

# ULUSLARARASI SOSYAL ARAŞTIRMALAR DERGİSİ THE JOURNAL OF INTERNATIONAL SOCIAL RESEARCH

*Cilt: 12 Sayı: 67 Yıl: 2019*  
*www.sosyalarastirmalar.com*  
*Issn: 1307-9581*



*Volume: 12 Issue: 67 Year: 2019*  
*www.sosyalarastirmalar.com*  
*Issn: 1307-9581*

*Doi Number:*  
*http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2019.3735*

## TARİHİ KENTSEL ALANLARIN KORUNMASINDA YAYALAŞTIRMA ÇÖZÜMÜ, TRABZON ARAFİLBOYU ÖRNEĞİ

### PEDESTRIAN SOLUTIONS FOR THE PROTECTION OF HISTORICAL URBAN AREAS, TRABZON ARAFİLBOYU EXAMPLE

**Demet Ülkü GÜLPINAR SEKBAN\***  
**Özgür DEMİRCİ\*\***  
**Alper UZUNALI\*\*\***

#### Öz

Sanayi devriminin gerçekleşmesi ve bunun sonucunda nüfusun artması kentlerde, tarihsel gelişim içerisinde sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel olarak birçok değişimi beraberinde getirmiştir. Bu yerleşim yerlerinde, nüfus artışının meydana getirmiş olduğu değişimler birçok olumsuz gelişmelere olanak sağlamıştır. Bu gelişmelerden biri de tarihi alanların tahribatına yönelik gelişmelerdir. Kentlerdeki tahribatların hızla artışının meydana getirdiği olumsuzluklar, tarihi değeri koruma adına girişimlerde bulunulmasına ve bu durumun giderek daha acil bir konu haline gelmesine sebep olmuştur. Sanayileşme ile birlikte teknolojinin gelişmesi ve bunun sonucunda ortaya çıkan olumsuz durumun çözümü olarak kent planlamada yerini alan "koruma" kavramı, kentsel mekanlarda yaşanan olumsuz değişim ve dönüşümlere verilen bir cevap olarak görülmektedir. Bu yaklaşım, ekoloji ve çevre koruma konusunda farkındalığın artırılmasına, bilinçli ve daha sağlıklı bir çevrede yaşama olanağının sağlanmasına katkıda bulunabilir. Tüm dünya kentlerinde olduğu gibi ülkemizdeki kentlerde de son yıllarda koruma projeleri ile çeşitli kentsel sorunlara çözüm aranmaya çalışılmaktadır. Bu çözümlerden biri de kentsel alanlarda yayalaştırma yaklaşımıdır. Bu çalışmanın amacı; kentin tarihi mekanlardan biri olan Trabzon Esentepe Mahallesi (Arafılboyu)'nun, kentsel koruma yaklaşımları ve kriterleri doğrultusunda yayalaştırma çalışması için değerlendirilmesidir.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Koruma, Koruma Yaklaşımları, Kentsel Tarihi Mekanlar, Kentsel Yapı, Yayalaştırma.

#### Abstract

The realization of the industrial revolution and consequently the increase of the population has brought about many socio-economic and socio-cultural changes in the historical development of the cities. In these settlements, the changes caused by the population increase have enabled many negative developments. One of these developments is the destruction of historical areas. The adversities caused by the rapid increase in the destruction of the cities have led to attempts to preserve the historical value and this situation has become an increasingly urgent issue. The concept of "conservation in, which took its place in urban planning as the solution of the negative situation that arose as a result of the development of technology with industrialization, is seen as a response to the negative changes and transformations experienced in urban spaces. This approach can contribute to raising awareness of ecology and environmental protection, and providing the opportunity to live in a conscious and healthier environment. As in all cities of the world, conservation projects are being tried to find solutions to various urban problems in the cities of our country in recent years. One of these solutions is the pedestrianization approach in urban areas. The aim of this study; Trabzon Esentepe Neighborhood (Arafılboyu), which is one of the historical places of the city, is evaluated for pedestrianization in line with urban conservation approaches and criteria.

**Keywords:** Urban Conservation, Conservation Approaches, Urban Historical Places, Urban Structure, Pedestrianization.

\* Arş. Gör., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

\*\* Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü Doktora Öğrencisi.

\*\*\* Arş. Gör., Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü  
(Sorumlu yazar: alperuzunali@mku.edu.tr)



## 1. GİRİŞ

Tarihi eserleri, binaları, grupları içeren kültürel mülkleri korumak amacıyla UNESCO ve ICOMOS gibi uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan (Ahmad, 2006) ve bildireler, tavsiyeler, kararlar, beyannameler veya beyanlar olarak yayınlanan kentsel koruma ilkelerinin 20. yüzyılın ikinci yarısındaki gelişimi genel olarak uluslararası düzeyde koruma girişiminin önemli kazanımı olarak benimsenmiştir. Bu ilke ve kurallar kentlerde bugünün ihtiyaçlarını, gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme olanaklarından ödün vermeksizin karşılaması olarak tanımlanan sürdürülebilirlik kavramı eşliğinde belirlenmiştir. Ancak günümüzde sürdürülebilir kentsel koruma ilkeleri; kentsel yerleşmelerin ayırt edici yerel kimlik ya da niteliklerini pazarlamaya dönük olarak küresel ekonomiden pay alma arayışları içinde birbiri ile rekabet eden sürdürülebilir kentler haline gelmesi süreci olarak anlaşılmaktadır. Uygulanan bu sürecin etkileri kentsel yerleşmeler üzerindeki birçok alanda varlığını göstermektedir. Bu alanlar; kentsel arazi kullanımı, konut alanları, üretim alanları, ulaşım-iletişim sistemleri, açık-yeşil alanlar, tarihi ve kültürel mirasa konu olan alanları kapsamaktadır (Akyol, Ozkan, & Ozkan, 2019; Gülpınar Sekban, Bekar, & Acar, 2019; Özcan, 2008). Kapsanan bu alanlar kentin varoluşu için gerekli olan kent kimliğini oluşturur.

Kentler varoluşundan günümüze kadar ki sürecinde, kullanıcıların yaşam şartlarına uygun şekilde varlıklarını sürdürüp, bu şartların vermiş olduğu yapıyla kimlik oluşturup, varlıklarını devam ettirmektedirler (Semerci & Hayırlıoğlu, 2016). Artan kent nüfusunun getirdiği birçok değişim (sosyal, ekonomik ve kültürel koşullar) sonucunda plansız yapılaşmanın artmasına neden olmuştur. Bu tür yapılaşmalar kent kimliğine zarar veren düzensiz alanlarının oluşmasını beraberinde getirmiştir. Plansız yapılaşma sadece yerleşim alanlarının sistemine değil kent ekolojisi için gerekli olan kent içi açık yeşil alanların varlığına da zarar vermektedir (Akyol et al., 2019; Gülpınar Sekban et al., 2019). Bu ani değişen yapılaşmanın ekolojik sürdürülebilirlik doğrultusunda olmaması, birçok sorunu beraberinde getirmiştir. İçinde bulunmuş olduğumuz ekolojik yapının tahrip olması, insanların çevresiyle olan ilişkilerini ciddi derecede olumsuz etkilemiştir (Gül & Küçük, 2001). Buda kent kullanıcısının yaşam refahını olumsuz etkileyerek yaşam kalitesini düşürmeye başlamıştır. Yaşam kalitesini düşüren nitelik ve nicelik bakımından yetersiz mekanların oluşması, ekonomik sebepler, sosyal gelişimdeki yetersizlik, aşırı nüfus yığılmaları, yanlış yer seçimi ve doğal afetler gibi nedenlerden dolayı ülkemizde ve dünyada kentler kendi içlerinde dönüşüm ve gelişim içine sürecine girmeye başlamışlardır. Bu süreç içerisinde kentler; yenileme, dönüşüm, yeniden yerleştirme ve iyileştirmeye yönelik planlama ve tasarımlara ihtiyaç duymaktadır (Şişman & Kibaroglu, 2009). Kentlerin nitelik ve nicelik bakımından kullanıcın hayat kalitesini arttıran özelliklere sahip olması için gerekli duyulan bu ihtiyaçlar, tüm dünya kentlerinde olduğu gibi ülkemizdeki kentlerde de farklı planlama ve tasarım çalışmalarının uygulanmasını gerektirmektedir. Her bir kentin kendi bünyesinde çeşitli sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik farklılıkları barındırması uygulanan çözüm çalışmalarında farklılıklar oluşmasına sebep olmaktadır. Kentlerde tahribatı önlemek için yapılan çözüm odaklı çalışmaların sadece kentin işlevselliğine değil, kentin kültürel ve ekonomik gelişimine de katkı sağlayacak uygulama çalışmalarının olması gerekmektedir. Sadece bu anlayışla yapılan kentsel koruma çalışmaları kentlerin korunması adına pozitif yönde çözüm olanakları sağlamaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi son yıllarda ülkemizde de koruma yaklaşımlarına yönelik çalışmaların gittikçe arttığı gözlemlenmiştir. Bu tür çalışmalarla elde edilen çözüm olanakları kullanıcılar tarafından ilgi görmeye başlamış, buda koruma bilincinin giderek değer kazanmasına zemin oluşturmuştur. Tarihi çevrenin korunmasında yönelik planlama ve tasarım çalışmalarının modern çağın getirdiği özelliklerle birleşmesiyle koruma- kullanma dengesinin oluşturulması koruma ilkesinin aslında çok zor olmadığı kent kullanıcısı tarafından deneyimlenmesine yardımcı olmuştur. Koruma ilkelerinin günlük kullanımlarla kent içerisinde aktif kullanıma açılması kullanıcının ilgisini daha çok çekecek ve koruma konusunda bilinç oluşturacaktır (Türk, 1995). Son zamanlarda ihtiyaçlar doğrultusunda kentin kimliğine zarar veren, kentin geçmişle bugün arasındaki bağı zedeleyen ve kültürel kimliği geri plan kent yaklaşımlarının önüne geçmek için birçok planlama hareketi kent içerisinde aktif olarak kullanılmaktadır. Bunların başında da yayalaştırma hareketi gelmektedir.

### 1.1. Yayalaştırma

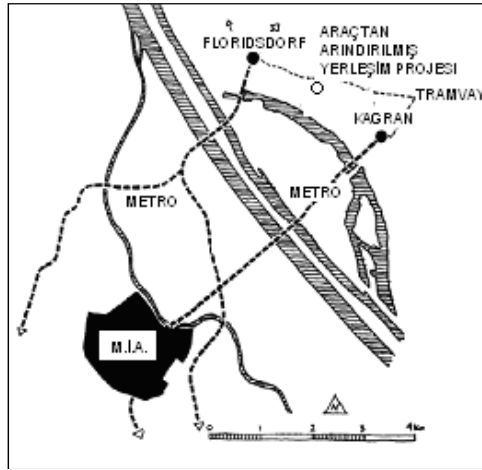
Yaya, kent içinde belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimsedir (Keleş, 1980). Yaya teriminin ilk zamanlardaki tanımını, Döllük, 2005 "yolda yürüyen kimse" diye basitçe yapmıştı. Bugün yaya kelimesini, kaldırımlarında ya da yayalar için ayrılmış alanlarda yürüyen kimse olarak tanımlayabiliriz. Kentlerin karakter yapılarını koruyarak büyümesinde temel öge yayadır. Bununla birlikte günümüz kentlerinin karakter yapılarının bozulmasında, yaya hareketlerine yönelik düzenlemeler yeterli düzeyde olmamasının etkisi yüksektir. Günümüz kentlerinde mekanlar arası ağ, artan araç yoğunluğundan dolayı araç odaklı

gerçekleştirilmekte, varoluşundan beri yürüyen insan ise ortaya çıkan yeni koşullarda kendisine yer bulmakta zorlanmaktadır (Yıldız, 2005).

Vuchic (1999) yaşanabilir kent tanımında, yayalar için gerekli konfor ve güvenliğin sağlanmasına dikkat çekmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte kentlerin hızlı ve aşırı büyümesi kentlerde kullanıcıların motorlu taşıt kullanımını zorunlu kılmıştır. Kentin mevcut dokusunu meydana getiren yollar, sokaklar yayalardan çok öncelikler taşıtlara ayrılmıştır. Buda beraberinde yayanın kentten merkezinden ve yapısından kopmasına neden olmuştur. Yaya olgusunun kentten çıkarılması, kenttin kimliğini zedelemeye başlamıştır. Bu nedenle yeni modern kentlerde taşıttan arındırılmış ve yayalar için özel olarak tahsis edilmiş mekânlara (Özkazanç & Ulvi, 2018), sokaklara, caddelere vb. alanlara duyulan ihtiyaç artış göstermektedir. Yayalara tahsis edilecek olana alanlar, kentsel yaşamın kalitesi için oldukça önemlidir. Bu tür yaya alanları çok sayıda işlev ve davranış biçiminin birbiriyle etkileşime geçtiği alanlar olarak tanımlanmaktadır. Geçmişten bu yana kent kullanıcısının her türlü etkinliğine sahne olmuş yolların motorlu araçların egemenliğinde (James, 1995) kurtulması hem kullanıcılar hem de kent kimliği için oldukça faydalı olacaktır. Birçok araştırmacı kentti anlamak ve o kentti özümseye bilmek için o kenttin sokaklarında yürünmesi gerektiği düşünülmektedir. Yayalaştırma hareketi özellikle kent içindeki ulaşım problemlerini gidermek için yaya odaklı çözümler olarak kent içinde kullanılmaktadır (Tellan, 1999). Ancak yayalaştırma hareketi sadece ulaşım odaklı sorunları çözümlenmekle kalmaz kullanıcının gereksinim duyduğu kaliteli zaman dilimini de kullanıcıya sunabilecek mekanların oluşumuna da destek olur. Özellikle tarihi koruma planlaması çerçevesinde taşıt odaklı çözümlerin alana vermiş olduğu zararı önler ve alanın kimliğiyle kullanıcıyı birbirine bağlayan çözümler oluşturur. Bu yüzden özellikle Amerika ve Avrupa kentlerinde uygulanması yapılan yayalaştırma hareketinin (James, 1995) etkisi ülkemizdeki kentlerde de hissedilmeye başlanmıştır.

### 1.2. Araçtan Arındırılmış Yerleşimler: Viyana-Floridsdorf (Avusturya) Örneği

Avusturya'da kent alanlarındaki yayalaştırma (araçtan tamamen arındırılmış yerleşimler) uygulamalarının ilk örneklerinden biri de Floridsdorf örnek yerleşimidir. Floridsdorf örnek yerleşimi 1993 yılında Avusturya'nın ilk araçtan arındırılmış projesi olan kurulmuştur (Yıldız, 2005). Toplu taşıma bağlantılarının varlığına rağmen alanın kent merkezinden uzaklığı yaya ve bisiklet bağlantılarının arzulanan düzeyde olmasını engellemektedir (Şekil 1).



Şekil 1: Viyana-Floridsdorf örnek projesi (Yıldız, 2005)

Bu projenin tasarım sürecinde hedef "araçlardan artakalan mekanı ortak kullanıma dönüştürmek" tir. Bu bağlamda çalışmanın yapıldığı alanda; yayaların etkinliklerini gerçekleştirecekleri yaşam olanaklarını iyileştirecekleri spor alanları, çocuk oyun alanları, kent mobilyaları ve su, yeşil alanlar gibi öğelere yer vererek çalışmanın ana hedefine ulaşılmıştır. Ana fikrin "taşıtlardan arınmak- yayalaştırmak" olması yaya ve bisiklet ulaşımının kullanımının artması anlamına gelmiştir (Yıldız, 2005).

### 1.3. Trabzon Kent Merkezi Yayalaştırma Kavramına Yönelik Tutum ve Beklentiler

Kent merkezleri kullanıcıların birçok aktiviteyi bir arada yaptığı bu yüzden insanların yoğun olarak kullandıkları alanlardır. Ancak bu alanlar standart dışı kaldırım, yol uygulamalarından oluşmakta buda merkezlerdeki yoğunluğu kargaşaya çevirmektedir. Trabzon kent merkezi yaya odaklı irdelendiğinde; belediye tarafından yapılan planlama ve tasarım çalışmalarının bir örneği Uzun Sokak'ta görülmektedir. Alanın önceki kullanımında alanda hem yaya hem de araç trafiğinin var olduğu, bununda yayaların hareketi

için kısıtlı ve güvensiz bir alan oluşturduğu görülmüştür. Bu sebeple belediye tarafından yapılan fizibilite çalışmalarına istinaden sokak içindeki yoğunluğu çözümleyebilmek adına yayalaştırma projelerinin yapılması ve uygulanması gerektiği tespit edilmiştir. Kentte yayalaştırma projesi, sokağın araç trafiğine kapatılması ve yaya bölgelerinin daha geniş alanlardan oluşturulması şeklinde yapılmıştır. Ancak bu alanların sadece yaya trafiğine açılması, bu noktada alanın tamamen taşıt trafiğinden arındırılması alandaki ticari işletmeler için gerekli olan mal ve hizmetlerden mahrum kalmalarına neden olmuştur. Bu sorunları ortadan kaldırmak için ticari işletmelerin olduğu bazı yol, cadde ve sokakların “Yaya-Taşıt Birlikten Yollar” olarak planlanıp uygulanmasını gerektirmiştir.

Yapılacak olan yayalaştırma çalışmalarıyla hem yerel halkın hem de alandaki ticari işletmelerin yapılacak yayalaştırma projesine karşı istekli olması projenin uygulanmasına katkı sağlayacaktır. Kentlerde oluşturulacak bu projelerle yaya bölgelerinin oluşturulması, sayılarının artırılması sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel olarak gelişim gösterip kentlilik bilincini etkileyecektir.

## 2.MATERYAL VE METOD

Araştırmanın materyalini Trabzon kentinin en eski yerleşim yerlerinden biri olan Arafılboyu oluşturmaktadır (Şekil 2). Arafılboyu şimdiki adıyla Esentepe Mahallesi 255.981 m<sup>2</sup>'lik bir alanı kaplamaktadır. İçerisinde 44 sokak bulundurmaktadır. Çalışma alanı kent merkezinin hemen doğusunda, Yavuz Selim Bulvarıyla direk bağlantısı bulunmaktadır.



Şekil 2: Çalışma alanının konumu

Bu araştırmada alan araştırması, veri toplama, analiz ve senteze dayalı araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Çalışma toplamda 3 aşamadan oluşmaktadır.

### 2.1. Literatür Araştırması, Mevcut Durum Tespiti

Çalışmanın ilk aşamasında araştırma alanı olan Arafılboyu Mahallesi üzerindeki mevcut fiziki durum, bina işlevleri, kaldırım ve yol genişlikleri tespit edilerek fotoğraflanmış ve mevcut duruma yönelik tespitler yapılmıştır.

### 2.2. Anket Çalışması

Bu aşamada anket yöntemiyle Arafılboyu Mahallesinin sakinlerinin görüşleri alınmıştır. Çalışma farklı profildeki katılımcılarla yapılmış, anket çalışması katılımcılarla birebir görüşülerek uygulanmıştır. Çalışmaya toplamda 40 adet katılımcı katılmıştır. Ankette katılımcılara 10 soru yöneltilmiştir.

## 3. BULGULAR

### 3.1. Çalışma Alanının Tarihine Ait Bulgular

Trabzon şehrinin adı, şehri kuran Miletoslu kolonilerinden geldiği düşünülmektedir. Topografik yapısının düz ve keskin kenarlı bir masayı andırmasından dolayı masa anlamına gelen “Trapezus” kullanılmıştır. Daha sonra yeni gelen her topluluk kendince burayı anımsatacak anlamdaki kelimeleri, ilk ismine söyleniş olarak benzeyen isimlerle değiştirmiştir. Mesela Osmanlı İmparatorluğu döneminde güzel doğası, ve temiz havası nedeniyle Fatih Sultan Mehmet tarafından “Trab-ı Efsun” olarak adlandırılmıştır (Öksüz, 2005; Uzunali, 2017). Trabzon, Prof. Dr. Kılıç Kökten’in 1944’de yaptığı araştırmalara göre, bazı mağaralarda bulunan erken tunç çağına ait seramik kalıntıları ile M.Ö. 70000 yıllarına dayanan bir yerleşime sahip olduğu bulundurmaktadır (Fandaklı, 2018). Trabzon şehrinin zorlayıcı coğrafi şartları, yol ve yerleşim açısından çok zorlayıcı olsa bile yerleşke ve ticaret tarihi M.Ö. 2000'lere kadar gitmektedir. Şehir M.Ö. 756’da



kurulmuştur (Öksüz, 2005). İlk kurulduğu yıllarda kale içi, kıyı şeridi aktif olarak kullanılmış ve bir ticaret şehri olmuştur (Uzunali, 2017) (Şekil 3).



Şekil 3: 1950’de Çömlekçi ve Arafilboyuna Bakış (Fandaklı, 2018)

Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasının ardından Fransız şehir plancısı Jaques Henri Lambert tarafından 1937’de ilk defa kent planı oluşturulmuştur. Bu planın özünde şehrin nemli havasını mümkün olduğunca azaltmak, hava sirkülasyonu sağlamak ve en önemlisi, şehrin deniz ile bütünlüğünü, denize ulaşılabilirliğini arttırmak amacıyla denizden tepelere doğru büyük koridorlar bırakılmıştır. Bunun yanında denize paralel sayılabilecek yollarla şehrin ulaşım ağı çözümlerken Trabzon’un tarihi dokusuna çok önem vermiştir. Tarihi yapıları koruma altına alacak bir planlama yapmasının yanında şehrin zaman ile oluşan mimarisine saygı göstermiş ve bu mimarinin korunması gerektiğini düşünerek planlamasını yapmıştır (Uyar, 2010; Uzunali, 2017).

### 3.2. Arafilboyu’nun Trabzon İçin Kültürel Önemi

Arafilboyu Mahallesi, Trabzon’un ilk yerleşim yerlerinden birisi olması sebebiyle, Eski medeniyetlerden kalma topluluklar, Trabzon’da yaşamış olan Rumlar, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti döneminden sonra yerleşen Türklerin yaşadığı ve önemli tarihi eserler bıraktığı bir bölge olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yıllarında dar sokakları, iç içe insanları ve birbiri ile sürekli ilişkileri bulunan komşuluk anlayışı ile özellikle orta gelirli ailelerin ikamet ettiği, dönemin şartların birçok ihtiyacı karşılayabilecek bir bölge olmasına karşın, her geçen yıl kültürü zedelenmiş, kentleşmeye yenik düşmüş ve sosyo-ekonomik durumu büyük bir değişime uğramıştır. Bu değişim yaşam kalitesinin yanında tarihi dokuyu büyük oranda etkilemiştir. Tarihi mimari yapısı birkaç katlı konak veya müstakil evlerden oluşan Arafilboyun günümüzde ayakta duran en önemli eserlerden birisi önceki dönemlerde kilise olarak inşa edilen ve günümüzde birkaç eklemeye yapılarak hala cami olarak kullanılan Kudrettin Cami’dir (Şekil 4). İmparator III. Alexios’un 14. yüzyılın ortalarında klişe olarak inşa ettiği bu yapı, Osmanlı İmparatorluğunun Trabzon’u fethi sonrası, 1665 yılından itibaren cami olarak kullanılmaya başlanmıştır ("URL 1," 2019).



Şekil 4: Kudrettin Cami ve restore edilen binalar

Kudrettin cami hala kullanılan önemli bir tarihi binadır fakat bölgede birçok önemli terkedilmiş veya hor durumda olan yapılarda bulunmaktadır. Belediyelerin son yıllarda desteklediği restorasyon projeleri ile daha iyi ve korunaklı hale getirilmeye çalışılmaktadır. Bunlardan birkaçına örnek vermek gerekirse;

- Kudrettin caminin hemen karşısında bulunan eski taş evler. Birincisi restorasyon için destek alamamış ve yıkılmak üzere olduğu için insanlara zarar vermemesini engellemek amaçlı belli önlemler alınmış.

- Kudrettin caminin hemen karşısında bulunan eski taş evlerin ikincisi ise belediye tarafından desteklenerek mülk sahibinin sahip çıkması ile birlikte restore edilmiş ve mevcutta insanları barındıran bir konut olarak kullanılmakta.

- Kudrettin Caddesi üzerinde bulunan ve mevcutta anaokulu olarak kullanılan restore edilmiş taş bina, Tevfik Bey Anaokulu binası.

- Cumhuriyetin kuruluşundan sonra yeterli olanakların olmaması sebebi ile bir süre askeri birlik olarak kullanılan Erzurum Caddesi üzerindeki taş bina.

### 3.3. Arafılboyu'nun Mevcut Durumuna ait Bulgular

Arafıl boyunun mevcut durumu incelendiğinde güçlü yanları, zayıflıkları, fırsatları ve tehditleri analiz edilmiştir (Şekil 5). Analizler sonucunda güçlü yönleri olarak; tarihi dokusu, en eski mahallelerden biri olması, konumu, doğal-ekolojik değerlerinin fazlalığı ortaya çıkmaktadır. Bunların yanı sıra alanın zayıflıkları olarak ilk başta alanda artan suç oranları, güvenlik eksikliği gelmektedir. Alan içerisinde tekrar yaşayabilen mekanlar oluşturulmasında en öncelikli fırsatı sorunların farkında olan mahalle sakinleri oluşturmaktadır. Alanın değerlerini bakımsız tarihi yapılar, genç nüfusun suç oranını arttırması tehdit etmektedir.



Şekil 5: Alanın SWOT analizi

### 3.4. Anket Çalışmasının Bulguları

Arafılboyu'nda yapılan arazi çalışması esnasında anket çalışması yapılmıştır. Yapılan anket çalışması gönüllü kişilerle birebir yapılmıştır. Anket çalışması 10 sorudan oluşmak ve Arafılboyu'nda ki sorunlar ve çözüm önerilerine dair sorular içermektedir. Anket çalışmasına toplamda 40 kişi katılmıştır. Katılımcıların %40'ı kadınlardan, %60'ı erkeklerden oluşmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1: Anket çalışmasına katılan katılımcıların cinsiyet durumu

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Kadın	%40	16
Erkek	%60	24
Toplam Kişi		40

Anket çalışmamıza katılan katılımcıların öğrenim durumları incelendiğinde genel olarak lise mezunu oldukları görülmüştür (Tablo 2). Lise mezunu katılımcılardan sonra çoğunluğu okur-yazar olmayan ve ortaokul mezunu katılımcıların oluşturduğu tespit edilmiştir.



Tablo 2: Anket çalışmasına katılan katılımcıların öğrenim durumları

Durum	Yüzde	Kişi Sayısı	Durum	Yüzde	Kişi Sayısı
Okur-Yazar Değil	%20	8	İlkokul Mezunu	%15	6
Ortaokul Mezunu	%20	8	Lise Mezunu	%25	10
Üniversite Mezunu	%15	6	Lisans Üstü Mezunu	%5	2

Katılımcıların neden Arafilboyu'nda yaşadıklarını tespit etmek için sorulan soruya katılımcıların %30'u ailenin kentte göçü nedeniyle cevabı verirken yine aynı oranda kişi iş nedeniyle cevabını vermiştir. Katılımcıların %25'i Arafilboyu olduğunu söyleyerek %6'sı evlendikten sonra buraya yerleştiğini söylemiştir (Tablo 3).

Tablo 3: Anket çalışmasına katılan katılımcıların Arafilboyu'nda ikamet etme sebepleri

Sebebi	Yüzde	Kişi Sayısı	Sebebi	Yüzde	Kişi Sayısı
Arafilboyu'nda doğdum	%25	10	Eğitim nedeniyle	%0	0
Ailenin kente göçü	%30	12	İş nedeniyle	%30	12
Evlilik nedeniyle	%15	6	Diğer	%0	0

Katılımcıların Arafilboyu'nda yaşamaktan memnun olup olmadıklarını sorgulamak için sorulan "Arafilboyu'nda yaşamaktan genel olarak memnun musunuz?" sorusuna katılımcıların %40'ı evet derken, %60'ı hayır demiştir (Tablo 4).

Tablo 4: Katılımcıların Arafilboyu'nda yaşamaktan genel olarak memnun olma durumları

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Evet	%40	16
Hayır	%60	24
Toplam Kişi		40

Katılımcıların yaşadıkları mahallelerde sorunların olup olmadığını sorgulamak için sorulan "Mahallenizde sorunlar var mıdır?" sorusuna katılımcıların büyük çoğunluğu %90'ını evet demiştir (Tablo 5).

Tablo 5: Katılımcıların "Mahallenizde sorunlar var mıdır?" sorusuna verdikleri cevaplar

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Evet	%90	36
Hayır	%10	4
Toplam Kişi		40

Arafilboyu'nda yaptığımız anket çalışmasından elde ettiğimiz verilere göre Arafilboyu'ndaki mahallelerde sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların tespiti için katılımcılara "Size göre yaşadığınız mahallenin en önemli üç sorunu nelerdir?" sorusuna katılımcılar çoğunluklu olarak "Güvenlik ve Artan Suç Oranları" (%20,8) demiştir (Tablo 6). Daha sonra katılımcılar "Çocuklar için Oyun Alanı Yetersizliğini" Arafilboyu'ndaki ikinci büyük problem olarak görürken Arafilboyu'nda "Sosyal ve Kültürel Faaliyetlerin Azlığı"nu üçüncü en önemli sorun olarak görmektedirler. Anket çalışması bitiminde katılımcılara özellikle sorulan sizce Arafilboyu'ndaki tarihi dokunun korunmaması sorun değil mi sorusuna büyük çoğunluk "Tarihi doku yok ki" diye cevap vermesi, Arafilboyu'nda yaşayan sakinlerin bölgenin tarihi değeri hakkında bilinçli olmadığını göstermektedir.

Tablo 6: Katılımcıların "Size göre yaşadığımız mahallenin en önemli üç sorunu nedir?" sorusuna verdikleri cevaplar

Sorun	Toplam Yüzde	Toplam Puan
Ulaşım (Toplu taşıma araçlarının yetersizliği)	%0	0
Yollar (Asfaltlama ve kaldırımlar)	%0	0
Güvenlik ve Artan Suç Oranları	%20,8	50
Otopark Yetersizliği	%4,16	10
İşsizlik ve İstihdam Yetersizliği	%5	12
Kentsel Mekanlarda Yeşil Alan Azlığı	%8,3	20
Araçların Yoğun Kullanımı	%0	0
Tarihi Dokunun Korunmaması	%7,5	18
Mahalle Kimliğinin Bozulması	%8,3	20
Çocuklar İçin Oyun Alanı Yetersizliği	%20	48
Sosyal ve Kültürel Faaliyetlerin Azlığı	%10,8	26
Hızlı Nüfus Artışı	%0	0
Görüntü Kirliliği	%5	12
Gecekondulaşma ve Plansız Yapılaşma	%10,14	24



Sorunların tespitinden sonra katılımcı yaklaşımının önemli olduğu böyle alanlarda Arafilboyu'ndaki anket katılımcıların sorunları çözmek için gönüllü katılımcı olmaya istekli olup olmadıklarını öğrenebilmek için katılımcılara "Sorunların çözülmesi için mahalle konseyinin kurulması sizce gerekli midir?" sorusu sorulmuştur. Katılımcıların büyük çoğunluğu "Evet" demiştir (Tablo 7).

Tablo 7: Katılımcıların sorunların çözülmesi için mahalle konseyinin gerekliliğine verdikleri cevaplar

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Evet	%60	28
Hayır	%15	6
Kararsızım	%15	6
	Toplam Kişi	40

Katılımcıların mahalle konseyinde hangi komisyonda gönüllü olarak görev almayı tercih edeceklerini tespit edebilmek için sorunların çözülmesi için mahalle konseylerinin kurulması gerekliliğine evet diyen katılımcılara "Görev almak istediğiniz mahalle konseyi komisyonu nedir" sorusu sorulmuştur. Komisyonlar arasında Eğitim, Gençlik ve Spor Komisyonu ile Kültür, Sanat ve Turizm Komisyonu eşit oranda tercih edilmiştir. Daha sonra Tarihi Dokunun Korunması Komisyonu katılımcılar tarafından seçilmiştir (Tablo 8).

Tablo 8: Katılımcıların görev almak istedikleri mahalle komisyonu verileri

Komisyon	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Trafik ve Ulaşım Komisyonu	%0	0
Eğitim, Gençlik ve Spor Komisyonu	%35,7	10
Tarihi Dokunun Korunması Komisyonu	%28,6	8
Kültür, Sanat ve Turizm Komisyonu	%35,7	10
	Toplam Kişi	28

Sorunların daha kolay çözülmesi için literatürde bahsi geçen mahalle kültürünün korunması gerekliliğini bu alanda yaşayan katılımcılara sorduğumuzda katılımcıların çoğu literatürle doğru orantılı olarak evet mahalle kültürünün korunması gereklidir cevabını vermiştir (Tablo 9).

Tablo 9: Katılımcıların "Sizce mahalle kültürünün korunması gerekli midir?" sorusuna verdikleri cevaplar

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Evet	%90	36
Hayır	%0	0
Kararsızım	%10	4
	Toplam Kişi	40

Tarihi alanların daha sosyal ve işlevsel alanlara dönüştürülmesi için birçok koruma alanında örneğini gördüğümüz yayalaştırma hareketinin "Arafilboyu'nun bazı alanlarına araç girişi engellenmeli ve yayalaştırılmalı mıdır?" sorusuna katılımcıların büyük çoğunluğu "Evet" demiştir (Tablo 10).

Tablo 10: Katılımcıların "Arafilboyu'nun bazı alanlarına araç girişi engellenmeli ve yayalaştırılmalı mıdır?" sorusuna verdikleri cevaplar

Durum	Toplam Yüzde	Kişi Sayısı
Evet	%95	38
Hayır	%0	0
Kararsızım	%5	2
	Toplam Kişi	40

#### 4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Kentler varoluşundan günümüze kadar sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel olarak birçok değişim ve dönüşüm içinde bulunmuş, bu hareketlilikleriyle karakter kazanmışlar ve bu değişim devam ettikçe kazanmaya devam etmektedirler. Kentin sahip olduğu karaktere, o kentte yaşayan insanların ekonomik, sosyolojik ve kültürel özellikleri direkt etki etmektedir. Özellikle sanayi devrimiyle birlikte dünya kentlerinde olduğu gibi ülkemizdeki kentlerde de önemli derecede nüfus artışı gözlemlenmiştir. Bu artış kentlerde birçok değişimi beraberinde getirmiştir. Bu değişimlerin sonucu olarak plansız yapılaşma görülmektedir. Plansız yapılaşmayla birlikte kent içindeki değerli alanların kullanımları nitelik olarak yetersiz görülmeye başlanmıştır. Plansız yapılaşmayla birlikte büyüyen kent planlarının koruma-kullanma dengesi olmaksızın ele alınması kentin kimliğini oluşturan tarihi dokunun harap edilmesine sebep olmuştur. Buda insanların kültürel çevresi ile olan ilişkilerini azaltmış ve kent kimliğinin bozulmasına olanak sunmuştur. Gelişmiş ülkeler kent sorunlarını, yaya odaklı planlamalar yaparak birçok sorunun

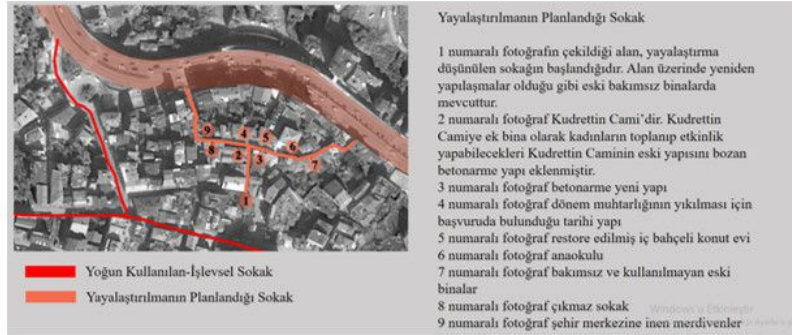


üstesinden gelmiştir. Araçtan arındırılmış yerleşim düşüncesi, özel aracın getirdiği sorunlardan uzak bir yaşam sürmek isteyen kentliler için bir yerleşim biçimi olarak ortaya çıkmıştır. Günümüzde dünyada pek çok kent ve kentli, araçtan arındırılmış bir yaşam biçimini tercih etmektedir.

Çalışma kapsamında ele alınan Arafılboyu Mahallesi, yapılan literatür araştırması sonucunda Trabzon kentinin tarihinde oldukça önemli bir döneme hitap ettiği görülmüştür. Zamanında Trabzonun ilk yerleşim yerlerinden biri olan Arafılboyu günümüzde plansız yapılaşma ve koruma kullanma dengesi olmayan planlar yüzünden geri plana atılmış ve bakımsızlığa terk edilmiştir. Kullanıcı profiline değişmesiyle anket sonuçlarının da gösterdiği üzere alanda birçok sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel sorunlar ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan bu sorunlar beraberinde tarihi dokunun bozulmasını getirmiştir. Bir zamanlar kent için oldukça değerli görülen alanlar şimdilerde terk edilmiş alanlar haline gelerek kullanıcıların güvensiz bulduğu alanları oluşturmuştur.

Yapılan anket çalışmaları sonucunda Arafılboyu kullanıcılarının bu alanın değerlerinden haberdar olduğu ancak bu alanların nitelik bakımından kullanım için yeterli olmadığını düşündükleri tespit edilmiştir. Oluşturulabilecek mahalle komisyonlarıyla kullanıcının yönetime getirilmesi alanın kullanıcısının yaşadığı alan hakkında söz sahibi olmasına olanak sağlamaktadır. Yapılan bu çalışmada Arafılboyu'nda düşünülen mahalle komisyonu ile katılımcı yaklaşımının benimsenmesi oldukça gerekli görülmüştür. Kurulacak komisyonun alanda yapılabilecek uygulamaları kolaylaştırılacağı düşünülmektedir. Bu yüzden alanda yapılacak çözümler devamlılığı ve kullanıcılar tarafından benimsenmesi için mahalle komisyonlarının kurulması ve komisyonla alanda uygulanabilecek çalışmaların kararlarının alınması önerilmiştir.

Çalışmada yapılan literatür, gözlem ve anket çalışması sonucunda alanın tarihi dokusunu içerisine alacak ve kent meydanıyla ilişki kurabilecek Kudretin Cami Sokağının yayalaştırılması önerilmiştir. Böylece herkes tarafından erişilebilen, günlük eylemlerin gerçekleştirildiği, iletişim ve etkileşim sağlandığı nitelikli mekan oluşumunun başlangıcı oluşturulacaktır (Şekil 6).





Şekil 6: Alanın yayalaştırılmasına ait çözüm önerileri

Kudrettin Cami Sokağının yayalaştırma için seçilmesindeki önemli hususlar arasında Kudrettin Cami, Tevfik Bey Anaokulu binası, çeşitli restore edilmiş veya edilmemiş tarihi binalara sahip olmasıdır. Bunun yanında sokağın otopark olarak kullanılması, hem yayalar için hem de acil yardım araçları için tehdit oluşturmaktadır. Tarihi alanların daha sosyal ve işlevsel alanlara dönüştürülmesi için birçok koruma alanında örneğini gördüğümüz yayalaştırma hareketinin “Arafilboyu’nun Kudrettin Cami Sokağına araç girişi engellenmesi ve yayalaştırılmasıyla sokakta birçok olanakların oluşmasına katkı sağlayacaktır. Anket çalışması sonucunda mahallenin en önemli soru olarak görülen “çocuklar için oyun alanı yetersizliği” ve “sosyal ve kültürel faaliyetlerin azlığı” yayalaştırılmış alanda getirilecek fonksiyonlarla giderilmesi önerilmiştir.

**KAYNAKÇA**

- Ahmad, Y. (2006). The scope and definitions of heritage: from tangible to intangible. *International journal of heritage studies*, 12(3), 292-300.
- Akyol, D., Ozkan, D. G., & Ozkan, S. D. (2019). Measuring the Quality of Urban Life in the Trabzon Province. *Fresenius Environmental Bulletin*, 28(11), 7674-7678.
- Fandaklı, İ. (2018). *Arafilboy Çömlekçi 1*. Trabzon.
- Döllük, G. (2005). *Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Gül, A., & Küçük, V. (2001). Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 2, 27-48.
- Gülpinar Sekban, D. Ü., Bekar, M., & Acar, C. (2019). Evaluation of Sustainability Potential According to Cittaslow Criteria in Turkey/Trabzon. *Fresenius Environmental Bulletin*, 28(7), 5435-5446.
- James, A. (1995). A Word on the Street. *World Transport Policy & Practice*, 1(3), 5-11.
- Keleş, R. (1980). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Öksüz, M. (2005). Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış. *Karadeniz Araştırmaları*, 5, 11-25.
- Özcan, K. (2008). Sürdürülebilir Kentsel Koruma İçin Açık-Yeşil Alan Etkin Bir Planlama Modeli: Konya Kentsel Koruma Alanı. *Ekoloji Dergisi*, 17(68), 43-53.
- Özkazanç, S., & Ulvi, H. (2018). Erzincan Kent Merkezi yayalaştırma Projesine Yönelik Tutum ve Beklentiler *Online Journal of Art and Design*, 6(5), 223-238.
- Semerci, F., & Hayırhoğlu, M. (2016). Konya Suriçinin Yayalaştırılması Ve Kent Merkezine Tarihi Bir Görünüm Kazandırma. 1(1), 85-105.
- Şişman, A., & Kibaroglu, D. (2009). *Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları*. Paper presented at the TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı Ankara.
- Tellan, T. (1999). *Kentsel Ulaşımın Yeni Dinamikleri*. Paper presented at the 2. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Ankara.
- Türk, A. (1995). *Kentsel Koruma Yaklaşımlarında Kentsel Kimliğin Korunması, Isparta Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- URL 1. (2019, 01 13). *homeoftrabzon*. Retrieved from <https://www.homeoftrabzon.com/sayfa/kudrettin-camii-130?d=ar&q>
- Uyar, N. (2010). *Planlama Planlama 50. Sayısı*. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası.
- Uzunali, A. (2017). *Kentsel Gelişimin Kent Silüetlerine Etkisi; Trabzon / Boztepe Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.
- Vuchic, V. R. (1999). *Transportation for Livable Cities*. Rutgers: New Brunswick.
- Yıldız, V. E. (2005). Araçtan Arındırılmış Yerleşimler: Viyana-Floridsdorf (Avusturya) Örneği. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 20(4), 537-548.