların iyileştirilmemesi kadınların; engelsiz düzenlemelerin yaygınlaştırılmaması farklı hareket yeteneğine sahip bireylerin yürüme tercihini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca ehliyet sahibi katılımcıların güvenliği önemsediği görülmektedir. Dolayısıyla güvenlik noksanlığının yürümekten caydırarak, motorlu taşıt kullanım eğilimini arttırdığı açıktır.

Araştırma Sorusu 3: Günümüze ulaşan tarihî koridorların, bugünkü işlevleri nelerdir ve işlev bakımından bu koridorlardaki değişiklik durumları nasıldır?

Trabzon'un günümüze ulaşan tarihî koridorları dört farklı işlevde sorgulanmasına karşın, koridorların büyük bir kısmının birden fazla işlev yüklendiği görülmektedir. Koridorların kenarında sıralanan unsurlar ve koridorun niteliği koridorların işlevlerini değiştirmektedir. Bu unsurların bazılarının her iki işlevi birden etkilemesi, koridorlarda çoklu işlevsel yapıyı ortaya çıkarmaktadır. Kentsel koridorlar kenarlarındaki unsurların girift yapıda olması, karmaşık süreçlerin gelişmesine neden olmaktadır. Koridor kenarında yer alan farklı nitelikteki unsurların nicel olarak bölgesel yoğunlaşması kentsel koridorların çok işlevli yapısını kaçınılmaz kılmaktadır.

Koridorların mevcut işlevlerini gösteren haritada, ticaret koridorları kırmızı renkle, tarih/kültür/turizm koridorları sarı renkle, rekreasyon koridorları mavi renkle, ekolojik

koridorlar yeşil renkle, ticaret ve tarih/kültür/turizm işlevlerini yüklenen koridorları turuncu, ticaret ve tarih/kültür/turizm ve rekreasyon işlevini yüklenen koridorlar mor renkle, ticaret ve ekoloji işlevini yüklenen koridorlar kahverengi renkle, tarih/kültür/turizm ve rekreasyon işlevini yüklenen koridorlar açık mavi renkle, tarih/kültür/turizm ve ekoloji işlevini yüklenen koridorlar açık yeşil renkle ve rekreasyon ve ekoloji işlevlerini yüklenen koridorlar turkuaz renkle gösterilmektedir (EK-13).

Trabzon'daki tarihî koridorların geçmişteki işlevleri, günümüzün şartlarında bazı değişimler göstermektedir. Doğu banliyösünde yer alan Uzun Sokak geçmişte imparatorluk yolu ve sonrasında ticaret güzergâhı olarak kullanılırken, günümüzde ticaret ve rekreasyon işlevi yüklenmiştir. Kahramanmaraş Caddesi, Ortahisar ile Meydan'ı bağlayan bir ulaşım güzergâhı, hatta Rus işgali sırasında bir ana artere dönüştürülmüşken günümüzde ticaret-rekreasyon işlevlerini yüklenmiştir. Çarşı Mahallesi içindeki tarihî koridorlar geçmişte sadece ticaret işlevi yüklenmiş olmasına rağmen, geçmişten günümüze aktarılan anıtsal yapılar ve sürdürülen ticaret geleneğinden ötürü ticaret ve tarih/kültür/turzim işlevlerini yüklenmiştir. Geçmişte Kemerkaya ve İskenderpaşa mahalleleri içinde yer alan koridorlar, yerleşim birimlerini bağlayan yollar konumundayken bugün barındırdığı ticari alanlarla birlikte geçmişin izlerini takip ederek ticaret ve tarih/kültür/turzim işlevlerini yüklenmiştir. Gazipaşa, Esentepe ve Yenicuma mahallelerinde yerleşim birimlerini bağlayan yollar, geçmişin izlerini takip ettiği için tarih/kültür/turzim işlevlerini yüklenmiştir. Gazipaşa ve Cumhuriyet caddeleri yerleşim birimlerini bağlayan yollar konumundayken, bugün kuzey-güney yönlü kenti havalandıran koridorlar olmasından ve barındırdıkları ticari alanlardan ötürü ticaret-ekoloji işlevlerini yüklenmişlerdir.

Vadilerin geçmişte ekolojik işlevlerinin yanı sıra savunma işlevleri de bulunmaktayken, günümüzde rekreasyon ve ekoloji işlevleri bulunmaktadır.

Batı banliyösünün en önemli koridorlarından biri olan Ortahisar-Ayasofya (İnönü Caddesi, Trabzon Bulvarı, Ayasofya Caddesi) koridoru, geçmişte törensel yol ve ulaşım işlevlerini taşırken, günümüzde rekreasyon, ticaret ve tarih/kültür/turizm işlevlerini yüklenmiştir. Erdoğdu, Gülbaharhatun, Yalı ve Hızırbey mahallelerinde yer alan koridorlar ise yerleşim birimlerini bağlayan yollar konumundayken, geçmişin izlerini takip ettiği için günümüzde tarih/kültür/turizm işlevini yüklenmiştir.

Araştırma Sorusu 4: Tarihî koridorların işlevlerine göre yürünebilirlik ölçütlerinin önem dereceleri değişir mi? Eğer değişim söz konusu olursa hangi ölçütler hangi işlevler için daha önemlidir?

Trabzon'un tarihî kentsel koridorlarının farklı işlevlerle kullanıcıya hizmet verdiği görülmektedir. Kullanıcının ise yürüme amacına göre ihtiyaçlarının ve taleplerinin değişiklik gösterdiği görülmektedir. Odak grup görüşmesinde uzman katılımcılar, kullanıcıların yürüme amaçlarına göre koridor tercihinin, koridor işlevlerinden etkilendiği konusunda ortak kanıya sahiptir.

Koridorun işlevine özellikle bazı ölçütlerin öne çıktığı görülmektedir. İşlev bazında ele alınırsa;

Ticaret koridorları için; tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları, yürümede trafik yoğunluğu, güvenli yürüme, herkes için yürüme, yürüme süresi, her koşulda/zamanda yürüme ölçütleri çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Alışveriş amacı ile yürüyen kullanıcıların da koridordan beklentileri paralellik göstermektedir. Özellikle tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları ölçütünde birliktelik söz konusudur. Dolayısıyla alışveriş koridorları için karma alan kullanımlarının bilhassa önemsenmesi gerektiği açıktır.

Tarih/kültür/turizm koridorları için; çekici yürüme, tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları, yürümede trafik yoğunluğu, güvenli yürüme, herkes için yürüme, her koşulda/zamanda yürüme ölçütleri çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Tarih/kültür/turizm koridorları bünyesinde kültür mirasları gibi çekici unsurların yanında yerel ürünlerin servisinin ve satışının yapıldığı hizmet birimleri, mahale kültürünün devam ettiği sokaklar veya tarihlendiği döneme ait fiziksel izler yer almaktadır. Dolayısıyla ekonomik değeri olan mekânlar olan tarih/kültür/turizm koridorlarının yaya kullanıcı niceliğini arttırmak için yaya olarak yapılan seyahatlerin süresini arttırmaya yönelik ölçütlerin önem taşıdığı görülmektedir. Ayrıca motorlu taşıt kullanımını azaltmak olumsuz hava koşullarına karşı korunaklı, günün farklı saatlerinde kullanımların geliştirdiği düzenlemeler önemsenmiştir.

Rekreasyon koridorları için; yürümede trafik yoğunluğu, güvenli yürüme, herkes için yürüme, her koşulda/zamanda yürüme ölçütleri çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Rekreasyon koridorları kullanıcının zorunlu aktivitelerinin dışında dinlenme, eğlenme, fiziksel aktivite gerçekleştirme ve/ya öğrenmeyi içeren yenilenme ihtiyaçlarını karşılayan alanlardır. Trabzon özelinde değerlendirildiği zaman vadiler, meydan ile çevresi ve millet bahçesi ile çevresi rekreasyon olanaklılığı açısından uygun yerlerdir. Bu nedenle adil kullanım koşullarının sağlanabilmesi için temel ölçütler daha çok önemsenmiştir. Trabzon'daki rekreasyon koridorları, yaya trafiğinin yanı sıra araç trafiğinin

de yer aldığı mekânlardır. Bu nedenle yürünebilirliğin arttırılabilmesi için trafiğin özellikle Meydan ve çevresinde idealize edilmesi gerekliliği doğmaktadır.

Ekolojik koridorlar için sadece güvenli yürüme ölçütü çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. Trabzon'un tarihî kentsel koridorları içerisinde ekolojik işlevli koridorlar, sadece Zağnos ve Tabakhane vadilerinin güneyinde rekreasyon işlevinin bittiği yerlerde görülmektedir. Bu kısımda eğitim, araştırma ve ekosistem hizmetlerinin geliştirilmesine yönelik yapılacak çalışmalar için yürüyüş yapılabilir. Fakat ekolojik koridorlar diğer koridorlara nispetle doğal niteliğini kaybetmemiş yerlerdir. Bu nedenle diğer ölçütler oldukça önemli kategorisinde değerlendirilmiştir.

Tablo 39. Yürünebilirlik ölçütlerinin çoklu koridor işlevlerine göre önem derecesi değerlerinin aritmetik ortalamaları

Ölçütler	**İkili Koridor İşlevleri**											
	T-T/K/T		**T-R**		**T-E**		**T/K/T-R**		**T/K/T-E**		**R-E**	
	x̄	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**	**x̄**	**%**
ÇY	3,79	75,86	3,76	75,15	3,54	70,71	4,18	83,53	3,95	79,09	3,92	78,38
T&D&Z	**4,31**	**86,11**	**4,24**	**84,78**	3,67	73,44	4,18	83,56	3,61	72,22	3,54	70,89
YTY	**4,50**	**90,00**	**4,46**	**89,17**	4,17	83,34	4,40	88,06	4,11	82,23	4,07	81,39
GY	**4,68**	**93,62**	**4,75**	**95,01**	**4,57**	**91,39**	**4,76**	**95,28**	**4,58**	**91,67**	**4,65**	**93,06**
HY	**4,57**	**91,48**	**4,63**	**92,60**	**4,22**	**84,45**	**4,61**	**92,23**	4,20	84,08	**4,26**	**85,19**
YS	4,19	83,71	4,09	81,85	3,78	75,56	4,06	81,11	3,74	74,82	3,65	72,97
K/ZY	**4,58**	**91,56**	**4,48**	**89,56**	4,08	81,56	**4,52**	**90,45**	4,12	82,45	4,02	80,45
TE	4,06	81,11	3,93	78,61	3,79	75,83	3,85	76,94	3,71	74,17	3,58	71,67

ÇY=çekici yürüme, T&D&Z=yürümede tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları, YT=yürümede trafik yoğunluğu, GY=güvenli yürüme, HY=herkes için yürüme, YS=yürüme süresi, K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme, TE= Topografyanın yürümeye etkisi, T-T/K/T: Ticaret ve Tarih/Kültür/Turizm, T-R: Ticaret ve Rekreasyon, T-E: Ticaret ve Ekoloji, T/K/T-R: Tarih/Kültür/Turizm ve Rekreasyon, T/K/T-E: Tarih/Kültür/Turizm ve Ekoloji, R-E: Rekreasyon ve Ekoloji, "Çok önemli" kategorisinde değerlendirilenler kalın punto ile yazılmıştır.

Trabzon'un tarihî kentsel koridorlarında yer alan unsurların girift yapısı, koridorların birden fazla işlev yüklenmesine neden olmaktadır. Unsurların koridor üzerindeki yoğunluklarına göre, bazı koridorların iki işlev yüklendiği tespit edilmiştir. İşlevlere verilen puanların söz konusu iki işlev için aritmetik ortalaması alındığında, yürünebilirlik ölçütlerinin önem derecelerinin iki işlev yüklenen koridorlar için değiştiği görülmektedir (Tablo 39). Güvenli yürüme ve herkes için yürüme ölçütleri tüm işlevler için çok önemli kategorisinde yer almaktadır. Ekolojik koridorlarda herkes için yürüme ölçütü oldukça önemli derecesinde kategorize olurken, işleve ticaret ve rekreasyon dahil olduğunda önem derecesinin arttığı görülmektedir.

Sonuç olarak kullanım amacı ve bu amaca yönelik hizmet veren koridor işlevleri, yürümeyi farklı şekillerde teşvik edebilmektedir. Alışveriş amaçlı yürüyüşlerin yoğunluklu gerçekleştirildiği ticaret koridorlarında kullanım kolaylığı sağlayacak tesis ve donatı varlığı daha büyük önem gösterirken, tarih/kültür/turizm koridorlarında söz konusu ölçütün yanı sıra çekicilik ölçütü de öne çıkmaktadır. Fakat bu ticaret koridorları için çekicilik ölçütünün önemsiz olduğu şeklinde algılanmamalı, oldukça önemli olduğu unutulmamalıdır. Önem derecesi yürünebilir koridorlar için öncelikli yatırımları belirlemek adına bir araç olarak kabul edilebilir. Güvenli yürüme ölçütü tüm işlevlerde çok önemli kategorisinde değerlendirilmiştir. YT ölçeği ve uzmanlarla yürütülen çalışmalar değerlendirildiği zaman Trabzon'un tarihî koridorlarının yürünebilir mekânlar olabilmesi için "güvenli yürüme" ölçütü son derece önemlidir.

Araştırma Sorusu 5: Trabzon'da hangi koridor öncelikli olarak yürünebilir hale getirilmelidir?

Çömlekçi Caddesi, İskele Caddesi, Uzun Sokak, Kunduracılar Caddesi, Semerciler Caddesi ve Kahramanmaraş Caddesi'nin Cumhuriyet Caddesi ile kesiştiği kısmı Trabzon'un yayalaştırılmış olan önemli tarihî kentsel koridorlarıdır. Yanı sıra bu koridorları bağlayan birkaç dikiş ile birlikte Meydan Parkı ve çevresi yayalaştırılmıştır. Bu koridorların devamında Ayasofya'ya ve Kızlar Manastırı'na uzanan aksların yürünebilir koridorlar olarak planlanması, önemli tarihî destinasyonların yaya odaklı bağlanması için önem teşkil etmektedir. Zağnos Köprüsü, İnönü Caddesi, Trabzonspor Bulvarı ve Ayasofya Caddesi'nin oluşturduğu koridor, önemli odakları bağlayan niteliktedir. Bu nedenle bu koridor için örnek bir koridor planı hazırlanarak kolaj tekniği ile sunulmuştur (EK-15).

Alanda yapılan gözlem, fotoğraflama ve noktasal veri toplama çalışmaları sırasında Trabzon'un Hızırbey, Yalı ve Esentepe mahalleleri gibi yerleşim birimlerinde mahalle kültürünün halen sürdürüldüğü tespit edilmiştir. Bu kültürün devamlılığının sağlanması için mahallelerin içinde yer alan sokaklar yürünebilirlik çerçevesinde planlanabilir.

Gazipaşa Mahallesi'nde bulunan Tekke Cami ve çevresindeki koridorlar üzerinde yer alan tarihî konaklar, çeşitli derneklerce kullanılmaktadır. Meydan bölgesine yakın konumda olan bu kesim kent içi rekreasyon koridorları olarak işlevlendirilerek yürünebilirlik yoluyla canlandırılabilir. Buradaki koridorların Meydan ve Uzun Sokak'a alternatif ve bu bölgedeki yaya yoğunluğunu idealize edebilecek potansiyele sahip olduğu düşünülmektedir.

Araştırma Sorusu 6: Trabzon'un tarihî koridorlarındaki yürünebilirliği arttırmak için hangi planlama senaryolarına yer verilmelidir?

Yapılan çalışmalar sonucunda Trabzon'un tarihî kentsel koridorlarında 8 ana yürünebilirlik ölçütü belirlenmiştir. Koridorlar 4 ana işlev üzerinden değerlendirilmiş ve karma işlevli koridorlar ile birlikte 10 farklı koridor işlevi tanımlanmıştır. Söz konusu işlevler üzerinde etkili yürünebilirlik ölçütleri üzerinden bir planlama paftası oluşturulmuştur. Plan paftasında her ölçütün, her işlev üzerindeki etki derecelerini ifade eden diyagramlar hazırlanmıştır. Hazırlanan diyagramlar koridor işlev haritası üzerinde gösterilmiştir (EK-14).

4 ana işlev bazında yürünebilirliği arttırmak için öneriler aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

Ticaret koridorlarında;

1. Trafik, karma ulaşım planlamasıyla düzenlenebilir. Bu doğrultuda araç yolları daraltılarak yaya trafiğinin aktığı kaldırımlar genişletilebilir. Karşıdan karşıya geçişi kolaylaştıran ve araç trafiğini yavaşlatan için sokak düzenlemeleri yapılabilir.

2. Engelsiz ve hareketi kısıtlamayan düzenlemeler ticaret koridorları için bilhassa önem taşımaktadır. Kullanılan donatı ve döşemeler yoğun insan trafiğini kaldıracak derecede sağlam olmalıdır. Döşeme malzemelerinin kaymaz özellikte seçilmelidir.

3. Alışveriş yapanların dinlenmesi, sosyalleşmesi ve iklimsel faktörlerin etkilerinden korunması için; oturma birimleri, aydınlatma elemanları, üst örtü elemanları, ortam wifi, şarj istasyonları, bankamatik gibi donatılara yer verilmelidir. Koridor üzerinde cep parkı veya parklet gibi pek çok donatının bir arada olduğu düzenlemelere yer verilebilir.

4. Toplu taşıma alternatifleri geliştirilerek, eğimin dik olduğu yerlerde ulaşımı kolaylaştırmak ve mekânı daha çekici hale getirmek için füniküler ve/ya asansör gibi alternatifler geliştirilebilir. İzmir, İstanbul, Lizbon gibi kentlerde bu araçların mekânın çekiciliği üzerinde olumlu etkiye sahip olduğu bilinmektedir.

5. Güvenliği ve güvenlik hissini arttırmak için sürveyası arttıran düzenlemelere yer verilmelidir. Kamera sistemleri, uygun aydınlatma çözümleri, yerel esnafın teşviki ve sokak yaşamını canlandıran etkinliklerin arttırılması gibi alternatifler değerlendirilebilir.

Tarih/Kültür/Turizm Koridorlarında;

1. Kültür mirasını mutlak suretle korunması ve terkedilmiş yapılar kamulaştırılarak uygun restorasyon çözümleriyle kazanılmalıdır.

2. Sokak dokusu ve yaşamı korunarak insan ilişkileri geliştirilmelidir. Mahalle esnafı desteklenerek yerelleşmeye katkı sağlanmalıdır.

3. Taş parke döşeme veya arnavut kaldırım döşemesi gibi yerel döşeme biçimlerinin kullanımına ağırlık verilmelidir. Engelsiz kullanımı teşvik etmek için kesme taşlarla

döşenmiş konfor şeritleri oluşturulmalıdır. Geleneksel olarak tercih edilen ve sevilen bitkilerin kullanımı arttırılmalıdır.

4. Sanatsal aktivitelerin sokakta icrası arttırılabilir, sokak sanatı ve sanatçıları teşvik edilebilir. Gece kullanımını arttırmak için sokak konserleri ve gösterilerine yer verilebilir.

5. Otomobil öncesi dönemde yaya öncelikli koridorların, araç trafiğinden tamamen arındırıldığı, gerekli durumlarda sadece konut sakinlerine ve acil servis araçlarına izin verildiği uygulamalar geliştirilmelidir.

6. Kullanılan donatılar, koridorun tarihî kimliğine uygun tasarlanarak, tarihî yapıları ve sanatsal objeleri kapatmayacak şekilde konumlandırılmalıdır.

Rekreasyon Koridorlarında;

1. Trabzon'daki rekreasyon koridorları, yayalaştırma faaliyetlerinin arttırıldığı, açık ve yeşil alanlarla bağlantı kuran parkurlar haline getirilebilir,

2. Toplumsal katılımın arttırılması için yürüyüşe ilgi duyan insanların bir arada bulunduğu yürüyüş kulüpleri kurularak sosyal ilişkilerin güçlendirilmesi sağlanabilir. Bu sayede doğal bir "güvenli yürüme" etkisi sağlanarak güvenlik hissi arttırılabilir,

3. Kent içi maratonlar, yürüyüş festivalleri ve yürüyüş yarışmaları gibi yürüyüş etkinlikleri düzenlenerek insanların rekreasyonel amaçlarla yürüyüş yapmaları teşvik edilebilir. İnsanları sağlıklı yaşamaya teşvik eden reklamasyon çalışmaları gerçekleştirilebilir.

4. İnsanların yürüyüş alışkanlıklarını izleyerek onları teşvik edebilen ve yürüyüş hedefleri belirlemelerine yardımcı olabilen, kent içi yürüyüşe teşvik edebilen teknolojiler yaygınlaştırılabilir.

5. Bisiklet yolları düzenlenerek, bisiklet altyapısının ihtiyaç duyduğu park alanı ve tamir alanı gibi donatılara yer verilebilir. Ayrıca açık havada spor yapmak isteyenler için fitness ekipmanlarına ve temiz su istasyonlarına yer verilebilir. Rekrasyonel kullanıma uygun alanların gösterildiği yön levhaları ve haritalar oluşturulabilir.

Ekolojik Koridorlarda;

1. Mevcut bitkisel elemanlar korunarak; bitkilendirme doğal bitki örtüsü ile desteklenebilir.

2. Geçirgen zeminler arttırılarak, yol döşemelerinde geçirgen malzeme tercihlerine yer verilebilir. Yağmur suyu yönetimine önem verilerek, yağmur bahçeleri, yağmur suyu toplama sistemleri kurulabilir.

3. Yayalaştırma faaliyetleri arttırılarak, acil servis ve taşıma araçları haricinde motorlu taşıt giriş-çıkışları kaldırılabilir. Bisiklet ve scooter gibi yeşil ulaşım araçlarının alt yapıları kurularak, kullanımı teşvik edilebilir.

4. Enerjisini güneşten sağlayan aydınlatma elemanları ve şarj istasyonları gibi donatıların yanı sıra geri dönüştürülmüş malzemelerden oluşturulan bank, piknik masası ve sandalyelere yer verilebilir. Ayrıca geri dönüşüm ve ileri dönüşüm faaliyetlerini sürdürmek ve teşvik etmek için dönüşüm kumbaraları veya kutuları kullanılabilir.

5. Ekolojik koridorların, kent içi yeşil yol olarak işlevlendirilebilme potansiyeli kullanılabilir.

Araştırma Sorusu 7: Yürünebilirliğin, Trabzon'un tarihî koridorlarına kazandırabileceği değerler nelerdir?

Yaşanabilir kentleri için önemli bir ölçüt olan yürünebilir mekânlar; daha temiz, daha sağlıklı, daha ferah, daha erişilebilir, daha güvenli mekânlar sağlar. Trabzon'un kentsel koridorlarının yürünebilir yerler olarak planlanması, kentteki toplum sağlığını ve yaşam kalitesini geliştirebilir Ayrıca yürünebilir mahalleler tasarlamak mahallenin sakinlerini, obezite ve kardiyovasküler hastalıklara karşı daha dirençli hale getirebilme özelliğine sahiptir.

Fosil yakıtların kullanımı sonucunda çıkan karbonmonoksit gazı hava kirliliğini oluşturan en büyük etkilerden birine sahiptir. Motorlu taşıt kullanımının azaltmak karbon emisyonunu düşürürken görüntü ve gürültü kirliliğini de azaltır. Trabzon özelinde yeşil ulaşım biçimlerinin geliştirilmesine katkı sağlayarak sağlıklı, sürdürülebilir, yaşanılabilir koridorlar yaratılması desteklenir. Ayrıca 2014 yılında yeşil başkent olmak için başvuru yapan Trabzon kent yetkililerini bu hedefe yaklaştıracaktır.

Yürümenin çevreyi algılamak için en iyi seyahat yöntemlerinden biri olması, özellikle tarihî çevrelerde dış mekânda eğitim ve kültürel faaliyetlerin yapılmasına olanak sağlayarak, tarih ve yurttaşlık bilincine katkı sağlayacaktır. Trabzon'da yaşayan halkı gururlandırarak, sokağı geçip gidilen bir kanaldan ziyade bir yer haline getirebilme potansiyeline sahip yürünebilir tarihî koridor planlaması, kenti ziyaret edenlere de rekreatif ve turistik öğrenme fırsatları sunabilir. Böylece turist faaliyetleri ve çeşitliliğine olumlu katkı sağlanmış olur. Bu sayede yerel ürünlerin üretimi ve satışı, ülkesel ve küresel çapta tanıtımı, yeni iş alanlarının ortaya çıkışıyla istihdam artışı sağlayarak, yerel ekonomiye katkı sağlayacaktır. Yürünebilir koridorlar, mekânı ilgi çekici hale getiren sokak sanatlarına da olanak tanıyacağından, sokak sanatçılarının istihdamına katkı sağlama potansiyeline sahiptir.

Yürüyerek yapılan seyahatler, bireylerin toplumsal iletişimini geliştirerek, demografik yozlaşmayı azaltır ve nesiller arasındaki iletişimi olumlu etkiler. Mahalle kültürünün korunması, komşuluk ilişkilerinin geliştirilmesi, sokağın yeniden oyun alanı haline getirilmesi, güvenliğin sakinlerle sağlanması gibi olanaklar sunar. Özellikle mikro ölçekli alanlarda, engelliler, yaşlılar, çocuklar ve sokak hayvanları için vandalizmden ve yoğun trafikten arındırılmış güvenli sokaklar yaratır. Bu nedenle sosyal problemlerin çözümüne katkı sağlayabilir.

Yaşanabilir kentler yaratmak isteyen her ülke yürünebilir ve bisiklete binilebilir kentler yaratma çabası içindedir. Yürünebilir tarihî koridor planlaması, Trabzon için ihtiyaç duyulan yeşil enerji, engelsiz donatı, sürdürebilir donatıların üretimi, geliştirilmesi, tasarlanması, uygulanması konusunda üniversite ve sanayi iş birliğine olanak tanımaktadır.

Bu tez kapsamında edinilen çıkarımlar, oldukça detaylı bir çalışmanın sonucudur. Bu nedenle hem Trabzon özelinde yapılacak hem genel ölçekte yapılacak pek çok çalışmaya öncülük edebilecek, altlık sağlayacak niteliktedir. Bu çalışmanın ardılı olarak yapılabilecek bazı çalışmalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır;

1. YT ölçeği, odak grup görüşmesinde zenginleştirilen alt ölçütleri içeren ifadeler ile geliştirilerek (araştırmacının onayı alınması koşuluyla), yürütülecek olan yürünebilirlik çalışmalarının ön çalışması olarak kullanılabilir.

2. Bu araştırmada planlama bakış açısı ile çalışma yapıldığı için koridor işlevleri genelleştirilerek ele alınmıştır. Dolayısıyla bu çalışma her işlev kapsamında alt işlevlerin sorgulandığı çalışmalara olanak tanımaktadır. Tarih/kültür/turizm işlevine sahip koridorlar özelinde tarih, kültür, turizm koridorları ve törensel koridorlar; rekreasyon işlevine sahip koridorlar özelinde sanat, spor ve eğlence koridorları; ticaret işlevine sahip koridor özelinde yerel nitelikli ticari koridorlar ve yerel nitelikli olmayan ticari koridorlar; ekolojik koridorlar özelinde doğal koridorlar ve yeşil altyapılı koridorlar gibi işlev birimleriyle detaylandırılabilir.

3. Tarih/kültür/turizm koridorları özelinde turistlerin yürüme tercihleri belirlenebilir ve bu çalışmanın YT ölçeği çıktılarıyla birleştirilerek tek işlev özelinde kentsel tasarım ölçeğinde çalışmalar yapılabilir.

4. Otomobil öncelikli düzenlemelerin Trabzon'da sebep olduğu yeşil alan değişimi, motorlu taşıt edinme oranı ve kişisel motorlu taşıtla katedilen yolun km/sa'sı oranlanarak ve her üç durum ilişkilendirilerek multidisipliner bir çalışma gerçekleştirilebilir.

5. Bu araştırmanın sonuçları özellikle kent merkezinde yapılacak ulaşım düzenlemeleri öncesinde yerel yönetimlerce kullanılarak, sokak peyzajı düzenlemeleri için altlık olarak kullanılabilir. 2022'de yapılmış olan "Trabzon Ulaşım Ana Planı (2040)"ın özellikle yaya kullanımı bölümünde verilen kararlarla entegre edilerek, yaya için düzenlenmesi düşünülen koridorlardaki planlama ve tasarım kararlarında kullanılabilir.

Sonuç olarak yürünebilirlik bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Yürümenin teşvik edilebilmesi için yaya odaklı koşulların sağlanması sürecidir. Teknolojinin gelişmesi ve bu minvalde yaya ihtiyaçlarının değişmesi yürünebilirliği bir süreç haline getirmektedir.

6. KAYNAKLAR

Abdulla, K., M., A., Abdelmonem, M., G. ve Selim, G. 2017. "Walkability in Historic Urban Spaces: Testing The Safety and Security in Martyrs' Square in Tripoli". International Journal of Architectural Research, 11, 3, 163-177.

Abley, S., Walkability Scoping Paper, https://pdffox.com/walkability-scoping-paper-pdf-free.html Şubat 2005.

Abley, S. ve Turner, S., "Predicting Walkability". Waka Kotahi NZ Transport Agency. https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/452/docs/452.pdf 25 Ağustos 2011.

Acar, C., 1998. Trabzon ve Yöresinde Yetişen Doğal Bazı Yerörtücülerin Peyzaj Mimarlığında Değerlendirilmeleri Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Açık, T., 2010. Bir Yeniden İnşa Denemesi:18. Yüzyılın Ortalarında Trabzon Evleri Hakkında Bazı Tespitler, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Adopted Plan, 1997. Pedestrian Transportation Plan for Madison, Wisconsin.

Akın, K., Sayın, E. ve Özmen, A., 2022. Farklı Sönüm Tipleri Altında Tarihi Yığma Köprülerin Sismik Tepkilerinin Değerlendirilmesi, Fırat Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 34, 1, 45-59.

Akkar Ercan, M. ve Belge, Z., S., 2017. Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli (1), Middle East Technical University Journal of Architecture, 34, 1, 231-265.

Akok, M., 2010. Trabzon'un Eski Evleri, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Aktüre, S., 1978. XIX. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.

Al Shammas, T. ve Escobar, F., 2019. Comfort and Time-Based Walkability Index Design: A GIS-Based Proposal, International Journal of Environmental Research and Public Health, 16, 16, 2850.

Alamoush, S., J. ve Kertész, A., 2022. Imageability of Cities in Regards of Attractiveness: A Case of Salt City in Jordan, Pollack Periodica, 17, 1, 168-172.

Alexander S., E., Alfonzo, M. ve Lee, K., 2021. Safeguarding Equity in Off-Site Vehicle Miles Traveled (VMT) Mitigation in California, Minesota Transportation Institute.

Alfonzo, M., 2005. To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs, Environment and Behavior, 37, 808-836.

Allen, D. ve Clark, S., 2007. New Directions in Street Auditing: Lessons from the PERS Audits, 8th International Conference on Walking and Liveable Communities, Ekim, Toronto, Ontario, Canada.

Alsaç, Ü., 1993. Türk Kent Düzenlemesi ve Konut Mimarlığı, 1. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 112s.

Alşan, M., H., Duran, Z., 2017. Trabzon Seyahatnamesi, Heyamola Yayınları, İstanbul, 454 s.

Altan, T., 2000. Doğal Bitki Örtüsü, Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi Genel Yayın No:235, Ders Kitapları Yayın No:A-76, 1. Baskı, Adana.

Anonim, 1996. Hac, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Ankara, 14, 382-386.

Anonim, 2000. İpek Yolu, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, İstanbul, 22, 369-373.

Anonim, 2006. Müze, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, İstanbul, 32, 240-243.

Anonim, 2009. Design of Streets: A Reference Handbook For High Quality Streets, North Shore City, https://at.govt.nz/media/imported/4394/AT-NSC-Guidelines-design-of-streets-handbook[1].pdf

Anonim, 2012. Trabzon, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Ankara, 41, 296-304.

Anonim, 2014. Walking Plan 2014-17: City of Melbourne, melbourne.vic.gov.au

Anonim, 2020. Erişilebilirlik Klavuzu, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Ankara.

Appleyard, D., 1978. Livable Streets: Protected Neighborhoods, Ekistics, 45, 273, 412-417.

Appleyard, D., 1981. Livible Streets, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California.

Arslan, Z., 2011. Demokrat Parti Döneminde Trabzon (1950-1960), Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Aultman-Hall, L., Roorda, M. ve Baetz, B., 1997. Using GIS For Evaluation of Neighborhood Pedestrian Activity, Journal of Urban Planning and Development, 123, 10-17.

Avcı, G., 2019. Sivil İtaatsizlik Bağlamında Örnek Eylem Karşılaştırması: Adalet Yürüyüşü ve Tuz Yürüyüşü, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

Aygün, N., 2009. XVIII. Yuzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 7,7, 39-77.

Aygün, N., 2021. Şehrin Ekonomik Düzeni, Trabzon'da Fetih ve Şehir, Birinci Baskı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 114, Trabzon, 320 s.

Babul, E., 2021. 19. Yüzyıl Savunma Yapıları: Trabzon Tabyaları Üzerine Bir İnceleme, Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 7,13, 215-247.

Bagozzi, R., P. ve Yi, Y., 1988. On The Evaluation of Structural Equation Models, Journal of The Academy of Marketing Science, 16,1, 74-94.

Bal, M., A., 2016. Trabzon'da Yok Olan Tarihi Müslüman Mezarlıkları ve Bunların Trabzon Şehir Kültürüne Etkileri, I. Uluslararası Geçmişten Günümüze Trabzon'da Dini Hayat Sempozyumu, Bildiriler Kitabı II. Cilt, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Yayın no: 112, Değişim Yayınları, İstanbul.

Ballance, S., 1997. Trabzon'daki Erken Devir Türk Yapıları, Bir Tutkudur Trabzon, Çeviri: Turunç, S., Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Başkaya, M., 2019. Trabzon'un Yakın Tarihinden Kesitler, 1. Baskı, Kriter Yayınevi, İstanbul, 242 s.

Başkaya, M., 2021. Refik Koraltan'ın Gözüyle Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon, Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, 3, 63-84.

Baud-Bovy, M., 1998. Planning Outdoor Recreation in The Cities, World Leisure & Recreation, 40, 2, 36-38.

Bayraktar, A., 1972. Rekreasyon-Turizm İlişkileri ve Bu Konularda İlgili Tesislerde Peyzaj Planlamasının Önemi, Peyzaj Mimarlığı, 3, 1-2, 45-49.

Bayramoğlu, E., Düzgüneş, E. ve Cındık Akıncı, Y., 2018. Assesment of The Picnic Area of Boztepe as Urban Forest, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11, 57, 895-899.

Belli, O. ve Kayaoğlu, G., 1997. Trabzon Bakırcılığı, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Bentley, T., A., Page, S., J. ve Laird, I., S., 2001. Accidents in The New Zealand Adventure Tourism Industry. Safety Science, 38, 1, 31-48.

Bereitschaft, B., 2019. Exploring perceptions of creativity and walkability in Omaha, NE, City, Culture and Society, 17, 8-19.

Beyazlı, D., Ş., 2005. Mekansal Tarih: Trabzon Kenti Örneği, Karadeniz Tarihi Sempozyumu, Mayıs, Trabzon, 1085-1102.

Bicycle Federation of America Campain to Make America Walkable, 1998. Creating Walkable Communities, A Guide For Local Governments, Washington D.C.

Black, W., R., 1996. Sustainable Transportation: A U.S. Perspective, Journal of Transportation Geography 4, 3,151-159.

Black, W., R., 2002. Sustainable Transport and Potential Mobility, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2, 4, 179-195.

Bostan, H., 1997. XV. ve XVI. Yüzyıllarda Trabzon Şehrinde Nüfus Hareketleri ve Yerleşim Yerleri, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Bostan, İ., 1995. Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787), Belleten, 59, 225, 353-394.

Böcker, L., Dijst, M. ve Prillwitz, J., 2013. Impact of Everyday Weather on Individual Daily TravelBehaviours in Perspective: A Literature Review, Transport Reviews, 33, 1, 71-91.

Bryer, A., 1966. Shipping in The Empire of Trebizond. The Mariner's Mirror, 52,1, 3–12.

Bryer, A. ve Winfield, D., 1985. The Byzantine Monuments And Topography of The Pontos: Volume 1, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington D.C.

Cambra, P. ve Moura, F., 2020. How Does Walkability Change Relate to Walking Behavior Change? Effects of A Street İmprovement in Pedestrian Volumes and Walking Experience, Journal of Transport & Health, 16, 1-18.

Canalioğlu, M., V., 1997. Trabzon Mutfağından Örnekler, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Cerasi, M., 2001. Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi, 2. baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Cerin, E., Saelens, B., E., Sallis, J., F. ve Frank, L., D., 2006. Neighborhood Environment Walkability Scale: Validity and Development of A Short Form. Medicine and Science in Sports and Exercise, 38, 9, 1682-1691.

Cervero, R., 1988. Land Use Mixing and Suburban Mobility, Transportation Quarterly, 42, 3, 429-446.

Cervero R. ve Duncan, M., 2003. Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence From the San Francisco Bay Area, American Journal of Public Health, 93, 9, 1478–1483.

Chen, L. ve Ng, E., 2011. PedNaTAS: an Integrated Multi-Agent Based Pedestrian Thermal Comfort Assessment System, 14th International Conference on Computer Aided Architectural Design, Haziran, Liege, Belçika, Bildiriler Kitabı: 735-750.

Chen, L. ve Ng, E., 2012. Outdoor Thermal Comfort and Outdoor Activities: A Review of Research in The Past Decade, Cities, 29, 118-125.

Choi, E., 2014. Walkability and The Complexity of Walking Behavior, ITU Journal of The Faculty of Architecture, 11, 2, 87-99.

Christian,H., Knuiman, M., Divitini, M., Foster, S., Hooper, P., Boruff, B., Bull, F. ve Giles-Corti, B., 2017. A Longitudinal Analysis of the Influence of the Neighborhood Environment on Recreational Walking within the Neighborhood: Results from RESIDE, Environmental Health Perspectives, 125, 7, 1-10.

Clevenger, K., A., Berrigan, D., Patel, S., Saint-Maurice, P., F. ve Matthews, C., E., 2023. Relationship Between Neighborhood Walkability and The Prevalence, Type, Timing, and Temporal Characteristics of Walking, Health & Place, 80, 102983.

Collinge, S., K., 1995. Spatial Arrangement of Patches and Corridors in the Landscape: Consequences for Biological Diversity and Implications for Landscape Architecture, Doktora Tezi, Harvard University, The Graduate School of Arts and Sciences, Cambridge, Massachusetts.

Conticelli, E., Maimaris, A., Papageorgiou, G. ve Tondelli, S., 2018. Planning and Designing Walkable Cities: A Smart Approach, Smart Planning: Sustainability and Mobility in the Age of Change, Green Energy and Technology, Springer.

Cronbach, L., J. ve Meehl, P., E., 1955. Construct Validity in Psychological Tests, Psychological Bulletin, 52,4, 281-302.

Curzon, R., 1854. Armenia: A Year At Erzeroom, And On The Frontiers Of Russia, Turkey, and Persia, Harper & Brothers, Publishers, New York.

Çalışan Akgül, H., 2016. Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 2016,21, 9-26.

Çeçen, A., 1996. Kültür ve Politika, 2. Baskı, Gündoğan Yayınları, İstanbul, 366 s.

Çiçek, R., Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Geçiş sürecinde Trabzon'da Değişim Üzerine, http://trabzonvakfi.org.tr/trabzon/cgi-bin/t?parm1=TAR 21 Eylül 2015.

Çiğdem, S., 2010. Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10,2, 133-155.

Demir, N., 2005. Trabzon ve Yöresinde Kemençe, Karadeniz Araştırmaları, 4, 4, 79 – 90.

Demir, H., 2021. Modern Dönem Şiî Düşüncesinde Bir Kimlik İnşası Olarak Erbaîn Yürüyüşü, Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi, 13, 1, 169-186.

Detroit Environmental Agenta, Hierarchies in Waste, Transportation, Energy and More, Detroit Environmental Agenta. http://detroitenv.org/uncategorized/hierarchies-waste-transportation-energy/ 16 Ekim 2014.

Dilâver, S., 1997. Tarihsel Yapılarıyla Trabzon, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapıkredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Dinç Alaçam, O., 2019. Gastronomi Turizmine Türk Mutfağının Etkileri Trabzon İli Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Okan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Dobesove, Z. ve Krivka, T., 2012. Walkability Index in the Urban Planning: A Case Study in Olomouc City, Advances in Spatial Planning, IntechOpen.

Dokap, 2013. Trabzon İl Raporu, T.C. Kalkınma Bakanlığı, Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, Giresun.

Dokap, 2018. Dokap Bölgesi Organik Tarım Havzalarının Belirlenmesi Projesi, Organik Tarım Tarım Havzalarının Haritalandırılması ve Toprak Analizi Raporu, T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Doğu Karadeniz Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı.

Dönmez, B., A., 2011. Dalgalarda Saklı Hatıralar, Ganita Kitabı, Kıyı, Trabzon.

Dramstad, W., E. Olson, J. D. ve Forman, R., T., T., 1996. Landscape Ecology Principles in Landscape Architecture and Land-Use Planning, Harvard University, Graduate School of Design, Island Press, American Society of Landscape Architect, Island Press, Washington, DC.

Dumas, C., F., Burrus, Jr., R., T., Diener, E., Payne, J. ve Rose, J., 2007. Valuing the Recreational Benefits of Sculpture in Public Parks, Journal of Park and Recreation Administration, 25, 2, 29-41.

Duncan, M. ve Mummery, K., 2005. Psychosocial and environmental factors associated with physical activity among city dwellers in regional Queensland. Preventive medicine, 40, 4, 363-372.

Durak, K., 2021. The Commercial History of Trebizond and The Region of Pontos From The Seventh to The Eleventh Centuries: An International Emporium, Mediterranean Historical Review, 36, 1, 3-41.

Düzenli, E., 2009. Cumhuriyet Dönemi'nde (1923–1960) Modernite Düşüncesinin Mekânsal Kuruluşu: Merkez- Periferi Dinamikleri Bağlamında Trabzon Örneği, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Düzenli, E., 2010a. Cumhuriyeti Trabzon'da İnşa Etmek: Trabzon Belediye Meclisi Zabıtnamelerinde "Meydan", "Anıt", "Müze", "Sinema" Tartışmaları (1931-1958), Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Düzenli, E., 2010b. J.H. Lambert Trabzon'da Yıl: 1937: Trabzon'da "Şehirleşme" Çabaları Lambet'in "Trabzon İmar ve İzah Raporu" Üzerine Notlar, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Elkin, L., 2021. Flanöz: Şehirde Yürüyen Kadınlar-Paris, New York, Venedik ve Londra, 3. Baskı, Nebula Kitap, İstanbul, 371 s.

Emir, O., 2011. Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi, 1. Baskı, Serander Yayınları, Trabzon, 133 s.

Emir, O., 2016. Trabzon'da Önemli Bir Kült Merkezi: Boztepe Nâm-ı Diğer Mithra/Mithrion Dağı, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 21, 27-50.

Emir, O., 2020. Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına Ulaşan Tarihi Yollar, Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon.

Emmons, D., The Pedestrian Count, American Society of Planning Officials, Information Report No. 199, https://www.planning.org/pas/reports/report199.htm Haziran 1965.

Ercan, İ. ve Kan, İ., 2004. Ölçeklerde Güvenirlik ve Geçerlik, Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30,3, 211-216.

Erkara, O., Tarihi Kalkanoğlu Pilavı – 1856, https://www.100tarihilokanta.com/tarihi-kalkanoglu-pilavi/ 22 Mart 2018.

Ertuğrul, G., 2019. Kentsel Mekanda Yürünebilirlik Olgusu: Moda ve Bahariye Aksları, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ertürk, S., 1984. Mimari Mekânın Algılanması Üzerine Deneysel Bir Çalışma, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Erüz, C. ve Erbaş, S., 2020. Antik Çağ'dan 20. Yüzyıla Doğu Karadeniz'de Limanlar (Trabzon), Kervan ve Askeri Güzergâhlar: Kültür Rotaları, Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon.

Eysenck, H., J., 1950. Criterion Analysis - An Applicatıon of The Hypothetico - Deductive Method to Factor Analysis, Psychological Review, 57, 38-53.

Fallmerayer, J., P., 2011. Trabzon İmparatorluğu Tarihi, (Ç.) Eren, A., C., Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 339 s.

FHWA, 2002. Pedestrian Facilities Users Guide: Providing Safety and Mobility, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, McLean.

Forman, R., T., T., 1995. Some General Principles of Landscape and Regional Ecology, Landscape Ecology, 10,3, 133-142.

Forman, R., T., T., 1995a. Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom.

Fornell, C. ve Larcker, D., F., 1981. Evaluating Structural Equation Models with Unobservable Variables and Measurement Error, Journal of Marketing Research, 18,1, 39-50.

Forsyth, A. ve Southworth, M., 2008. Cities Afoot—Pedestrians, Walkability and Urban Design, Journal of Urban Design, 13, 1, 1-3.

Forsyth, A., 2015. What Is A Walkable Place? The Walkability Debate in Urban Design, Urban Design International, 20, 4, 274-292.

Frank, L., D. ve Pivo, G., 1994. Impacts of Mixed Use and Density on Utilization of Three Modes of Travel: Single-Occupant Vehicle, Transit, and Walking, Transportatıon Research Record, 1466, 44-52.

Frank, L., D., Sallis, J., F., Conway, T., L., Chapman, J., E., Saelens, B., E. ve Bachman W., 2006. Many Pathways from Land Use to Health: Associations Between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality, Journal of the American Planning Association, 72, 1, 75-87.

Freund, P. ve Martin, G., 1996. Otomobilin Ekolojisi, 1. Baskı, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 253 s.

Gabor, M., T., Faith-based tourism, BusinessMirror, https://businessmirror.com.ph/2016/04/17/faith-based-tourism/ 17 Nisan 2016.

Gehl, J., 2020. İnsan İçin Kentler, 1. Baskı, Koç Üniversitesi Yayınları: 229, İstanbul, 264 s.

George, D. ve Mallery, P., 2020. IBM SPSS Statistics 26 Step by Step, A Simple Guide and Reference, 16. Edition, Routledge, Taylor & Francis Group, New York and London.

Georgiadou, S., 2015. Architecture And Statehood in Late Byzantium: A Comparative Study of Epiros And Trebizond, Doktora Tezi, University of Illinois at Urbana-Champaign, Art History in the Graduate College, Urbana, Illinois.

Gerçek, B., 1997. Trabzon'da Mimari Doku: Dün, Bugün, Yarın, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Ghanat Bari, M. ve Tekel, A., 2022. Fractal Dimension of Streetscape as a Proxy to the Design Dimension of the Built Environment in Walkability Research, Gazi University Journal of Science, 35, 3, 793-806.

Glazier, R.,H., Creatore, M.,I., Weyman, J.,T., Fazli, G., Matheson, F.,I., Gozdyra, P., Moineddin, R., Shriqui, V., K. ve Booth, G., L., 2014. Density, Destinations or Both? A Comparison of Measures of Walkability in Relation to Transportation Behaviors, Obesity and Diabetes in Toronto, Canada, PLOS ONE, 9, 1, 1-9.

Goloğlu, M., 2013. Trabzon Tarihi Fetihten Kurtuluşa Kadar, 2. Baskı, Serander Yayınları, Trabzon, 342 s.

Google Earth, Trabzon uydu görüntüsü, 20 Ekim 2022.

Greenwald, M., J. ve Boarnet, M., G., 2001. Built Environment as Determinant of Walking Behavior: Analyzing Nonwork Pedestrian Travel in Portland, Oregon. Transportation Research Record, 1780, 1, 33-41.

Gros, F., 2017. Yürümenin Felsefesi, (Ç.) Ulutaşlı, A., 2. Baskı, Kollektif Kitap, Berdan Matbaacılık, İstanbul, 191 s.

Guilford, J., P., 1946. New Standarts For Test Evolution, Educational and Psychological Measurement, 6, 427-438.

Gül, S., 2014. Trabzon Tabakhane Kazısında Ortaya Çıkarılan Bronz Heykel, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Gümgüm, R., 2020. Sanatçının Malzemesi Olarak Yürümek, Journal of Arts, 3, 3, 205-218.

Gündoğdu, G. 2010. Coğrafi Bilgi Teknolojileri Kullanılarak Trafik Kaza Analizi: Adana Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çukurova Üniversitesi, Adana.

Gündoğdu, H., M. ve Dinçer, E., 2020. Tekirdağ Kent Merkezinin "Yürünebilirlik" Açısından Değerlendirilmesinde Bir Yöntem Araştırması, Planlama, 30, 3, 478-507.

Gürsoy, Y., 2015. Giresun'da Yürüyüş Turizmin Çeşitlendirilmesi, Journal of International Social Research, 8, 37, 1094–1101.

Habibian, M. ve Hosseinzadeh, A., 2018. Walkability Index Across Trip Purposes, Sustainable Cities and Society, 42, 216-225.

Hair J., F., Black, W., C., Babin, B., J. ve Anderson, R., E., 2009. Multivariate data analysis: A Global Perspective, 7. Edition, Pearson Education, Upper Saddle River.

Hajna, S., Ross, N., A., Griffin, S., J. ve Dasgupta, K., 2017. Lexical neutrality in environmental health research: Reflections on the term walkability. BMC public health, 17,1, 940.

Hass-Klau, C., 2015. The Pedestrian and The City, Routledge, New York, 340 s.

Hoehner, C., Active Neigbourhood Checklist – Protocol, Version 2.0 https://activelivingresearch.org/sites/activelivingresearch.org/files/Protocol_ActiveNeighborhoodChecklist.v2.pdf 1 Şubat 2021.

Hoehner, C., M., Ivy, A., Ramirez, L., K., B., Handy, S. ve Brownson, R., C., 2007. Active Neighborhood Checklist: A User-Friendly and Reliable Tool for Assessing Activity Friendliness, American Journal of Health Promotion, 21, 6, 534-537.

Humpel N., Owen N., Iverson D., Leslie E. ve Bauman A., 2004. Perceived environment attributes, residential location and walking for particular purposes. American Journal of Preventive Medicin, 26, 2, 119-25.

Iranmanesh, N., Pedestrianisation A Great Necessity in Urban Designing To Create A Sustainable City in Developing Countries, https://www.isocarp.net/Data/case_studies/1130.pdf 23 Eylül 2008

İller Bankası, 1967-1968. Trabzon Analitik Etüdleri, Güzel sanatlar Matbaası, Ankara.

İnan, K., 2003. Trabzon'un Osmanlılar Tarafından Fethi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1,14, 71-84.

Jacobs, J., 2011. Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı, Metis Yayınları, İstanbul, 466 s.

Kaag, J., 2018. Kendin Olmak Üzerine: Nietzche İle Yürümek, Ren Kitap, İstanbul, 288 s.

Kadıoğlu, Y., 2011. Land use and major issues of planning in city of Trabzon, Procedia Social and Behavioral Sciences, 19,2011, 354–362.

Kalafat, O., 2021. Ortahisar (Trabzon) İlçesinin Olasılıksal Yöntem Tabanlı Heyelan Duyarlılık Değerlendirmesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Kaiser, H., F., 1974. An Index of Factorial Simplicity, Pyschometrica, 39,1, 31-36.

Kantarcı, H., 2011. Babamın Veresiye Defteri: Moloz, 1. Basım, Heyamola Yayınları, İstanbul, 181 s.

Kaplan, H. ve Acuner, A., 2005. Ankara'da Yayalaştırma Sorunnsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi, Planlama, 4, 112-123.

Kaplanoğlu, E., 2014. Mesleki Stresin Temel Nedenleri ve Muhtemel Sonuçları: Manisa İlindeki SMMM'ler Üzerine Bir Araştırma, Muhasebe ve Finansman Dergisi, 64,131-150.

Karaküçük, S., 2014. Rekreasyon: Boş Zamanları Değerlendirme, 7. Baskı, Gazi Kitapevi, Ankara, 423 s.

Karaküçük, S. ve Başaran, Z., 1996. Stresle Başa Çıkmada Rekreasyon Faktörü, Beden Eğitimi Spor Bilimleri Dergisi, 4, 55-64.

Karayolları Genel Müdürlüğü, "2020 Yılı Trafik Hacim Haritaları" Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Başkanlığı. https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/trafikhacimharitasi/2019HacimHaritalari/Hacim2019Devlet.pdf 10 Nisan 2020.

Karpuz, H., 1990. Trabzon, Kültür Bakanlığı Yayınları/1127, Tanıtma eserleri/34, 1. Basım, Mas Matbaacılık, Ankara, 80 s.

Karpuz, H., 2011. Trabzon Yüzey Araştırmaları 2010, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, 29. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Mayıs Malatya, Cilt 2: 147-170.

Karpuz, H., 2021. Fetih Öncesi Trabzon Şehrinin Mimari Mirası, Trabzon'da Fetih ve Şehir, Birinci Baskı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 114, Trabzon.

Kaya, E., 1998. Trabzon İl Merkezinde Kurtarma Kazısında Ortaya Çıkan Buluntular, IX. Müze Kurtarma Kazıları Semineri, Nisan, Antalya, Bildiriler Kitabı: 321-334.

Kayaoğlu, i., G., 1997. Trabzon'da Geleneksel El Sanatları, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapıkredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Keleş, S., Sivrikaya, F., Çakır, G. ve Köse, S., 2008. Urbanization and Forest Cover Change in Regional Directorate of Trabzon Forestry From 1975 To 2000 Using Landsat Data, Environmental Monitoring and Assessment, 140, 1-14.

Kelly, P., Murphy, M. ve Mutrie, N., 2017. The Health Benefits of Walking, Walking: Connecting Sustainable Transport with Health, Vol. 9, 1. Baskı, Emerald Publishing Limited, United Kingdom.

Kılıçaslan, A., 1994. Trabzon-Değirmendere Havzası'nın Beşeri ve İktisadi Coğrafya Özellikleri, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.

Kırmızı, Z., Kolağasıoğlu, M., Ş. ve Tunalı Çalışkan, F., 2012. Kentiçi Ulaşım Terimleri sözlüğü, Cinius Yayınları, İstanbul 173 s.

Knapskog, M., Hagen, O., H., Tennøy, A. ve Rynning, M., K., 2019. Exploring Ways of Measuring Walkability, Transportation Research Procedia, 41, 264–282.

Kökten, İ., K., 1945. Kuzey-Doğu Anadolu Prehistoryasında Bayburt Çevresinin Yeri, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, 3,5, 465 – 486.

Köse, B., A., 2017. Ortaçağda Trabzon Limanının Tarihsel Coğrafyasının Siyasal ve Ekonomik Sonuçları, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 22, 9-42.

Krambeck, H., V., 2006. Global Walkability Index, Yüksek Lisans Tezi, Department of Urban Studies and Planning and the Department of Civil and Environmental Engineering, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, Cambridge.

Krejcie, R., V. ve Morgan, D., W., 1970. Determining Sample Size For Research Activities, Educational and Psychological Measurment, 30, 607-610.

Ksenophon, 1974. Anabasis "Onbinlerin Dönüşü", Çeviren: Gökçöl, T., Birinci Baskı, Hürriyet Yayınları, İstanbul.

Kuntay, O., 1994. Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara.

Küçükuğurlu, M., 2018. Trabzon'da Modernleşmenin Simgesi Olarak Meydan-ı Şarkî, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 63, 617-638.

Küçükuğurlu, M. ve Başkaya M., 2019. Sorularla Trabzon Tarihi, 1. Basım, Çizgi Kitapevi, Konya, 349 s.

Küçükuğurlu, M. ve Yılmaz, Ö., 2019. Harita: Osmanlı Dönemi Trabzon Şehir Haritası (19. Yüzyıl).

Küçükuğurlu, M. ve Yılmaz, Ö., 2019a. Trabzon Şehir Tarihine Bir Katkı: Osmanlı Dönemi Trabzon Şehir Haritası (19. Yüzyıl), 1. Uluslararası Tarihi Karadeniz Sempozyumu, 12-14 Aralık, Trabzon, Bildiriler Kitabı: 485-512.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1988. Bir Yörenin Turizm İmkanlarının Değerlendirilmesi İçin Rehber, Turizm Planlama ve Yatırımlar Daire Başkanlığı, Yayın No: 1988-5, Ankara.

Kaczynski, A., T. ve Henderson, K., A., 2007. Environmental Correlates of Physical Activity: A Review of Evidence About Parks and Recreation. Leisure Sciences, 29, 4, 315-354.

Kulkarni, V., 2017. Objective and subjective analysis of walkability: Ladera Ranch, California, a case study, Yüksek Lisans Tezi, Department of Geography, California State University, Fullerton.

Lai, T.-F., Chang, C.-S., Liao, Y., Hsueh, M.-C., Koohsari, M. J., Shibata, A. ve Oka, K., 2021. Does Neighborhood Built Environment Support Older Adults' Daily Steps Differ By Time of Day?, Journal of Transport & Health, 22, 101234.

Lam, T., M., Wang, Z., Vaartjes, I., Karssenberg, D., Ettema, D., Helbich, M., Timmermans, E., J., Frank, L., D., Braver, N., R., Wagtendonk, J., W., J., Beulens, A., J. ve Lakerveld, J., 2022. Development of An Objectively Measured Walkability İndex for The Netherlands, International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 19, 50, 1-16.

Lambert, J., H., 2010a. Trabzon Şehrinin Haritası, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Lambert, J., H., 2010b. Şehircilik Mütehassısı J. H. Lambert Tarafından Avan Projesinde Teklif Edilen Trabzon Meselesi ve Plan Harekâtı Üzerine İptidai Rapor (28 Ağustos-8 Eylül 1937): Esbabı Mucibe, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Lambert, J., H., 2010c. Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Lambert, K., 2005. A Critical Evaluation of Livability in Garrison Woods,Yüksek Lisans Tezi, Faculty of Environmental Design, The University of Calgary, Calgary.

Lamont, J., A., 2001. Where Do People Walk? The Impacts of Urban Form on Travel Behavior and Neighborhood Livability, Doktora Tezi, University of California, Environmental Planning, Berkeley.

Landis, B., Vattikuti, V., Ottenberg, R., McLeod, D. ve Guttenplan, M., 2001. Modeling the Roadside Walking Environment: Pedestrian Level of Service, Transportation Research Record, 1773, 82-88.

Larranaga, A., M., Arellana J., Rizzi, L., I., Strambi, O. ve Cybis, H., B., B., 2019. Using Best–Worst Scaling To İdentify Barriers To Walkability: A Study of Porto Alegre, Brazil, Transportation, 46, 2347–2379.

Lekić, O., Miletić, M. ve Fikfak, A., 2018. Healthy Places in The Built Environment, Sustainability and Resilience Socio-Spatial Perspective, Fikfak, A., Kosanović, S., Konjar, M., Anguillari, E., Ed., KLABS, 218-230.

Leyden, K., M., 2003. Social Capital and The Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods, American Journal of Public Health, 93,9, 1546–1551.

Liao, B., Van Den Berg, P., E., W., Van Wesemael, P., J., V. ve Arentze, T., A., 2020. Empirical analysis of walkability using data from the Netherlands, Transportation Research Part D, 85, 1-13.

Litman, A., T., 2003. Economic Value of Walkability, Transportation Research Record 1828, 03, 2731, 3-10.

Litman, T., Use of Public Space for Shared Mobility, Victoria Transport Institute. Carsharing Conference, September, Vancouver, Canada, Slideshare. https://www.slideshare.net/AlanWoodland/todd-litman-use-of-public-space-for-shared-mobility 22 Eylül 2015.

Litman, T., 2018. Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities, Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T., 2022. Land Use Impacts on Transport: How Land Use Factors Affect Travel Behavior, Victoria Transport Policy Institute.

Living Streets, 2017. Creating Walking Cities: A Blueprint For Change, England, Wales, Scotland.

Lizárraga, C., Martín-Blanco, C., Castillo-Pérez, I. ve Chica-Olma, J., 2022. Do University Students' Security Perceptions Influence Their Walking Preferences and Their Walking Activity? A Case Study of Granada (Spain), Sustainability, 14, 3, 1880.

Lo, R., H., 2009. Walkability: What Is It?, Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, 2, 2, 145-166.

Luo, T., 2002. The Street Pattern And Social Sustainability in Residentıal Areas, Yüksek Lisans Tezi, Bartlett School of Planning, University of London, London.

Lynch, H., F., B., 1901. Armenia. Travels and Studies, 1, London.

MacKay, C., M., 1999. The Road Networks and Postal Service of The Eastern Roman And Byzantine Empires (First-Fifteenth Centuries Ad): Social Effects on The Provincial Population, Doktora Tezi, Department of Classical Art and Archaeology, The University of Michigan, Ann Arbor.

Magie D., 1950. Roman Rule in Asia Minor To The End of The Third Century After Christ, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.

McAslan, D., S., 2018. Walking, Transit Use, and Urban Morphology in Walkable Urban Neighborhoods: An Examination of Behaviors and Attitudes in Seattle, Doktora Tezi, University of Michigan, Department of Urban and Regional Planning, Ann Arbor, Michigan.

Mengue, P., 2015. Yürümek, Koşmak, Yüzmek: Kaçak Beden, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 242 s.

Metro, 2019. Designing Livable Streets and Trails Guide, Metro Planning and Development Department.

Millington, C., Thompson, C., W., Rowe D. ve Aspinall, P., 2009. Development of the Scottish Walkability Assessment Tool (SWAT), Health & Place, 15, 474-481.

Morris, J., N. ve Hardman A., E., 1997. Walking to Health, Sports Medicine, 23, 5, 306-332.

Morritt, N., 1986. Historical Cemeteries and Passive Recreation, Completed in part requirement for the Diploma in Parks and Recreation (Local Authority option), Lincoln College.

Newman, P. ve Kenworthy, J., 2007. Kent Ulaşımını Yeşillendirmek, Dünyanın Durumu 2007, Mansur, R., Ed., Demirakın, I., Çev., Tema Vakfı Yayınları, İstanbul.

Nigro M., Petrelli M., Uspalyte Vitkuniene R. ve Zilioniene, D., 2018. Understanding The Walkability Propensity, The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering, 13, 2, 139-145.

Nikolopoulou, M., Baker N. ve Steemers, K., 2001. Thermal Comfort in Outdoor Urban Spaces: Understanding The Human Parameter, Solar Energy, 70, 3, 227-235.

Ng, S., Lau, W., Brown, F., Tam, E., Lao, M. ve Booth, V., 2012. Walkable City, Living Streets, Civic Exchange, Hong Kong.

Oxfordshire County Council, 2017. Walking Design Standards, A guide for Developers, Planners and Engineers, Active & Healthy Travel Steering Group Member Organisations, Oxfordshire.

Öksüz, M., 2004. 1749-1789 Tarihleri Arasında Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Hayat, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara Üniversitesi, Ankara.

Öksüz, M., 2005. Kuruluşundan 19. Yüzyıla kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (1), Karadeniz Araştırmaları, 5,5, 11-25.

Öymen Gür, Ş., Öztekin, K., Kuloğlu, N., Asasoğlu, A., Özdemir, İ., M. ve Ural, S., E., 1991. Doğu Kadardeniz Bölgesi'nde Kentsel Başkalaşım: Trabzon Örneği, Trabzon Dergisi, 5, 68-75.

Özbil, A., Yeşiltepe, D. ve Argın, G., 2015. Modeling Walkability: The Effects of Street Design, Street-Network Configuration and Land-Use on Pedestrian Movement, ITU Journal of The Faculty of Architecture, 12, 3, 189-207.

Özcan, K., 2010. Erken Dönem Anadolu–Türk Kenti Anadolu Selçuklu Kenti ve Mekânsal Ögeleri, Bilig, 5, 192-220.

Özdemir, Y., B., 2011. Trabzon Şehrengizi, 1. Basım, Mor Taka Kitaplığı, Trabzon, 632 s.

Özen, H., Tuluk, Ö., İ., Engin, H., E., Düzenli, H., İ., Sümerkan, M., R., Tutkun, M., Üstün Demirkaya, F. ve Keleş S., 2010. Trabzon Kent İçi Kültür Varlıkları Envanteri, T.C.

Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, 1. Baskı, Trabzon, 462 s.

Özkan, D., G., 2017. Kentsel Rekreasyon Alanı Olarak Alışveriş Caddelerinin İncelenmesi: Trabzon Örneği, Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi, 2, 2, 444-453.

Öztürk, T., 2004. İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746), Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Entitüsü, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Parkinson, R., L., Walking-Recreation, Encyclopedia Britannica, https://www.britannica.com/topic/walking-recreation 1 Aralık 2021.

Paykoç, E., 2019. Analysis of Walkability Measurement TOOLS (WMTs), Doktora Tezi, Graduate School of Engineering and Sciences, İzmir Institute of Technology, İzmir.

Pelclová J., Frömel, K. ve Cuberek, R., 2014. Gender-Specific Associations between Perceived Neighbourhood Walkability and Meeting Walking Recommendations When Walking for Transport and Recreation for Czech Inhabitants over 50 Years of Age, International Journal of Environmental Research and Public Health, 11, 527-536.

Pivo G. ve Fisher, J., 2011. The Walkability Premium in Commercial Real Estate Investments, Real Estate Economics, 39, 2, 185-219.

Punch, K., F., 2005. Sosyal Araştırmalara Giriş: Nicel ve Nitel Yaklaşımlar, 1. Baskı, Siyasal Kitapevi, Ankara.

Ramanathan, S. ve O'Brien, C., 2014. Sustainable Transportation and Well-Being, Encyclopedia of Quality of Life and Well-Being Research, Springer, Heidelberg, New York, London.

Ranasinghe, G., Amarawickrama, S., Rathnayake, R., Randeniya, T. ve Rathnasiri, S., 2015. A Model for Assessing the Level of Walkability in Urban Neighborhoods in Sri Lanka, International Journal of Built Environment and Sustainability, 2, 4, 292-300.

Reis, S., Nişancı, R., Uzun, B., Yalçın, A., İnan, H. ve Yomralıoğlu, T., 2003. Monitoring Land -Use Changes by GIS and Remote Sensing Techniques: Case Study of Trabzon, 2nd FIG Regional Conference, Aralık, Marrakech, Morocco, Bildiriler Kitabı: 1-11.

Reyer, M., Fina, S., Siedentop, S. ve Schlicht, W., 2014. Walkability is Only Part of the Story: Walking for Transportation in Stuttgart, Germany, International Journal of Environmental Research and Public Health, 11, 5849-5865.

Ribeiro, A., I. ve Hoffimann, E., 2018. Development of a Neighbourhood Walkability Index for Porto Metropolitan Area. How Strongly Is Walkability Associated with Walking for Transport?, International Journal of Environmental Research and Public Health, 15, 12, 1-10.

Rice, D., T., 1929-1930. Notice on Some Religious Buildings in The City and Vilayet of Trebizond, Byzantion, 5, 1, 47-81.

Rice, D., T., 1932. Trebizond, A Mediaeval Citadel and Palace, The Journal of Hellenic Studies, 52, 1, 47-54.

Robertson, K., A., 1993. Pedestrians and The American Downtown, The Town Planning Review, 64, 3, 273-286.

Robinson, C., M., 1910. Educational Value of Public Recreation Facilities, The Annals of the American Academy of Political and Social Science, 35, 2, 134–140.

Saelens, B., E. ve Handy, S., L., 2008. Built Environment Correlates of Walking: A Review, Medicine and Science in Sports and Exercise, 40, 7, 550-566.

Saelens, B., E., Sallis, J., F. ve Frank, L., D., 2003. Environmental Correlates of Walking and Cycling: Findings From The Transportation, Urban Design, and Planning Literatures, Environment and Physical Activity, 25, 2, 80-91.

Sağlam, İ., 1995. Uçmayan Yol "Tanjant" Trabzon'da Bir İbret Serüveni, Yunus Dergisi Yayınları, Trabzon, 100 s.

Sağsöz, A., Tuluk, Ö., İ. ve Özgen, S., 2006. Influences Of Different Ages And Cultures On Each Other From Architectural Point Of View: Examination Of Historical Buildings in Trabzon/Turkiye, Building and Environment, 41, 2006, 45–59.

Salt Araştırma, Trébizonde, Magasin militaire - Trabzon askeri depolar - Trabzon military storage, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/208536 10 Mart 2021.

Sancar, C., Özen Turan, S. ve Kadıoğulları, A., İ., 2009. Land Use-Cover Change Processes in Urban Fringe Areas: Trabzon case study, Turkey, Scientific Research And Essays, 4, 12, 1454-1462.

Sandag, 2002. Planning and Designing for Pedestrians, Model Guidelines For The San Diego Regions, San Diego's Regional Planning Agency, San Diego.

San Francisco Department of Public Health, Pedestrian Environmental Quality Index: Street Auditor's Training Manual, https://merritt.cdlib.org/d/ark%3A%2F13030%2Fm5m630hw/1/producer%2F892135664.pdf 1 Ekim 2012.

Searns, R., M., 1995. The Evolution of Greenways As An Adaptive Urban Landscape Form, Landscape and Urban Planning, 33, 65-80.

Sınmaz, S., 2013. Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri, Megaron, 8,2, 76-84.

Solnit, R., 2016. Yol Aşkı: Yürümenin Tarihi, Encore Yayınları, İstanbul, 448 s.

Southworth, M., 1985. Shaping the City Image, Journal of Planning Education and Research, 5, 1, 52–59.

Southworth, M., 2005. Designing the Walkable City, Journal of Urban Planning Development, 131, 4, 246-257.

Southworth, M., Reclaiming The Walkable City, https://frameworks.ced.berkeley.edu/2006/reclaiming-the-walkable-city/ Sonbahar 2006.

Southworth, M. ve Owens, P., M., 1993. The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighborhood, and Street Form at the Urban Edge, Journal of the American Planning Association, 59, 3, 271-287.

Speck, J., 2013. Walkable City, 1. Edition, North Point Press, New York, 312 s.

Speck, J., 2018. Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places, Island Press, Washington DC, 243 s.

Stockton, J., C., Duke-Williams O., Stamatakis E., Mindel J., S., Brunner E., J. ve Shelton, N., J., 2016. Development of A Novel Walkability Index for London, United Kingdom: Crosssectional Application to The Whitehall II Study, BMC Public Health, 16, 416, 1-12.

Su, S., Zhou, H., Xu, M., Ru, H., Wang, W. ve Weng, M., 2019. Auditing Street Walkability and Associated Social Inequalities for Planning Implications, Journal of Transport Geography, 74, 62-76.

Şahinkaya, F., 1994. Trabzon'da Cephanelik Binası Restorasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Taç, A., 2011. Bir Kalekapım Vardı, Birinci Baskı, Heyamola Yayınları, İstanbul, 167 s.

Tanrıverdi, F., 1975. Peyzaj Mimarisi: Bahçe Sanatının Temel Prensipleri ve Uygulama Metodları, Atatürk Üniversitesi Yayınları No: 418, Sevinç Matbaası, Ankara.

Tanrıverdi, M. ve Gürel, M., A., 2019. Geçmişten Günümüze Kemer Köprüler, Harran Üniversitesi Mühendislik Dergisi, 4, 3, 156-167.

Tellioğlu, İ. 2008. Trabzon Rum Devleti'nin Hristiyan Dünyasıyla İlişkileri (1214-1458), Uluslararası Karadeniz Araştırmaları Dergisi, 5,5, 33-53.

Tellioğlu, İ., 2009. Komnenosların Karadeniz Hakimiyeti Trabzon Rum Devleti (1204-1461), Serander, Trabzon, 183 s.

Tibbalds, F., 2000. Making People-Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities, 1st. Edition, Taylor & Francis.

Tobin, M., Hajna, S., Orychock, K., Ross, N., DeVries, M., Villeneuve, P., J., Frank, L., D., McCormack, G., R., Wasfi, R., Steinmetz-Wood, M., Gilliland, J., Booth, G., L., Winters, M., Kestens, Y., Manaugh, K., Rainham, D., Gauvin, L., Widener, M., J., Muhajarine, N., Luan, H. ve Fuller, D., 2022. Rethinking Walkability and Developing A Conceptual Definition of Active Living Environments To Guide Research and Practice, BMC Public Health, 22, 1, 450.

Todd, J., R., 1978. Pedestrianisation in Town Centres, Yüksek Lisans Tezi, Department of Transport Technology, Loughborough University.

Tosun, M., 2005. Şeriye sicillerine göre Trabzon'da mülk satışları 1148-1735 / 1153-1741, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Tozer, H. F., 1881. Turkish Armenia and Eastern Asia Minor, Longmans, Grren adn CO., London.

Trabzon Valiliği, 2011. Trabzon İl Çevre Durum Raporu, Türkiye Cumhuriyeti Trabzon Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü.

Trabzon Valiliği, 2019. Trabzon İli 2018 yılı çevre durum raporu (2019 Revize), Türkiye Cumhuriyeti Trabzon Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, ÇED Hizmetleri ve Çevre İzinleri Şube Müdürlüğü.

Tuğaç, Ç., 2022. İklim Değişikliği ve Kentsel Dirençlilik Bağlamında Yeşil Ulaşım, İdealkent, 36, 13, 545-575.

Tuluk, Ö., İ., 2010. İmâret-i Hatuniye'den Atapark'a: Trabzon'da Kamusal Alan Dönüşümüne Erken Bir Tanıklık, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Tuluk Ö. İ., 2010a. Osmanlı Dönemi Trabzon'unda Mimari Yapı Kültürü, Trabzon Kent Mirası, Yer-Yapı-Hafıza, Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Tuluk, Ö., İ., Düzenli, H., İ. ve Düzenli, E., 2010. Osmanlı'da Fetih Sonrası Dinsel Mekanı Camiileştirme Anlayışı: Trabzon Örneği (1461-1665), Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza, Klasik Yayınları-Tarih Dizisi, İstanbul.

Tuluk, Ö., İ., 2021. Fethin Trabzon'unda İmar ve İnşa, Trabzon'da Fetih ve Şehir, Birinci Baskı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 114, Trabzon.

Turoğlu, H., 2016. Coğrafi Bilgi Sistemlerinin Temel Esasları, 4. Baskı, Çantay Kitapevi, İstanbul 341 s.

Türgen, N., Biz Artık Maalesef Trabzon'da ve Karadeniz'de Ayağı Suya Değmeyen Çocuklar Yetiştiriyoruz, Arkitera. https://www.arkitera.com/soylesi/biz-artik-maalesef-trabzonda-ve-karadenizde-ayagi-suya-degmeyen-cocuklar-yetistiriyoruz/ 7 Şubat 2005.

Türko Odabaşıoğlu, S., 1992. Cumhur Odabaşıoğlu Arşivinden, Trabzon Dergisi, 6, 20-38.

Türkaslan, İ., 2019. Trabzon Aziz Eugenius Kilisesi, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

URL-1, https://hsgm.saglik.gov.tr/tr/fiziksel-aktivite/fiziksel-aktivite-nedir.html Fiziksel Aktivite Nedir?. 22 Ekim 2022.

URL-2, https://www.walkwithamal.org/tr/ 22 Temmuz 2022.

URL-3, https://www.academia.edu/29682686/The_Roots_of_News_in_Journalism Stamenkovic, G., The Root of News in Journalism. 30 Haziran 2022.

URL-4, https://www.iienstitu.com/blog/5n1k-nedir-bu-yontem-nasil-kullanilir 5N1K Nedir? Bu Yöntem Nasıl Kullanılır?,. 03 Aralık 2019.

URL-5, http://detroitenv.org/uncategorized/hierarchies-waste-transportation-energy/ Hierarchies in Waste, Transportation, Energy and More. 16 Ekim 2014.

URL-6, https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/overview/ Overview. 14 Ekim 2022.

URL-7, https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/ Urban Street Design Guide. 22 Ekim 2022.

URL-8, https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?k=undefined&m=TRABZON İllere ait Mevsim Normalleri (1991-2020). 15 Mayıs 2022.

URL-9, https://www.iklim.gen.tr/trabzon-iklimi.html Trabzon İklimi. 01 Nisan 2021.

URL-10, https://tr.weatherspark.com/y/101287/Trabzon-T%C3%BCrkiye-Ortalama-Hava-Durumu-Y%C4%B1l-Boyunca Trabzon Bölgesinde Yıl Boyu İklim ve Hava Durumu. 15 Mayıs 2022.

URL-11, https://enerji.gov.tr/bilgi-merkezi-enerji-gunes#:~:text=%C3%9Clkemiz%2C%20co%C4%9Frafi%20konumu%20nedeniyle%20y%C3%BCksek,%3D%207%2C50%20saat%2Fg%C3%BCn Güneş. 15 Mayıs 2022.

URL-12, https://en-gb.topographic-map.com/map-qz89m/Trabzon/?center=41.00227%2C39.70688&zoom=15&base=6 Trabzon topographic map. 22 Ekim 2022.

URL-13, https://www.trabzon.bel.tr/uploads/FCK_PDF/407.pdf Trabzon Büyükşehir Belediyesi Ortahisar İlçesi (Doğu Planlama Bölgesi) 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Araştırma ve Açıklama Raporu, Trabzon Belediyesi. 15 Mayıs 2022.

URL-14, https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/53761 Toprak ve Arazi Sınıflaması Standartları Teknik Talimatı, Tarım ve Orman Bakanlığı. 31 Ekim 2012.

URL-15, https://www.omnesviae.org/viewer/ Tabula Peutingeriana. 31 Ağustos 2011.

URL-16, https://www.thebyzantinelegacy.com/tabula-peutingeriana Tabula Peutingeriana, 2016.

URL-17, https://trabzonport.com.tr/tarihte-trabzon-limani/ Limanın Tarihçesi. 22 Ekim 2022.

URL-18, https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/trabzon/gezilecekyer/ayasofya--muzesi Ayasofya Camii - Trabzon. 27 Nisan 2021.

URL-19, https://viratrabzon.com/yazar/barishakankarayavuzoglu/konu/tarihsel-baglamda-bir-mekan-ornegi-huseyin-avni-aker-stadyumu/ Tarihsel Bağlamda Bir Mekan Örneği: Avni Aker Stadyumu. 28 Eylül 2021.

URL-20, https://haritane.com/d-detay/?utm_content=huseyin-avni-aker-stadyumu-detay1364699 Hüseyin Avni Aker Stadyumu. 19 Mayıs 2022.

URL-21, https://www.trabzon.bel.tr/fck-sayfalar.aspx?id=4551 Hüseyin Avni Aker Millet Bahçesi. 19 Mayıs 2022.

URL-22, https://www.trabzon.net.tr/trabzon/tarih/alaca-han.html Alacahan. 26 Nisan 2022.

URL-23, https://hizirbeyulkuilkokulu.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/61/19/765167/dosyalar/2019_11/21144057_tarihce.pdf?CHK=ee3b1ef63b2c09e781fa2f974fecef9a Hızırbey Ülkü İlkokulu Tarihçe. 22 Mayıs 2022.

URL-24, https://www.trabzon.bel.tr/haber-detay.aspx?id=32595 Tarihi Fatih Parkı Yeni Yüzüyle Ziyaretçilerini Ağırlayacak. 11 Haziran 2020.

URL-25, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trebizond_map.jpg Trebizond_Map. 20 Ekim 2022.

URL-26, http://www.trabzon.gov.tr/eski-trabzon-fotograglari T.C. Trabzon Valiliği. 20 Ekim 2022.

URL-27, https://trabzon.ktb.gov.tr/TR-212974/tarihcesi.html Tarihçesi. 22 Ekim 2022.

URL-28, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/Trebizond_April_29_1916.jpg File:Trebizond April 29 1916.jpg. 05 Aralık 2020.

URL-29, https://www.takagazete.com.tr/kultursanat/cumhuriyet-doneminin-iki-mezarligi-90-yilda-doldu-h235262.html Cumhuriyet Döneminin İki Mezarlığı 90 Yılda Doldu!. 30 Kasım 2021.

URL-30, https://trabzon.ktb.gov.tr/Eklenti/59518,home-of-trabzon-turkcepdf.pdf?0 Trabzon. 29 Nisan 2022.

URL-31, https://karadeniz.gov.tr/iller/trabzon/ Trabzon. 21 Ocak 2023.

URL-32, https://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eamil_Ekinci_M%C3%BCzesi Şamil Ekinci Müzesi. 09 Kasım 2022.

URL-33, http://www.ipekyolumuzesi.com/hakkinda.php İpekyolu Müzesi, 2014.

URL-34, https://muzeler.org/trabzon-edebiyat-muzesi--933966 Trabzon Muhibbi Edebiyat Müzesi Kütüphanesi. 21 Ocak 2023.

URL-35, https://www.sondakika.com/haber/haber-trabzon-egitim-tarihi-muzesi-acildi-10352558/ Trabzon Eğitim Tarihi Müzesi Açıldı. 15 Aralık 2017.

URL-36, https://www.haber61.net/trabzon-basin-muzesi-acildi Trabzon Basın Tarihi Müzesi açıldı!. 10 Ocak 2023.

URL-37, https://trabzon.ktb.gov.tr/TR-57738/tiyatro---sinema-ve-kultur-merkezleri.html Tiyatro - Sinema ve Kültür Merkezleri. 21 Ocak 2023.

URL-38, https://betonhelva.com/hakkimizda/ O bir helva sanatçısı… 21 Ocak 2023.

URL-39, https://karadenizmanset.com/haber/426/trabzonun-60-yillik-antikacisi.html Trabzon'un 60 Yıllık Antikacısı. 01 Nisan 2016.

URL-40, https://www.forumtrabzon.com/hakkimizda/ Hakkımızda. 21 Ocak 2023.

URL-41, https://www.takagazete.com.tr/kultursanat/trabzon-hala-bunu-tartisiyor-h235099.html Trabzon Hala Bunu Tartışıyor. 27 Kasım 2021.

URL-42, https://v3.arkitera.com/h2388-trabzon-%E2%80%98tanjant-yolu-na-kavusuyor.html Trabzon 'Tanjant Yolu'na kavuşuyor. 14 Haziran 2005.

URL-43, http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=366&RecID=2331 Kent Kimliği: Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri. 03 Nisan 2010.

URL-44, https://www.haberturk.com/trabzon-haberleri/96241231-tamamlandiginda-turkiyenin-en-maliyetli-sehir-ici-yollari-arasinda-yerini-alacaktrabzondaki Tamamlandığında Türkiye'nin En Maliyetli Şehir İçi Yolları Arasında Yerini Alacak Trabzon'daki Kanuni Bulvarı'nda Viyadüklerin Tabyaları Yerleştirme İşlemleri Titizlikle Sürüyor. 08 Nisan 2022.

URL-45, https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=23722&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği. 03 Temmuz 2017.

URL-46, https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/ Museum Definition, 18 Ocak 2023.

URL-47, https://www.humancentereddesign.org/inclusive-design/history History. 20 Şubat 2023.

URL-48, https://turkiye.un.org/tr Birleşmiş Milletler, Türkiye. 20 Nisan 2023.

URL-49, https://urbanresiliencehub.org/what-is-urban-resilience/ Urban Resilience Hub. 20 Nisan 2023.

Uslu, A., 2010. An Ecological Approach For The Evaluation of An Abandoned Cemetery as A Green Area: The Case of Ankara /Karakusunlar Cemetery, African Journal of Agricultural Research, 5,10, 1043-1054.

Usta V., 1999. Anabasis'ten Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon, Serander Yayınları, Trabzon, 248 s.

Usta, S., 2015. Trabzon'da Vakıflar (1550-1650), Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Ünlü, T., 2006. Kentsel Mekânda Değişimin Yönetilmesi (1), METU Journal of the Faculty of Architecture, 23,2, 63-92.

Üstün Demirkaya, F., 2014. Toplumsal Dinamikler Bağlamında Trabzon Kent Dokusunun Dönüşümü (Komnenos Hanedanlığı'ndan Cumhuriyet'e Kadar), Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Üstün Demirkaya, F., Tuluk, Ö., İ., 2018. Komnenos Hanedanlığı'ndan Osmanlı'ya Trabzon Mahalleleri: Kentsel Dinamikler Bağlamında Bir Fiziksel Gelişim Okuması, "DeğişKent" Değişen Kent, Mekân ve Biçim Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, Ekim-Kasım, İstanbul, Bildiriler Kitabı: 713-723.

Üstün Demirkaya, F., 2021. Osmanlı Trabzon'unu Haritalandırmak: Mahalleler ve Anıtsal Yapılar (15-19. Yüzyıl), Trabzon'da Fetih ve Şehir, Birinci Baskı, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 114, Trabzon.

Vulvic, V., R., 2007. Urban Transit Systems And Technology, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, 602 s.

Walk 21 Leading The Walking Movement, International Charter For Walking, https://walk21.com/wp-content/uploads/2020/02/walking-charter-document-2020.pdf 1 Şubat 2020.

Walk Score, Walk Score: Live Where You Love, https://www.walkscore.com/ 5 Mart 2023.

Walkability.app, Our Tools, https://walk21.com/resources/tools/ 5 Mart 2023.

Wher, Our Tools, https://walk21.com/resources/tools/ 5 Mart 2023.

Walkshed, 2010. Walkshed: Walk Your Walkable Way, Through The Urban Jungle, https://walkshed.org/

Wang, C., C., 2008. Leisure Participation, Leisure Motivation, And Life Satisfaction For Elders in Public Senior Resident Homes in Taiwan, Doktora Tezi, School of Graduate Studies, University of the Incarnate Word, San Antonio.

Westhuizen, D., L., 2010. Neighborhood Access, Pedestrian Movement, And Physical Activity in Detroıt: Implications For Urban Design and Research, Doktora Tezi, Department of Architecture, The University of Michigan, Ann Arbor.

Wheller, S., M., 2000. Desining The Livable Metropolis: Metropolitan Institutions and The Evolution of Urban Form, Doktora Tezi, The University of California, City and Regional Planning, Berkeley.

Whitfield, R., 2015. Walkable City, Living Streets, Quality of Life, EWIAS Viewpoints, 2, 201-211.

WHO, 2013. Pedestrian Safety, A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners. WHO Press, Geneva, Switzerland, 114 s.

WisDOT, 2002. Wisconsin Pedestrian Policy Plan 2020, Wisconsin Department of Transportation, Division of Transportation Investment Management Bureau of Planning, Wisconsin.

Wycherley, R., E., 2011. Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?, 4. Baskı, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 272 s.

Yalçınkaya, Ş., 2021. Tarihi Çevrede "Yeni": Cephanelik Ek Binası, Doğu Karadeniz Yapılı Çevre Tartışmaları, Editör: Beyazlı, D., 1. Baskı, Livre de Lyon, Lyon, France.

Yang, Y. ve Diez-Roux, A., V., 2012. Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups, American Journal of Preventive Medicine, 43, 1, 11-19.

Yenil, Ü. ve Akyazı, N., 2019. Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Kültürel İz Koridoru Değerlendirmesi, Ömer Halisdemir Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 8, 2, 1179-1192.

Yılgın, A., 2022. Rekreatif Yürüme Fiziksel Aktivitesinin Yaşam Becerisini Geliştirmeye Etkisinin İncelenmesi: Randomize Yarı Deneysel Çalışma, Gaziantep Üniversitesi Spor Bilimleri Dergisi, 7, 1, 66-84.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H., 2018. Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, 11. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 427 s.

Yıldırım, Ü., 2021. Trabzon (KD Türkiye) Akarsu Havzalarının Coğrafi Bilgi Sistemi Kullanılarak Morfometrik Analiz Yoluyla Hidrolojik Değerlendirmesi, Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 23,1, 244-253.

Yılmaz, B., 2020. Trabzon Geleneksel Mutfağında Tatlılar ve Çekme Helva, Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 43, 59-68.

Yılmaz, Ö., 2012. Tanzimat Döneminde Trabzon, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Yılmaz, Ö., 2015. Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870), Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 18, 213-244.

Yomralıoğlu, T., 2005. Coğrafi Bilgi Sistemleri Temel Kavramlar ve Uygulamalar, 3. Baskı, İber Ofset, Trabzon, 480 s.

Yücel, H., A., 1997. Trabzon Lisesi, Bir Tutkudur Trabzon, Birinci Baskı, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Yüksel, M., 1991. Trabzon'da Türk-İslam Eserleri ve Kitabeleri, Trabzon Valiliği Yayınları: 3, Trabzon.

Zacharias, J., 2009. The Pedestrian Itinerary–Purposes, Environmental Factors and Path Decisions, Pedestrian Behavior, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 283-306.

Zorlu, F., Faiz, S., 2013. Değişen Yaşam Biçiminin Konutun İç Mekân Örgütlenmesine Yansımaları: 1950-1980 Dönemi Trabzon Apartmanları, Mimarlık, 374.

Zuniga-Teran A., A., Orr, B., J., Gimblett, R., H., Chalfoun, N., V., Marsh, S., E., Guertin, D., P. ve Going, S., B., 2017. Designing Healthy Communities: Testing The Walkability Model, Frontiers of Architectural Research, 6, 63–73.

7. EKLER

EK-1. ARAZİ ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN İZİN BELGELERİ

T.C.
TRABZON BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
Zabıta Dairesi Başkanlığı

Sayı : 26260860-000-E.18553
Konu : Fotoğraf ve Vieo Çekim İzni

08/10/2019

MÜGE YURTCAN

İlgi : 18.09.2019 tarihli ve sayılı yazınız

İlgi dilekçenizle Belediyemize müracaatla öğrencisi bulunduğunuz KTÜ Peyzaj Mimarlığı Bölümü için hazırlayacak olduğunuz tez kapsamında şehir genelinde fotoğraf ve video çekimi ile anket çalışmaları yapmanızda bir sakınca görülmemiştir.

Bilgilerinize rica ederim.

(e-İmzalıdır)
Muharrem ÖZTÜRK
Zabıta Dairesi Başkanı

*Bu belge elektronik imzalıdır. İmzalı suretinin aslını görmek için https://uygulama.belediye.gov.tr/GenelAcikSayfalar/Evrak/EvrakDogrulama/EvrakDogrulama.aspx adresine girerek (eX1Ad6-g2hOlz-Q6Pegy-4fXfKY-8vJAYCjp) kodunu yazınız.

Gülbaharhatun Mah. K. Maraş Cad. No:201 Ortahisar/ Trabzon
Telefon No: (462)223 51 11 Faks No: (462)224 61 67
e-Posta: info@trabzon.bel.tr İnternet Adresi: https://www.trabzon.bel.tr

Bilgi için: Fikri ABANOZ
ZABITA AMİRİ
Telefon No:

T.C.
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı

Sayı : E-76127911-399-25212 26.05.2022
Konu : Araştırma İzin Talebi(Müge YURTCAN)

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi :25.02.222 tarihli ve E-34043641-000-25267 sayılı yazı.

Enstitünüz öğrencisi Müge YURTCAN'ın yapacağı saha çalışması talebine ilişkin Trabzon Valiliği'nden gelen ilgi yazısı ekte gönderilmiştir.
Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Cemil RAKICI
Rektör Yardımcısı

Ek:
1- Üst yazı (1 sayfa)
2- Onay yazı(1 sayfa)

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kod: 3CE82DBF-0877-4C2F-8BB6-375AFE562FA6 Doğrulama Adres: https://www.turkiye.gov.tr/karadeniz-teknik-universitesi-ebys

61080 – Trabzon / TÜRKİYE
Tel: 04623772421 Faks: 04623257973 www.ktu.edu.tr
Ayrıntılı Bilgi İçin İrtibat
Nihal YILMAZ
nihalyilmaz@ktu.edu.tr

T.C.
TRABZON VALİLİĞİ
İl Sosyal Etüt ve Proje Müdürlüğü

Sayı :E-34043641-000-25267
Konu :İzin Talebi (Müge YURTCAN)

25.05.2022

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE

İlgi : KTÜ Öğrenci İşleri Daire Bşk. nın 18.04.2022 tarih ve 24796 sayılı yazısı.

İlgi yazınız gereğince; Üniversiteniz Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın "Tarihi Kent Koridorlarının Yürünebilir Mekanlar Olarak Ortaya Çıkarılması Trabzon Örneği" konulu çalışmanın yürütülmesi amacıyla yapacağı saha çalışmasının Valiliğimizce uygun görüldüğüne dair valilik onayı ilişikte gönderilmiştir.

Bilgi ve gereğini rica ederim.

Ömer ŞAHİN
Vali a.
Vali Yardımcısı

Ek: Onay

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kodu: AkZY8b-MbvDnD-tOXMfC-KLTDb+-4oCNZosp Doğrulama Linki: https://www.turkiye.gov.tr/icisleri-ebys

Trabzon Valiliği
Telefon No: (462)230 19 40 Dahili: 122 Faks No: (462)230 19 64
e-Posta: sosyaletutproje@trabzon.gov.tr İnternet Adresi: https://www.e-icisleri.gov.tr
Kep Adresi: icisleribakanligi@hs01.kep.tr

Bilgi için: Filiz KAZAN
Şef
Telefon No:462 230 19 66-240

EK-2. YÜRÜME TERCİH ÖLÇEĞİ ANKET FORMU

Sayın Katılımcı,

Bu anket Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı öğrencisi Müge Yurtcan'ın doktora tezinde kullanılması amacıyla bilimsel veri elde etmek için hazırlanmıştır. Anket, Trabzon halkının yürüme durumu ve tercihlerinin ölçülmesi için 3 bölümden oluşan sorular içermektedir. Anketin hiçbir resmi kurum ile ilişkisi yoktur. Katılımcı bilgileri gizli tutulacaktır. Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU
Öğr.Gör. Müge YURTCAN

DEMOGRAFİK SORULAR					
Yaşınız nedir?					
18-25	26-35	36-45	46-65	65 üstü	
Cinsiyetiniz nedir?					
Kadın	Erkek				
Aylık ortalama geliriniz nedir?					
2020 TL altı	2021-3000 TL	3001-5000 TL	5001-10.000 TL	10.000 TL üstü	
Eğitim durumunuz nedir?					
İlkokul	Ortaokul	Lise	Üniversite	Lisansüstü	Diğer:
Yaşadığınız hanede kaç kişi vardır?					
Sadece ben	2 Kişi	3 Kişi	4 Kişi	5 Kişi ve üstü	
Herhangi bir engeliniz var mı?					
Evet	Hayır	Eğer varsa lütfen yazınız:			
Yürümenizi zorlaştıracak bir rahatsızlığınız veya hareketinizi engelleyen bir durumunuz var mı? (Astım, diz protezi, kas yırtığı, çapraz bağ kopması, bebek arabası, engelli arabası vb.)					
Evet	Hayır	Eğer varsa lütfen yazınız:			
Otomobil sürmek için ehliyetiniz var mı?					
Evet	Hayır	Kaç yıldır ehliyet sahibisiniz:			
Hanenizde yaşayanlara ait kaç tane motorlu araç bulunmaktadır (Otomobil, motosiklet, minibüs vs...)					
1 adet	2 adet	3 adet	4 adet ve üstü		
SEYAHAT ŞEKLİ SORULARI					
Günlük ortalama kaç dakika yürürsünüz? (Dilerseniz günlük ortalama adım sayınızı da yazabilirsiniz.)					
0-15 dk	16-30 dk	31-60 dk	61-90 dk	90 dk üstü	Adım Sayısı:
Günlük ortalama yürüyerek yaptığınız seyahatlerin çoğunu hangi amaç için gerçekleştirirsiniz?					
Ulaşım	Alışveriş	Spor	Gezinti	Eğlence	Eğitim/Öğretim
Düzenli olarak gittiğiniz bir işiniz/okulunuz var mı?					
Evet	Hayır	Eğer varsa lütfen yazınız:			
İşe/okula giderken genellikle hangi ulaşım şekillerini kullanırsınız? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.)					
Yürüme	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Bisiklet	Diğer:
İşten/okuldan-eve gidiş gelişleriniz için yaptığınız seyahatler toplam kaç dakika sürmektedir? (Dilerseniz ortalama adım sayınızı da yazabilirsiniz.)					
0-15 dk	16-30 dk	31-60 dk	61-90 dk	90 dk üstü	Adım Sayısı:
İşten/okuldan-eve gidiş gelişleriniz için yaptığınız seyahatlerin toplam kaç dakikasını yürüyerek geçirirsiniz? (Dilerseniz ortalama adım sayınızı da yazabilirsiniz.)					
0-15 dk	16-30 dk	31-60 dk	61-90 dk	90 dk üstü	Adım Sayısı:

YÜRÜME TERCİH ANKETİ SORULARI					
Anket Soruları	**Kesinlikle Katılmıyorum**	**Katılmıyorum**	**Kararsızım**	**Katılıyorum**	**Kesinlikle Katılıyorum**
Yürümeyi severim.					
Yağışlı ve/veya rüzgârlı havalarda bile yürümeyi tercih ederim.					
Güneşli ve/veya çok nemli havalarda bile yürümeyi tercih ederim.					
Gündüz saatlerinde yürümeyi tercih ederim.					
Akşam saatlerinde yürümeyi tercih ederim.					
Gideceğim yere götürecek olan güzergahlardan biri yayalaştırılmış bir sokaksa, yolumu uzatacak olsam bile onu tercih ederim.					
Yolumun üzerinde yaya geçidi veya yaya köprüsü varsa karşıdan karşıya geçerken, yürüme mesafemi uzatsam bile daima onları tercih ederim.					
Sadece yürüyerek ulaşım sağlayabileceğim mekanlara gitmekten vazgeçerim.					
"Herkes" (Engelli, Çocuk, Hareketi kısıtlı,) için uygun tasarlanmış mekanlarda yürümeyi tercih ederim.					
Karma ulaşım planlamasına (yaya, bisikletli, motorlu taşıt sürücüsü, toplu taşıma vs.) uygun tasarlanmış mekanlarda yürümeyi tercih ederim.					
	Son Derece Olumsuz	**Olumsuz**	**Nötr (Ne Olumlu Ne Olumsuz)**	**Olumlu**	**Son Derece Olumlu**
Seyahatimi yapacağım güzergahın ağaçlandırılmış olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatimi yapacağım güzergahta banka, belediye, sağlık ocağı gibi kurumların olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahtaki bank, wc, çöp kutusu gibi donatıların yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahın temizliğinin yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahtaki kafe, büfe, restoran gibi tesislerin yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahın yokuş yukarı olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahın yokuş aşağı olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergâh üzerindeki park, meydan gibi açık ve yeşil alanların yürüme tercihime etkisi					

Kaldırımlarda kullanılan kaplama malzemelerinin konforunun yürüme tercihime etkisi					
Ortalama 10 dakikalık seyahatlerin yürüme tercihime etkisi					
10 dakikanın üstündeki seyahatlerin yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergâh üzerinde konut alanlarının olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergâh üzerinde deniz ve/veya dağ manzarasının olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergâh üzerinde tarihi, turistik ve kültürel miras zenginliklerinin olmasının yürüme tercihime etkisi					
Gideceğim güzergahta yoğun araç trafiği olmasının yürüme tercihime etkisi					
Gideceğim güzergahta yoğun yaya trafiğinin olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahtaki okul, müze, kütüphane gibi tesislerin yürüme tercihime etkisi					
Seyahatim sırasında kullanacağım güzergahtaki market, pazar, kapalı/açık alışveriş merkezi gibi tesislerin yürüme tercihime etkisi					
Seyahat sırasında kullanacağım güzergahın suça karşı emniyetli olmasının yürüme tercihime etkisi					
Seyahat sırasında kullanacağım güzergahın yaya için güvenli olmasının yürüme tercihime etkisi					

Katılımınızdan dolayı teşekkür ederiz.

EK-3. KORİDOR İŞLEV ANKETİ

Sayın Katılımcı,

Bu anket çalışmasının amacı; Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihi sokak ve caddelerin (koridorların) işlevlerinin saptanmasıdır. Anket, Trabzon'daki 4 farklı fonksiyona (Ticaret, Tarih/Kültür/Turizm, Rekreasyon ve Ekolojik) hizmet eden sokak ve caddelerin (koridorların) saptanması için yapılmaktadır. Anketin bir parçası olan "Mekansal Koridor Unsurları" belirlenirken, Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihi koridorlar üzerindeki unsurlar saptanmış, koridor fonksiyonlarına etkilerinin bulunması amaçlanmıştır. Elde edilen veriler akademik amaçlı kullanılacak ve 3. şahıslar ile paylaşılmayacaktır. Tezin sonucuna önemli katkılar sunacak olan bu çalışmaya katılımınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU

Doktora Öğrencisi Müge YURTCAN

Aşağıda yer alan mekânsal koridor unsurlarını 4 farklı fonksiyona (Ticaret, Tarih/Kültür/Turizm, Rekreasyon ve Ekolojik) göre düşünerek 1-5 arasında puanlandırınız. Puan değerleri ise şu şekildedir;

Puan Değerleri: 1 Puan: Önemsiz, 2 puan: Az önemli, 3 puan: Orta derecede önemli, 4 puan: Oldukça önemli, 5 puan: Çok önemli

Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU

Doktora Öğrencisi Müge YURTCAN

Anketi gönüllü olarak doldurmaktayım.

Evet		Hayır	

DEMOGRAFİK BİLGİLER

Yaş: Cinsiyet: Öğrenim Seviyesi (en son mezun olduğunuz):

Uzmanlık Alanı/Meslek: Çalıştığınız Kurum/Sektör:

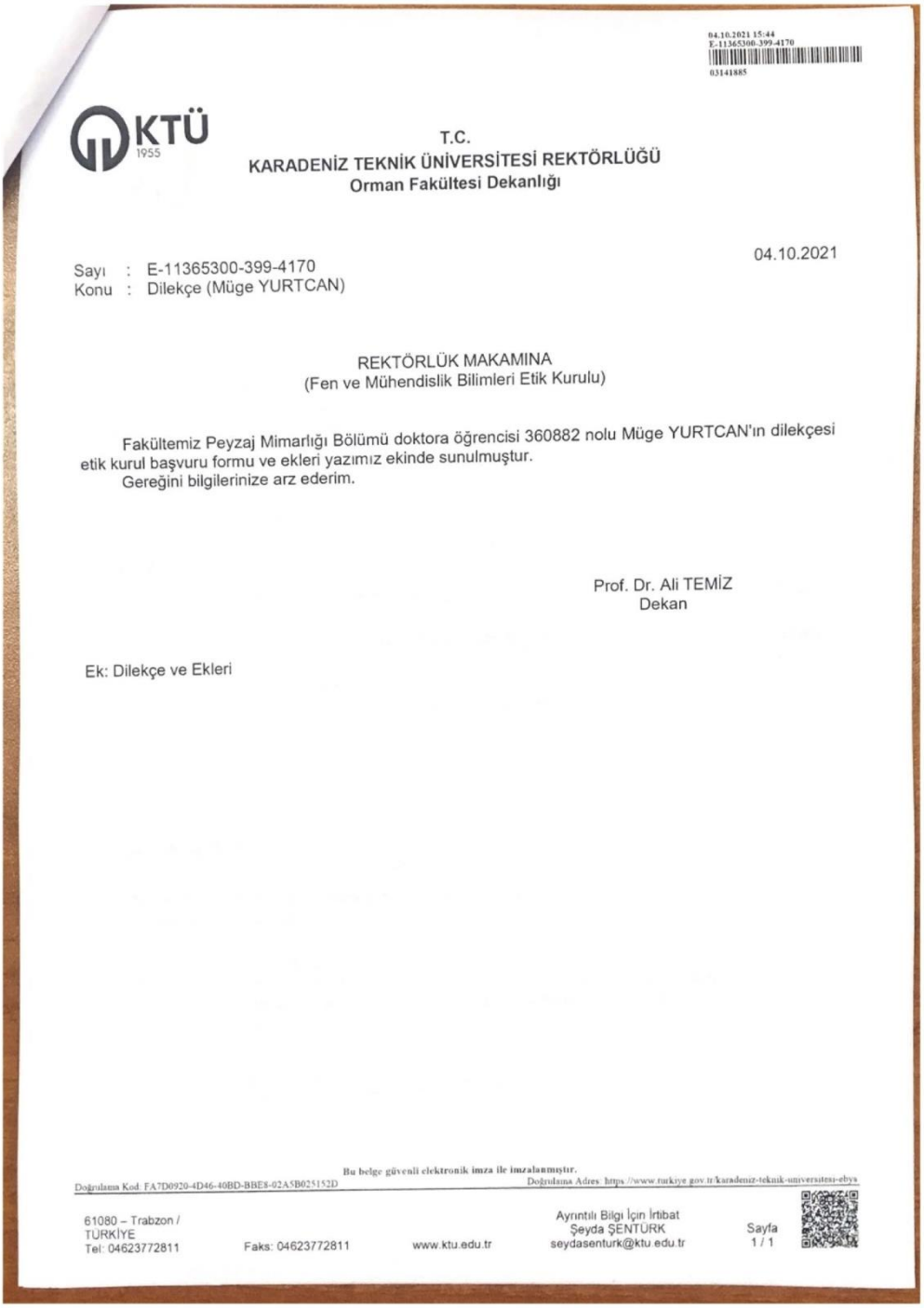
	Mekansal Koridor Unsurları	**Ticaret Koridoru**	**Tarih, Kültür ve Turizm Koridoru**	**Rekreasyon Koridoru**	**Ekolojik Koridor**
1	Surlar (Yukarıhisar, Ortahisar, Aşağıhisar, Güzelhisar Surları)				
2	Sur kapıları				
3	Saraylar (Komnenos Sarayı, Üçüncüoğlu Sarayı vs.)				
4	Kamu hizmeti veren tarihi yapılar (Mevcut işlevi göz önünde bulundurularak, banka, okul, hastane ve diğer kamu hizmeti binaları)				
5	Tarihi ticari yapılar (Han, hamam, bedesten,pazar vs.)				
6	Tarihi dini yapılar (Cami, kilise, manastır vs.)				
7	Tarihi köprüler (Tabakhane Köprüsü, Zağnos Köprüsü, Değirmendere köprüsü)				
8	Geleneksel konutlar				
9	Terkedilmiş geleneksel konutlar				
10	Tarihi limanlar ve liman yapıları				
11	Tarihi mezarlıklar ve türbeler				

12	Tarihi çeşmeler				
13	Tarihi su kemerleri (Zağnos su kemeri, Tabakhane su kemeri vs.)				
14	Tarihi askeri yapılar (Cephanelik, kışla, tabya vs.)				
15	Diğer Mezarlıklar				
16	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihi dükkanlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)				
17	Yöresel gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihi olmayan dükkanlar (Fırın, şarküteri, kasap, bakkal, aktar vs...)				
18	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihi dükkanlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)				
19	Yöresel olmayan gıda ürünlerinin pazarlandığı tarihi olmayan dükkanlar (Pastane, kahveci, bakkal, manav vs...)				
20	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihi dükkanlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)				
21	Yöresel sanat ve zanaat ürünlerinin pazarlandığı tarihi olmayan dükkanlar (Kuyumcu, bakırcı, semerci, sandıkçı vs...)				
22	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihi dükkanlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)				
23	Yöresel olmayan diğer ürünlerin pazarlandığı tarihi olmayan dükkanlar (Giyim, kırtasiye, ev ürünleri vs...)				
24	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihi yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...				
25	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihi yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...				
26	Yöresel yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihi olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...				
27	Yöresel olmayan yiyecek ve içeceklerin servis edildiği tarihi olmayan yapılardaki lokanta, çayhane, kafe vs...				
28	Tarihi yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...				
29	Tarihi olmayan yapılarda konaklama hizmeti veren otel, pansiyon vs...				
30	Eski tesis kalıntıları (Avni Aker Stadyumu)				
31	Müzeler				
32	Diğer ticarethaneler (tamirciler, boyacılar, iş yerleri vs.)				
33	Alışveriş merkezleri				
34	Trabzon için özelleşmiş mekanlar (Tombulkaya mevkiinde bulunan Ganita çay bahçesi, Kalkanoğlu Pilavcısı, Uzun Sokak'taki Beton Helva vs...)				

35	Kapalı pazar yerleri (kadınlar pazarı vs.)				
36	Yayalaştırılmış sokak ve caddeler				
37	Parklar				
38	Meydanlar				
39	Antik ipek yolu güzergahı				
40	Koridorun kullanılagelmeye başladığı dönem, koridor yaşı (Komnenos Hanedanlığı Dönemi, Osmanlı Devleti Dönemi, Türkiye Cumhuriyeti 1960 öncesi ve sonrası dönem)				
41	Koridorun geçmişteki fonksiyonu (Ticari, ekolojik, rekreasyon, tarih ve turizm fonksiyonu)				
42	Kuzey-güney doğrultulu koridorlar				
43	Doğu-batı doğrultulu koridorlar				
44	Mesire alanları				
45	Bitkilendirilmiş koridorlar				
46	Açık pazar yerleri (semt pazarları vs.)				
47	Vadiler (Zağnos ve Tabakahane vadileri				
48	Tepeler				
49	Sırtlar				
50	Havaalanı ve terminal				
51	KTÜ Kanuni Kampüsü				
52	Taksi durakları				
53	Toplu taşıma durakları (Otobüs ve dolmuş durakları)				
54	Tiyatro ve Sinema				
55	Plastik objeler (Heykel, rölyef vs.)				
56	Kıyıya açılan sokaklar				
57	Kıyı çizgisi				

Katılımınızdan dolayı teşekkür ederiz.

EK-4. YÜRÜME TERCİH ÖLÇEĞİ ve KORİDOR İŞLEV ANKETİ ETİK KURUL BELGESİ



04.10.2021 15:44
E-11365300-399-4170
03141885

KTÜ 1955

T.C.
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Orman Fakültesi Dekanlığı

Sayı : E-11365300-399-4170
Konu : Dilekçe (Müge YURTCAN)

04.10.2021

REKTÖRLÜK MAKAMINA
(Fen ve Mühendislik Bilimleri Etik Kurulu)

Fakültemiz Peyzaj Mimarlığı Bölümü doktora öğrencisi 360882 nolu Müge YURTCAN'ın dilekçesi etik kurul başvuru formu ve ekleri yazımız ekinde sunulmuştur.
Gereğini bilgilerinize arz ederim.

Prof. Dr. Ali TEMİZ
Dekan

Ek: Dilekçe ve Ekleri

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kod: FA7D0920-4D46-40BD-BBE8-02A5B025152D
Doğrulama Adres: https://www.turkiye.gov.tr/karadeniz-teknik-universitesi-ebys

61080 – Trabzon / TÜRKİYE
Tel: 04623772811
Faks: 04623772811
www.ktu.edu.tr
Ayrıntılı Bilgi İçin İrtibat
Şeyda ŞENTÜRK
seydasenturk@ktu.edu.tr
Sayfa 1 / 1

T.C.
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLERİ ETİK KURULU
TOPLANTI TUTANAĞI

TARİH: 13.10.2021
SAYI: 18

KATILANLAR
Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ, Başkan
Prof. Dr. Remziye NALÇACIOĞLU, Üye
Prof. Dr. Mualla YALÇINKAYA, Üye
Prof. Dr. Ömer KARA, Üye
Prof. Dr. Muhammet BORAN, Üye
Prof. Dr. Tuncay BAYRAM, Üye
Prof. Dr. Ömer İskender TULUK, Üye

GÜNDEM:

1. Mimarlık Fakültesi öğretim elemanlarından Arş. Gör. Sinem DEDEOĞLU ÖZKAN'ın etik kurul izin belgesi talebinin görüşülmesi.
2. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın etik kurul izin belgesi talebinin görüşülmesi.
3. Yeni düzenlenen Etik Kurul Başvuru Formunun görüşülmesi.
4. Yeni düzenlenen Başvuru Değerlendirme Formunun görüşülmesi.
5. Yeni düzenlenen başvuru sürecinin görüşülmesi.

Toplantı, Etik Kurul Başkanı Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ'nin başkanlığında senato toplantı salonunda saat 14.00'da başladı.

GÜNDEME GEÇİLDİ

2. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın etik kurul izin belgesi talebi görüşüldü.

Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın, "Tarihi Kent Koridorlarının Yürünebilir Mekânlar Olarak Ortaya Çıkarılması: Trabzon Örneği" adlı tez çalışması kapsamında hazırladığı anket çalışmasının etik açıdan uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

Toplantı saat 15.00'da sona erdi.

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

13.10.2021 TARİH VE 18 SAYILI FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLERİ ETİK KURULU TOPLANTI TUTANAĞI

Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ
Başkan

Prof. Dr. Tuncay BAYRAM
Üye

Prof. Dr. Remziye NALÇACIOĞLU
Üye

Prof. Dr. Ömer İskender TULUK
Üye

Prof. Dr. Mualla YALÇINKAYA
Üye

Prof. Dr. Ömer KARA
Üye

Prof. Dr. Muhammet BORAN
Üye

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

EK-5. ODAK GRUP GÖRÜŞME KÂĞIDI ve ETİK KURUL BELGESİ

Sayın Katılımcılar

Trabzon'un tarihi kentsel koridorları için yürünebilirlik tabanlı planlanma kararları alınırken referans kabul edilecek olan bu çalışma görüşme tekniği ile yürütülecektir. Görüşme soruları daha önce yapılan anket çalışmalarının sonuçları referans alınarak hazırlanmıştır. Sorular, Trabzon/Ortahisar'daki tarihi kentsel mekanlar özelinde yanıtlanmalıdır.

Bu çalışma öncesinde Trabzon halkının yürüyerek yaptığı seyahatlerin niteliksel ve niceliksel özelliklerini anlayabilmek için yürüme tercih ölçeği hazırlanmıştır. Demografik bilgileri, günlük seyahat tercihlerini ve sürelerini ve de Trabzon halkının yürüme tercihlerini değerlendirmek için hazırlanan ölçek, 597 kişiye uygulanmıştır. Ölçeğe yapılan faktör analizi sonucunda, Trabzon halkının yürüme tercihleri 8 grupta (**çekici yürüme, yürümede trafik yoğunluğu, güvenli yürüme, yürümede tesis ve donatı varlığı, herkes için yürüme, yürüme süresi, her koşulda/ zamanda yürüme, yürümede eğim**) toplanmıştır. Trabzon'un tarihi koridorları için hangi yürünebilirlik ölçütlerinin geçerli veya daha önemli olduğunu saptamak için bu 8 faktör ölçüt olarak değerlendirilecek, alt faktörler bu görüşmelerde sorgulanacaktır.

Bununla birlikte Trabzon'daki 4 farklı fonksiyona (**Ticaret, Tarih/Kültür/Turizm, Rekreasyon ve Ekolojik**) hizmet eden sokak ve caddelerin (koridorların) saptanması için 30 katılımcıyla uzman anketi yürütülmüştür. Anketin bir parçası olan "Mekansal Koridor Unsurları" belirlenirken, Trabzon'un Ortahisar İlçesi'ndeki tarihi koridorlar üzerindeki unsurlar saptanmış, koridor fonksiyonlarına etkilerinin bulunması amaçlanmıştır. Koridor unsurlarının yoğunluğuna göre koridor fonksiyon planlaması yapılmıştır. Görüşme sürecinde 8 faktörün ve alt faktörlerin koridor fonksiyonu bazında değerlendirilecek, yürünebilirlik ölçütleri koridor fonksiyonuna göre yürünebilirlik tabanlı kentsel koridor planlama sürecine dahil edilecektir.

Görüşmeler yürütülürken katılımcıların onayı alındıktan sonra görüşme kaydı başlatılacaktır. Elde edilen tüm veriler akademik amaçlı kullanılacak, kişisel veriler 3. şahıslar ile paylaşılmayacak ve katılımcıların kimlikleri gizli tutulacaktır. Tezin sonucuna önemli katkılar sunacak olan bu çalışmaya katılımınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU

Doktora Öğrencisi Müge YURTCAN

Görüşmede gönüllü olarak bulunmaktayım.

Evet		Hayır	

DEMOGRAFİK BİLGİLER

Yaş: Cinsiyet: Öğrenim Seviyesi (en son mezun olduğunuz):

Uzmanlık Alanı/Meslek: Çalıştığınız Kurum/Sektör:

GÖRÜŞME SORULARI

1. Koyu renk ile belirtilen ana faktör, alt faktörleri yeterince ifade edebilmekte midir?
2. Aşağıdaki ölçütlere eklenmesi veya ölçütlerden çıkarılması gereken ifade/ler var mıdır?
3. Size göre yürünebilirlik ölçütlerinden hangileri, hangi koridor fonksiyonuna/fonsiyonlarına katkı sağlayacaktır? Nedenlerini ele alarak yorumlayınız. Ölçütleri fonksiyonlara sağladığı katkıya göre 1 ile 5 arasında puanlayınız. Puan Değerleri: 1 Puan: Önemsiz, 2 puan: Az önemli, 3 puan: Orta derecede önemli, 4 puan: Oldukça önemli, 5 puan: Çok önemli
4. Aşağıdaki ölçütlerden hangisi fiziksel olarak, hangisi algısal olarak ölçülmelidir?
5. Sizce bu ölçütlerin sınanacağı arazi çalışmalarında ele alınması gereken öncelikli koridor hangisidir?
6. Konuyla ilgili eklemek istediğiniz başka bir şey var mı?

Yürünebilirlik Ölçütleri	**Koridor Fonksiyonları**			
	Ticaret	**Tarih/Kültür/Turizm**	**Rekreasyon**	**Ekolojik**
Çekici yürüme				
Güzergahın ağaçlandırılmış olması				

Açık ve yeşil alanlar (Park,meydan vs…)				
Doğal manzaralar (Dağ, deniz, vadi, orman vs…)				
Tarihi, turistik ve kültürel yapılar				
Temiz görüntü				
Yayalaştırma				
Cepheler				
Tesis ve Donatı varlığı (Karma alan kullanımı)				
Banka, belediye, sağlık ocağı gibi tesislerin varlığı				
Bank, WC, çöp kutusu gibi donatıların varlığı ve yeterliği				
Kafe, Büfe, Restoran gibi tesislerin varlığı ve yeterliği				
Okul, Müze, Kütüphane gibi tesislerin varlığı ve yeterliği				
Market, Pazar, AVM gibi tesislerin varlığı ve yeterliği				
Aydınlatma elemanlarının varlığı ve yeterliği				
Yürümede trafik yoğunluğu				
Araç trafiği yoğunluğu				
Yaya trafiği yoğunluğu				
Güvenli Yürüme				
Suça karşı emniyet				
Yaya güvenliği				
Herkes için yürüme				
Engelli, Çocuk ve Hareketi kısıtlı bireyler için uygun düzenleme (**Erişilebilirlik**)				
Araçla, Yaya olarak, Bisikletle seyahat edenlerin birlikte kullanabildiği yollar				
Konfor				
Okunabilirlik				
Bağlantılılık				
Yürüme süresi				
Ortalama 10 dakikalık yürüme süresi				
10 dakikanın üzerinde yürüme süresi				
Her koşulda/zamanda yürüme				
Yağışlı/Rüzgarlı havalarda yürümek için uygun mekânsal özelliklerin olması				
Akşam saatlerinde yürümek için uygun mekansal özelliklerin olması				
Yürümede Eğim				
Yokuş yukarı yürüme				
Yokuş aşağı yürüme				

11.03.2022 09:59
E-11365300-399-5872
03390353

KTÜ 1955

T.C.
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Orman Fakültesi Dekanlığı

Sayı : E-11365300-399-5872 11.03.2022
Konu : Dilekçe (360882 Müge YURTCAN)

REKTÖRLÜK MAKAMINA
(Fen ve Mühendislik Bilimleri Etik Kurulu)

Fakültemiz Peyzaj Mimarlığı Bölümü 360882 no'lu öğrencisi Doktora tez çalışması için uzman görüşmelerini yürütebilmesi ve bu çalışmaları gerçekleştirebilmesi için Etik Kurulunuz tarafından değerlendirilmesine ilişkin belgeler yazımız ekinde sunulmaktadır.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

Prof. Dr. Ali TEMİZ
Dekan

Ek:
1- Dilekçe
2- Fen Mühendislik Etik Kurul Başvuru Formu
3- Uzman Görüşme Formu-1
4- Uzman Görüşme Formu-2

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.
Doğrulama Kod: 67A684B2-B804-4E51-AC5F-8B153F1EB487 Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr/karadeniz-teknik-universitesi-ebys

61080 – Trabzon / TÜRKİYE
Tel: 04623772811 Faks: 04623772811 www.ktu.edu.tr
Ayrıntılı Bilgi İçin İrtibat
Şeyda ŞENTÜRK
seydasenturk@ktu.edu.tr

11.04.2022 10:19
E-26014373-050.01.03-233556
03435503

T.C.

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLERİ ETİK KURULU

TOPLANTI TUTANAĞI

TARİH: 06.04.2022
SAYI: 23

KATILANLAR

Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ, Başkan
Prof. Dr. Mualla YALÇINKAYA, Üye
Prof. Dr. Muhammet BORAN, Üye
Prof. Dr. Tuncay BAYRAM, Üye
Prof. Dr. Ömer İskender TULUK, Üye
Prof. Dr. Remziye NALÇACIOĞLU, Üye
Prof. Dr. Ömer KARA, Üye

GÜNDEM

1. Mimarlık Fakültesi yüksek lisans öğrencilerinden Demet ALBAYRAK'ın etik kurul izin belgesi talebinin görüşülmesi.
2. Mimarlık Fakültesi öğretim üyelerinden Doç. Dr. Serbülent VURAL'ın etik kurul izin belgesi talebinin görüşülmesi.
3. Orman Fakültesi doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın etik kurul izin belgesi talebinin görüşülmesi.

Toplantı, Etik Kurul Başkanı Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ'nin başkanlığında Rektörlük Senato Toplantı Salonunda saat 14.00'de başladı.

GÜNDEME GEÇİLDİ

3. Orman Fakültesi doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın etik kurul izin belgesi talebi görüşüldü.

Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü doktora öğrencisi Müge YURTCAN'ın, "Tarihi Kent Koridorlarının Yürünebilir Mekânlar Olarak Ortaya Çıkarılması: Trabzon Örneği" adlı çalışma kapsamında hazırladığı anket çalışmasının etik açıdan uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

Toplantı saat 14.30'da sona erdi.

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

06.04.2022 TARİH VE 23 SAYILI FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLERİ ETİK KURULU TOPLANTI TUTANAĞI

Prof. Dr. Ahmet BİRİNCİ
Başkan (İmza)

Prof. Dr. Tuncay BAYRAM
Üye (İmza)

Prof. Dr. Remziye NALÇACIOĞLU
Üye (İmza)

Prof. Dr. Ömer İskender TULUK
Üye (İmza)

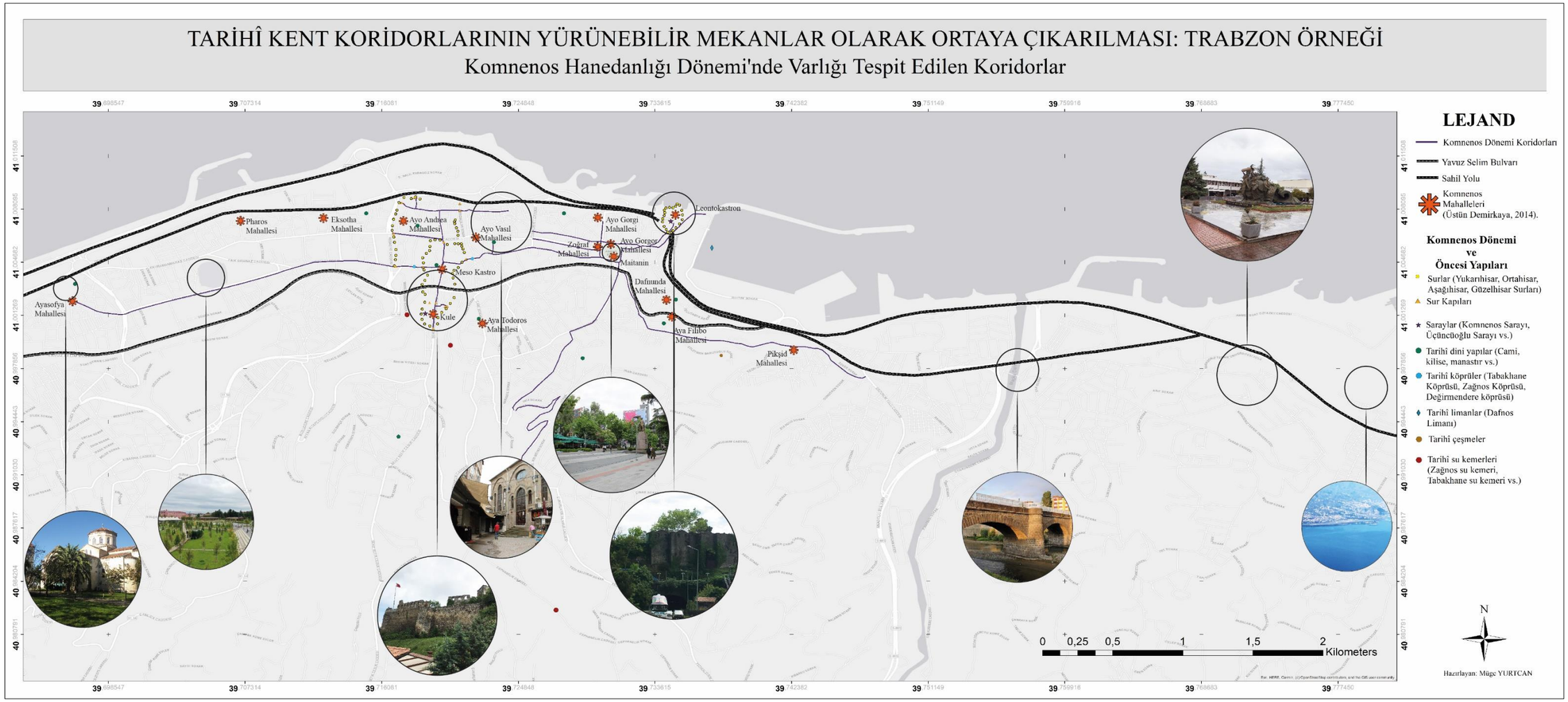
Prof. Dr. Mualla YALÇINKAYA
Üye (İmza)

Prof. Dr. Ömer KARA
Üye (İmza)

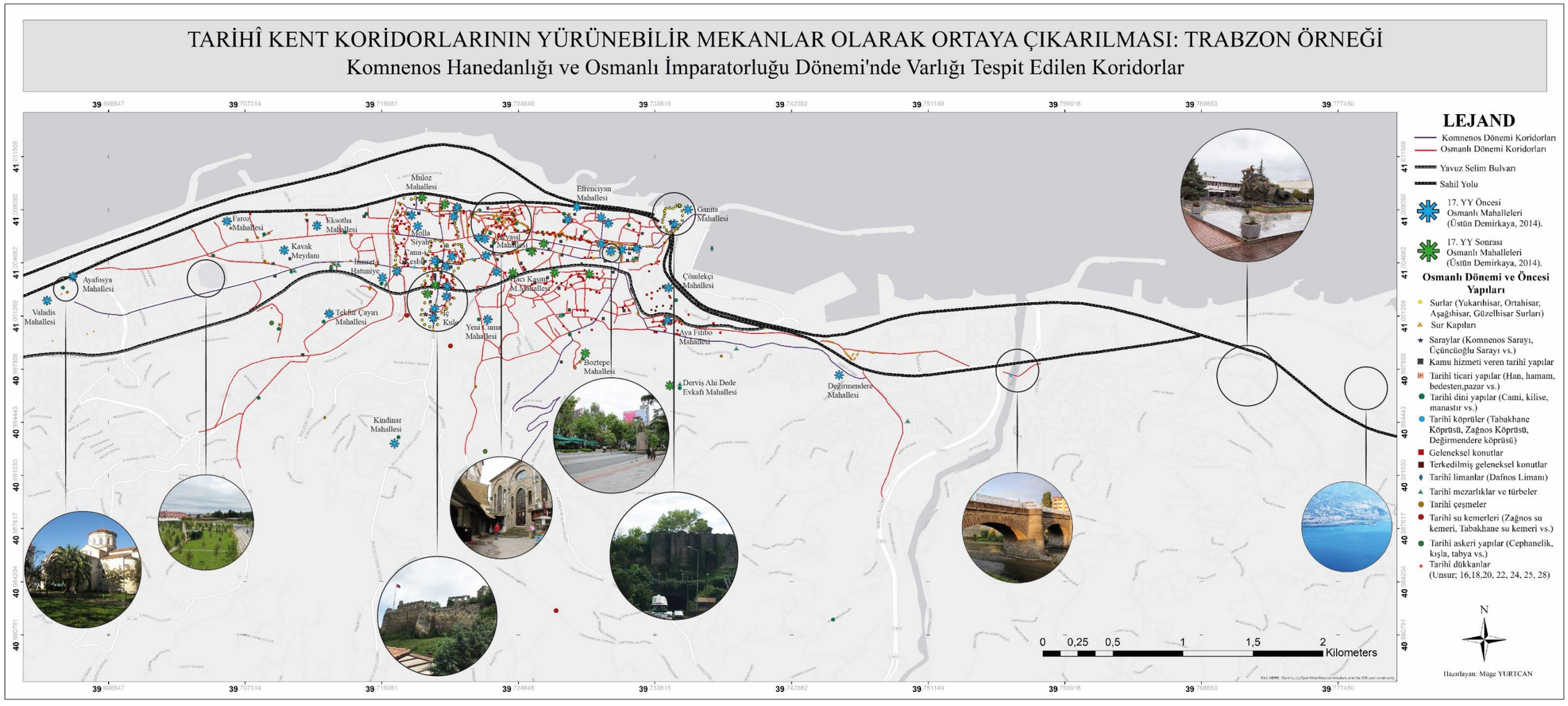
Prof. Dr. Muhammet BORAN
Üye (İmza)

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

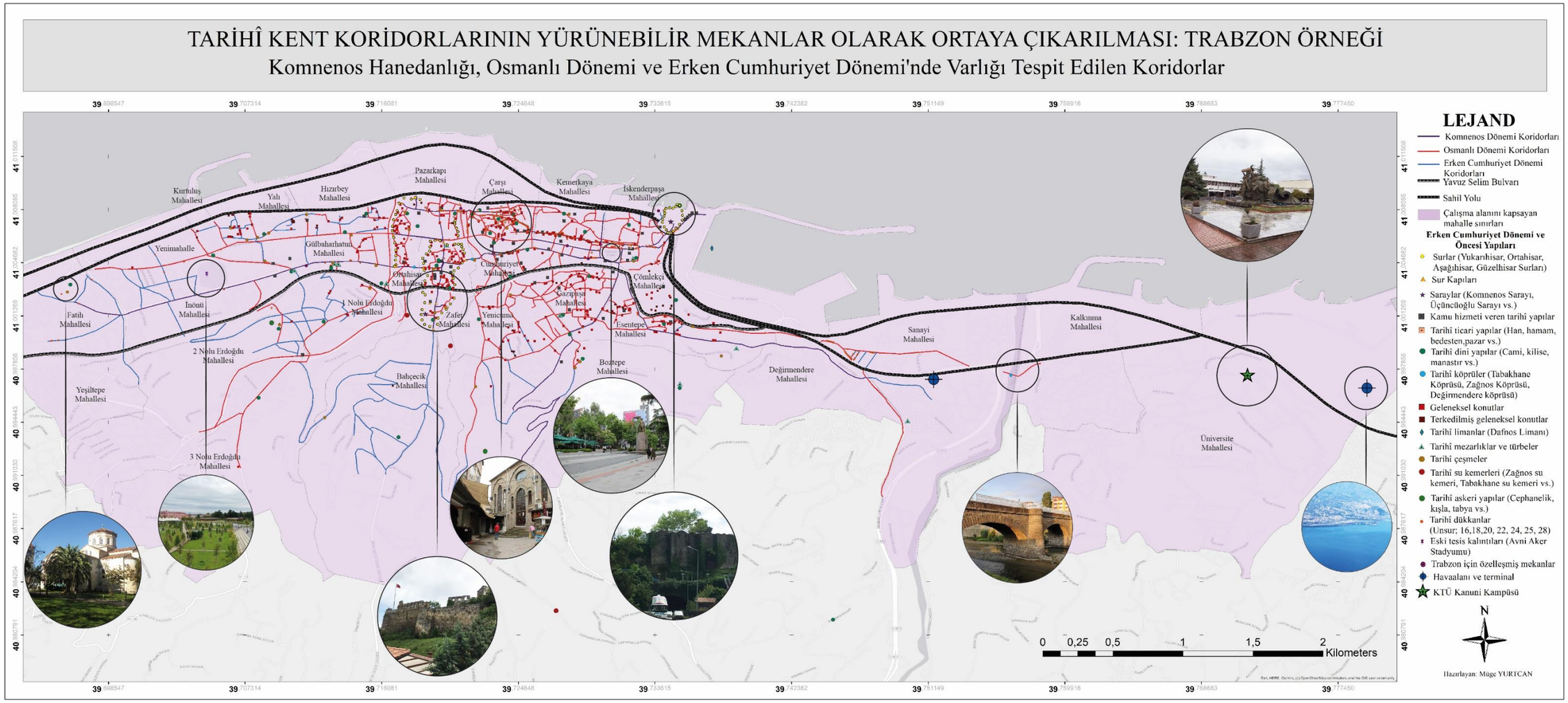
EK-6. KOMNENOS HANEDANLIĞI DÖNEMİ'İNDE VARLIĞI TESPİT EDİLEN KORİDORLAR



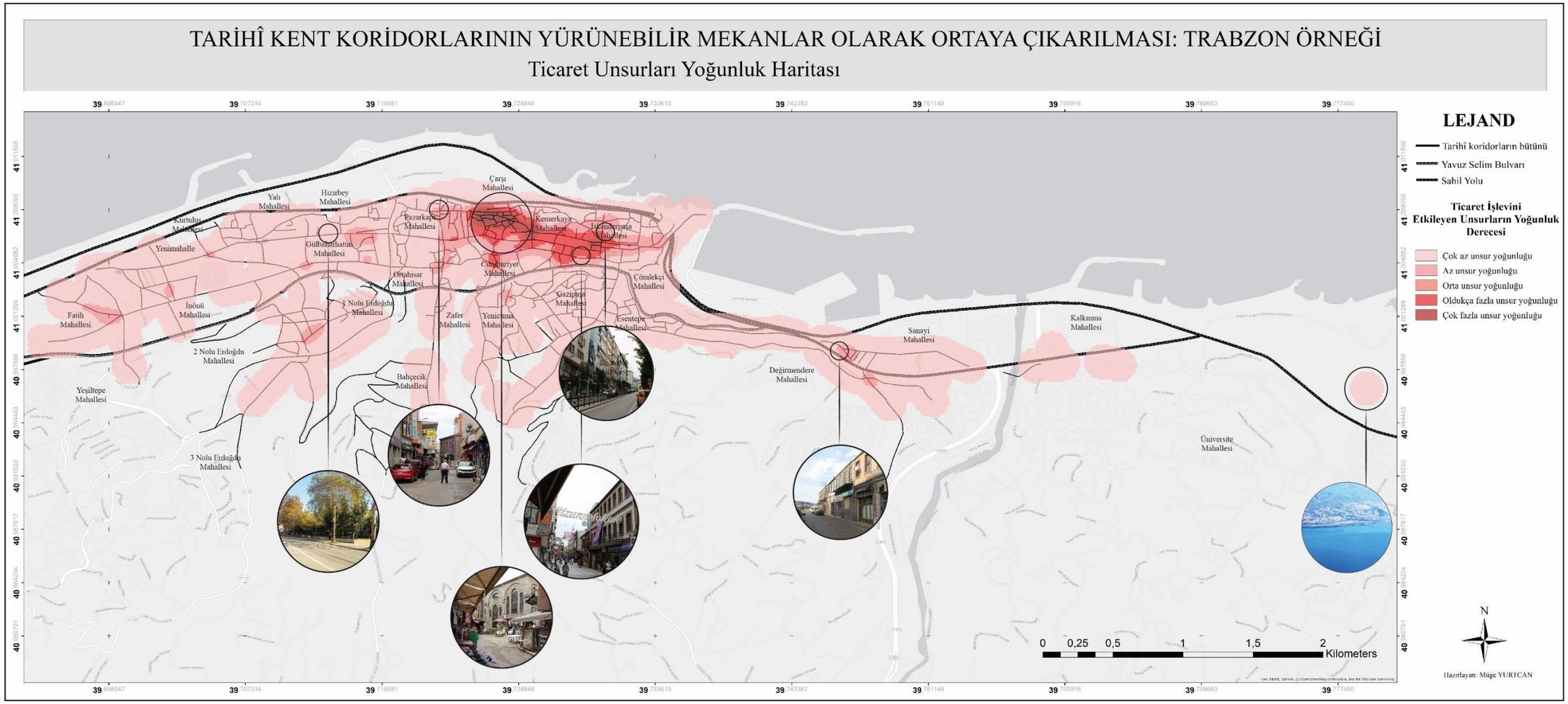
EK-7. KOMNENOS HANEDANLIĞI ve OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ'İNDE VARLIĞI TESPİT EDİLEN KORİDORLAR



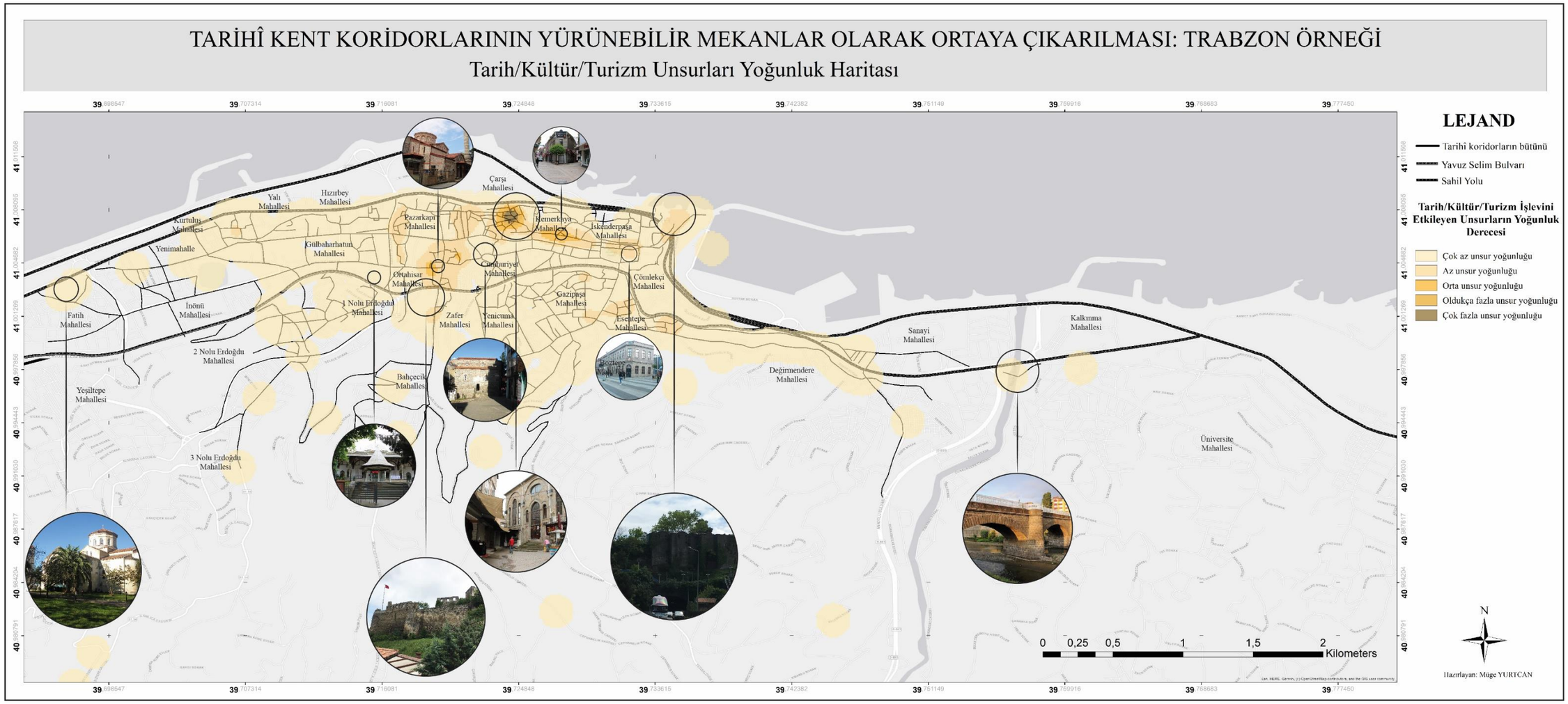
EK-8. KOMNENOS HANEDANLIĞI, OSMANLI İMPARATORLUĞU ve ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ'İNDE VARLIĞI TESPİT EDİLEN KORİDORLAR



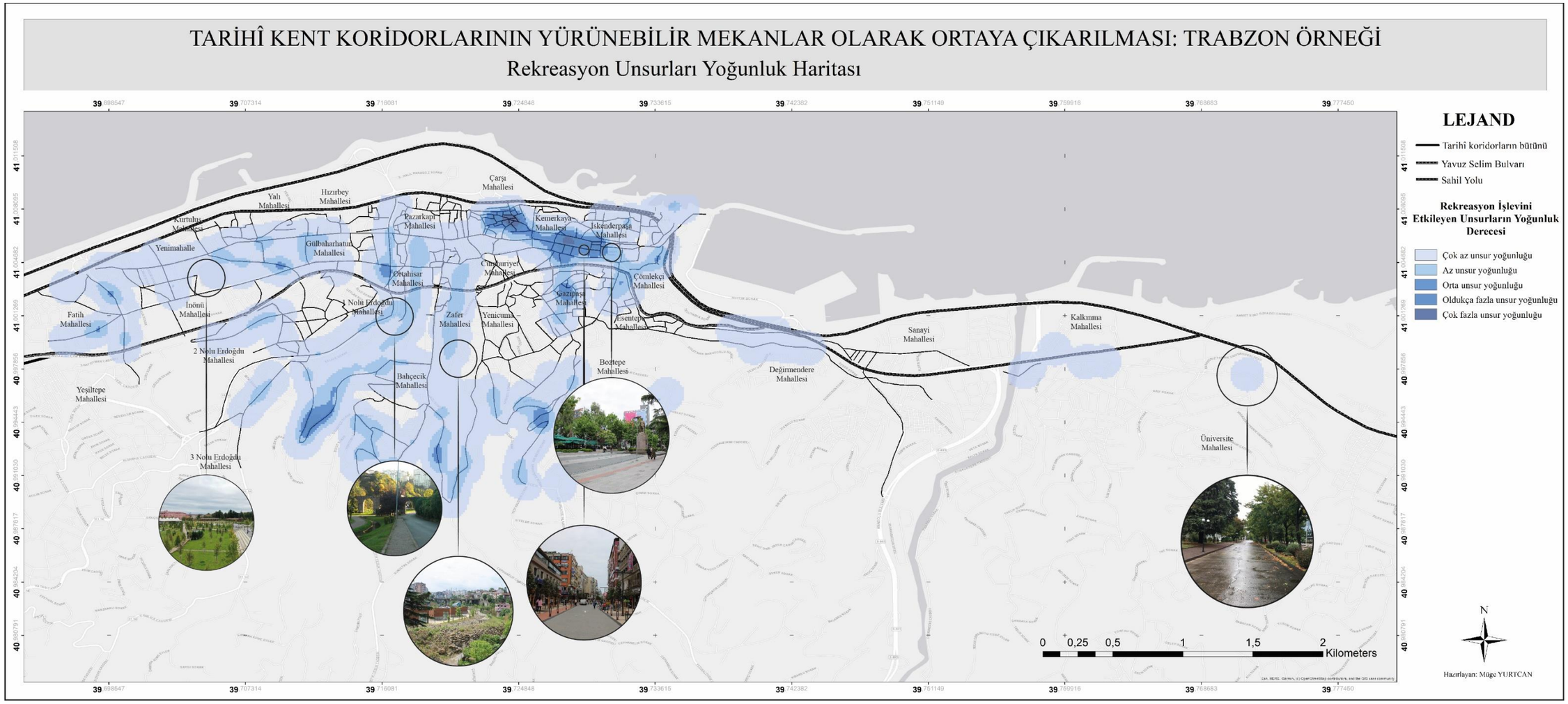
EK-9. TİCARET UNSURLARI YOĞUNLUK HARİTASI



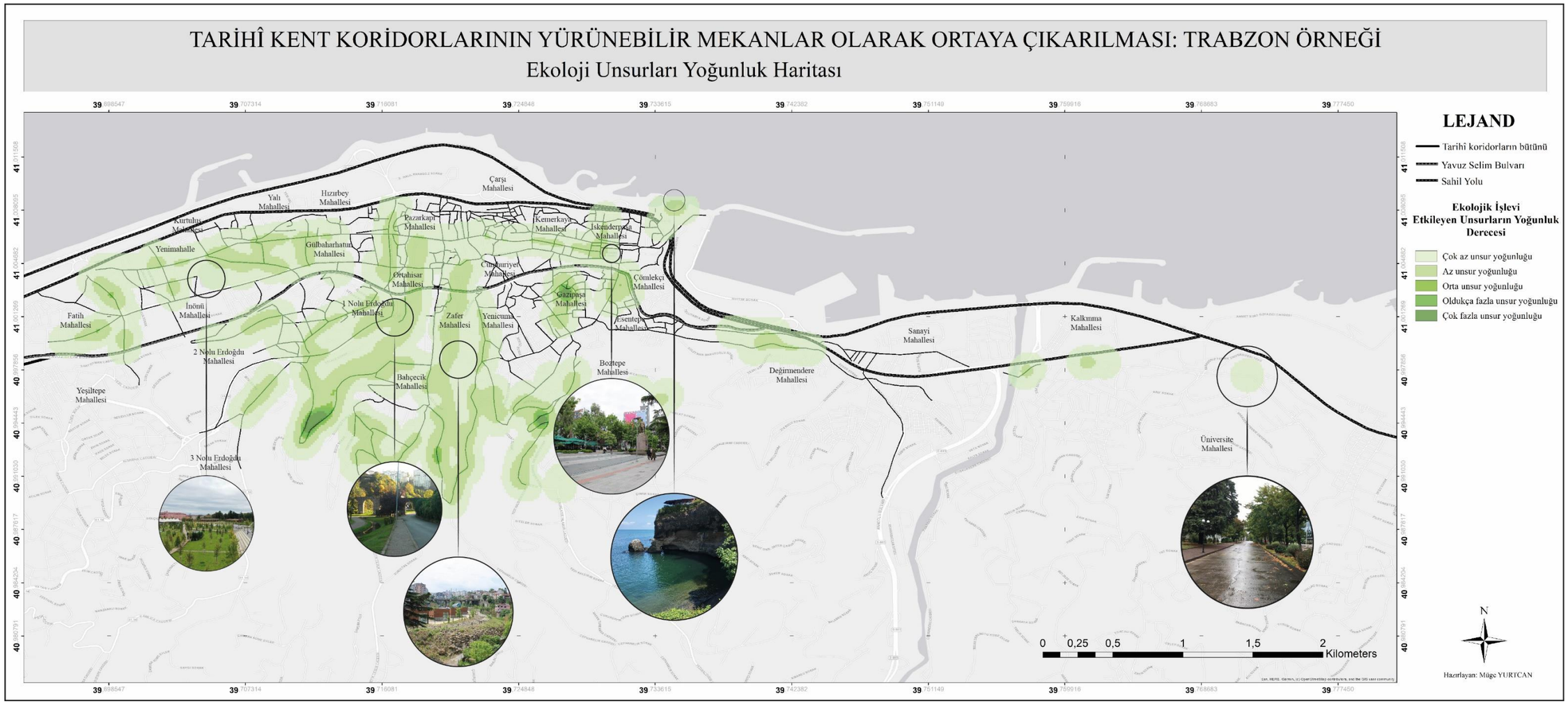
EK-10. TARİH/KÜLTÜR/TURİZM UNSURLARI YOĞUNLUK HARİTASI



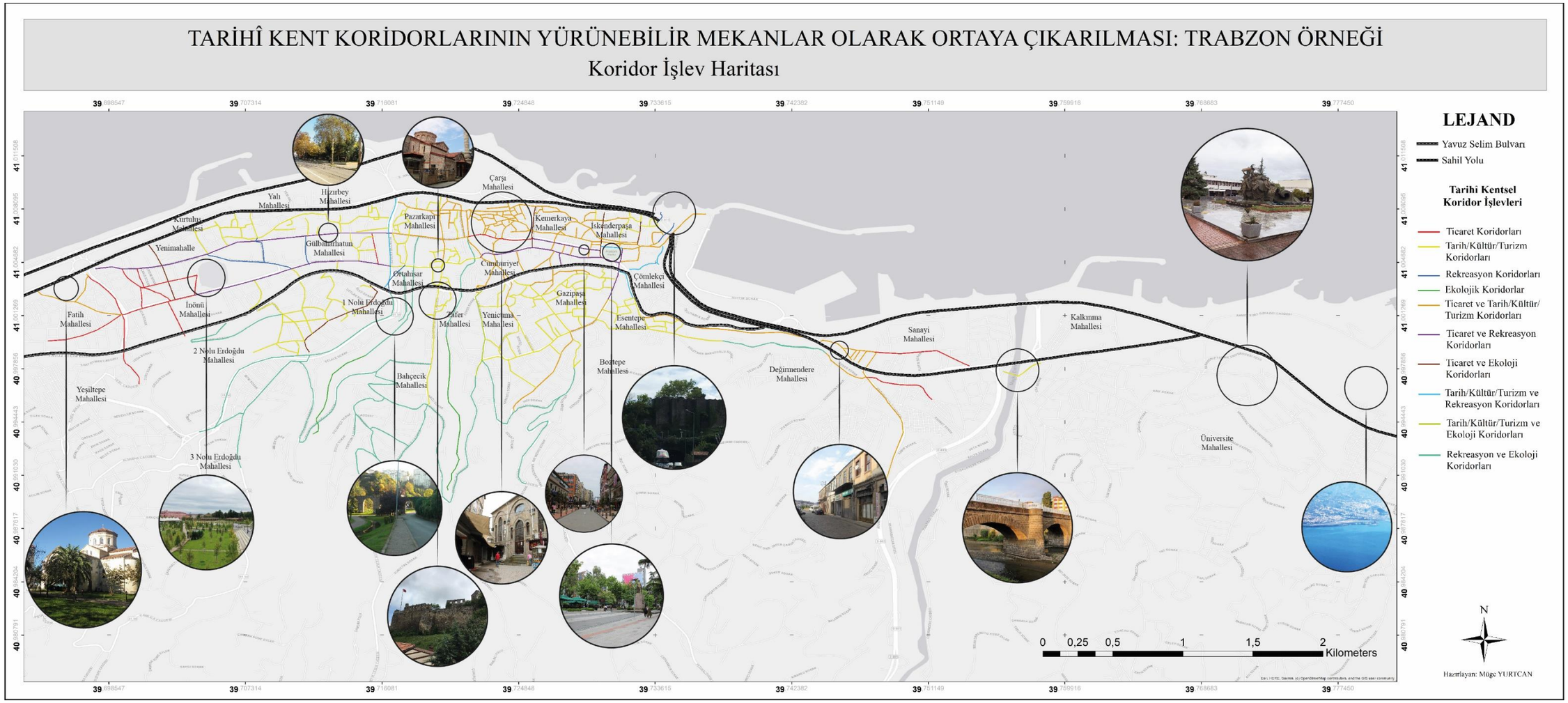
EK-11. REKREASYON UNSURLARI YOĞUNLUK HARİTASI



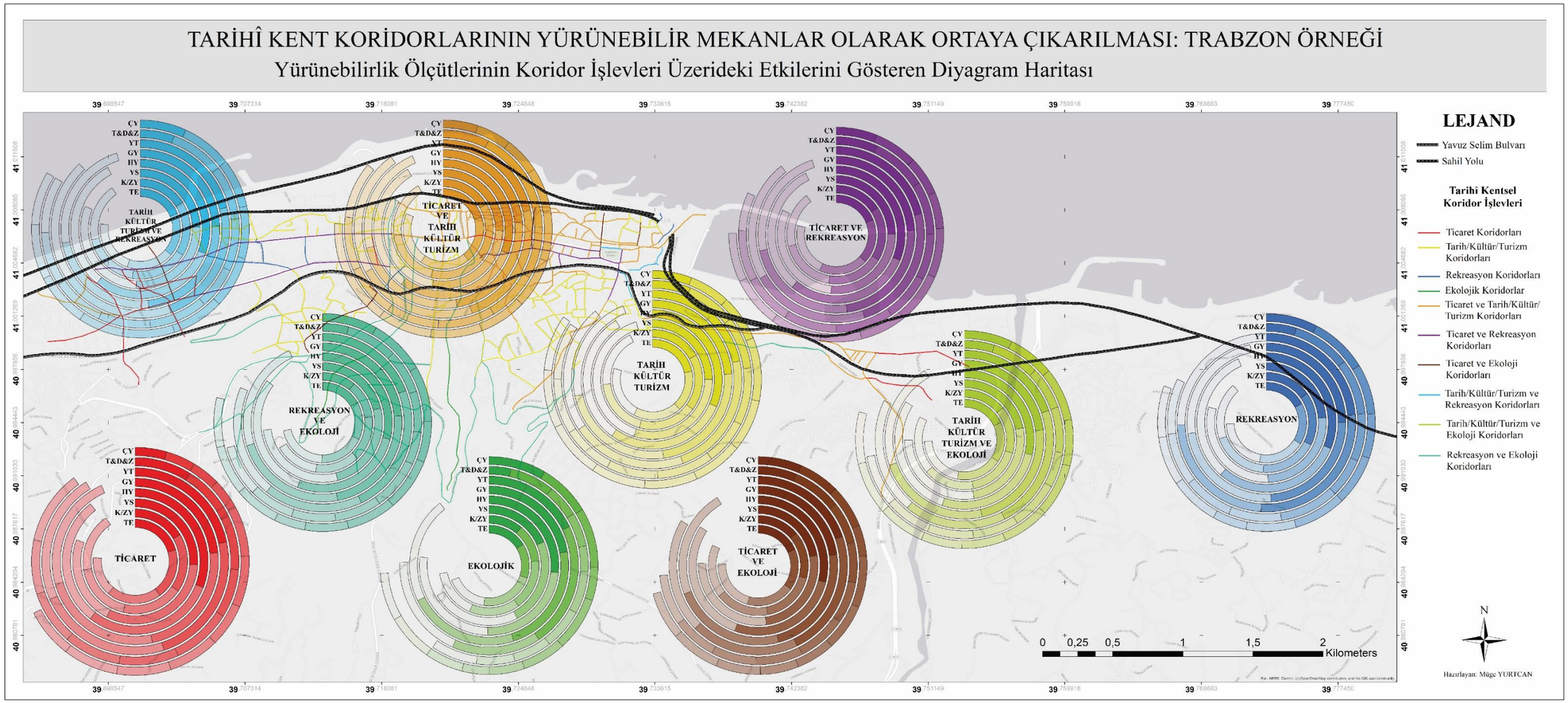
EK-12. EKOLOJİ UNSURLARI YOĞUNLUK HARİTASI



EK-13. KORİDOR İŞLEV HARİTASI



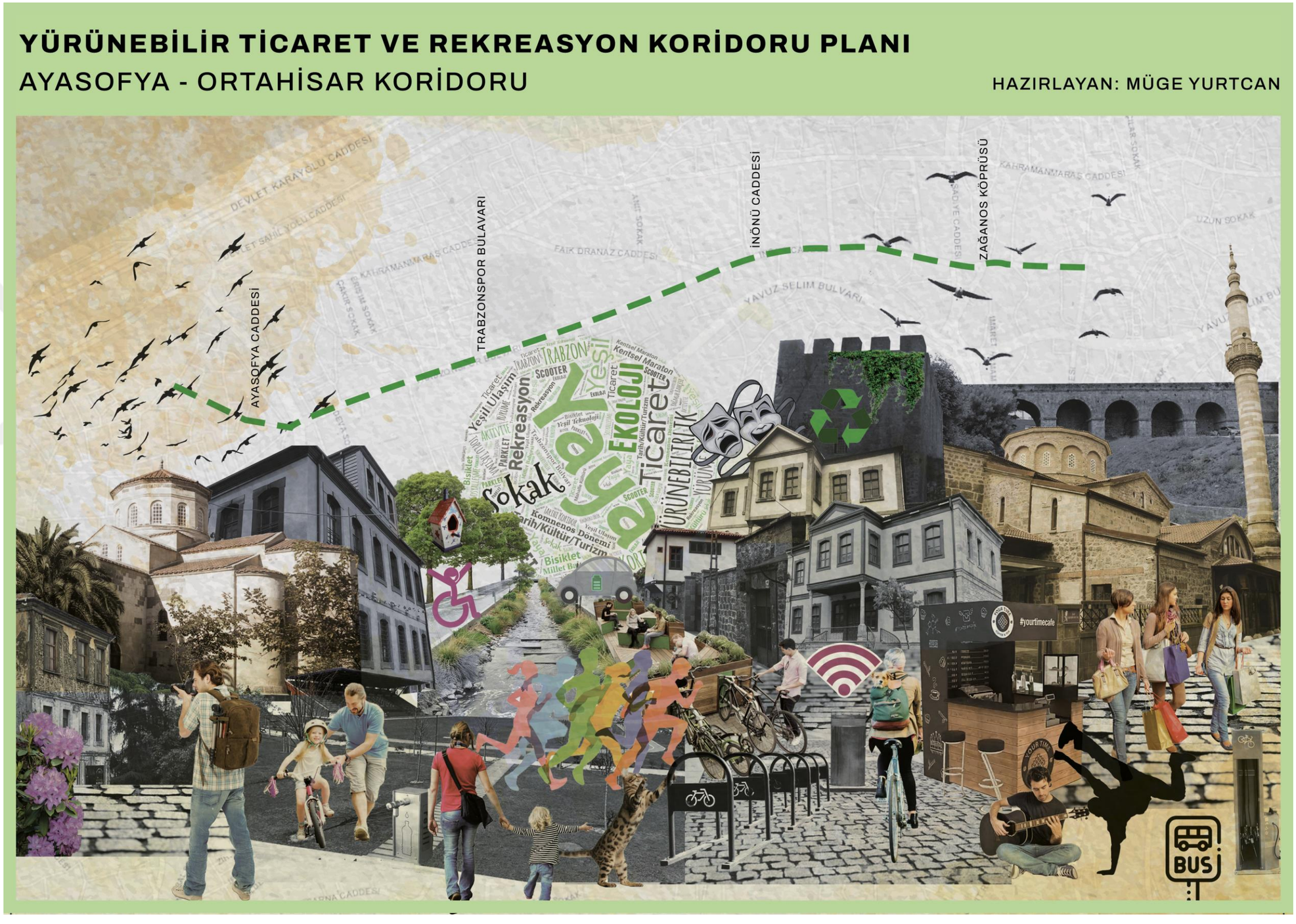
EK-14. YÜRÜNEBİLİRLİK ÖLÇÜTLERİNİN KORİDOR İŞLEVLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ



**Her diyagram bir koridor işlevini ifade etmektedir. Diyagramların renkleri, koridor işlev haritasındaki renklerle uyumlu olarak seçilmiştir. Her diyagram iç içe 8 adet radyal çubuktan oluşmaktadır. Her radyal çubuk bir yürünebilirlik ölçütünü ifade etmektedir. Radyal çubuklar, ifade ettiği yürünebilirlik ölçütünün alt ölçütlerinin sayısınca ve Tablo 38'deki sırasınca dilimlere ayrılmıştır. Her ölçütün, her işlev üzerindeki etkisine dair 5 üzerinden aldığı puan, her radyal çubuğun 360°'ye yakınlığı ile doğru orantılıdır. Radyal çubukların parçaları ise alt ölçütlerin 5 üzerinden aldıkları puanlar ile kendi içinde doğru orantılıdır (bkz. Tablo 37-39).*

ÇY=çekici yürüme, T&D&Z=yürümede tesis ve donatı varlığı ve zemin kat kullanımları, YT=yürümede trafik yoğunluğu, GY=güvenli yürüme, HY=herkes için yürüme, YS=yürüme süresi, K/ZY=her koşulda/zamanda yürüme, TE= Topografyanın yürümeye etkisi

EK-15. İNÖNÜ CADDESİ, TRABZONSPOR BULVARI VE AYASOFYA CADDESİ KORİDORU ÖNERİ KOLAJ PLANI



ÖZGEÇMİŞ

Müge YURTCAN, ilkokulu, ortaokulu ve lise eğitimini Gaziantep'te tamamlamıştır. 2004 yılında Gaziantep Hasan Süzer Lisesi'nden mezun olmuştur. Aynı yıl Mustafa Kemal Üniversitesi, Ziraat Fakültesi bünyesinde Peyzaj Mimarlığı öğrenimine başlamıştır. 2008 yılında lisans eğitimini tamamlayarak Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı bünyesinde yüksek lisans eğitimine başlayarak 2011 yılında tamamlamıştır. 2010-2014 yılları arasında özel sektörde bahçe bakım şefi, peyzaj şantiye şefi ve bitkisel tasarım ve uygulamadan sorumlu peyzaj mimarı olarak çalışmıştır. 2014 yılından beri öğretim görevlisi olarak, Bingöl Üniversitesi, Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu, Park ve Bahçe Bitkileri Bölümü, Peyzaj ve Süs Bitkileri Yetiştiriciliği Programı'nda çalışmaktadır. 2016/2017 eğitim öğretim bahar yarıyılında başladığı, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Peyzaj Teknikleri Bilim Dalı bünyesindeki doktora eğitimine halen devam etmektedir. Doktora eğitimi sırasında Erasmus+ Staj Hareketliliği bursu kazanarak, 01.07.2018-31.08.2018 tarihleri arasında Portekiz, Évora University, Department of Landscape Architecture bünyesinde Prof. Dr. Aurora Carapinha danışmanlığında gönüllü stajyerlik yapmıştır. İngilizce bilmektedir ve İtalyanca öğrenmeye devam etmektedir.