



Perceptibility of religious buildings in Trabzon's main pedestrian ways

Şeyma YETİM¹, ORCID: 0000-0001-9741-9761

Demet YILMAZ YILDIRIM², ORCID: 0000-0001-8894-3385

Abstract

Urban identity is the whole of the original physical, cultural, socio-economic and historical characteristics of cities and distinguishing feature of place. On the other hand, urban image is the traces of a city as a result of sense, emotion, thought and perception. In the study, concepts such as urban identity, urban image, landmarks, legibility and serial vision on the basis of pedestrian movement are discussed. In the study, religious buildings are chosen as one of the advantageous building groups in terms of being landmarks that leaves permanent traces in the memory of the user, which can stand out in the urban structure or city silhouette. The study deals with religious buildings in relation to the pedestrian movement in the heavily used Trabzon city center, which contains many historical and new buildings. It is aimed to discuss how religious buildings are perceived during the pedestrian movement. For this purpose, the changing perception of the religious building depending on its location, the physical structure of the road, the visibility of the building, its strength of appearance, continuity and singularity are analyzed. Visual analysis techniques are used in all these analyzes. As a result of the analysis, it is determined whether religious structures are perceived or not. Then, the buildings which have high potential to be a landmark are determined and the reasons that caused these buildings to be perceived as strong and weak are revealed. This showed that being a landmark should have features such as visibility, effective appearance, continuity and singularity as well as positional and formal features in relation to the road. It was concluded that considering these features together in a way that supports each other can create a strong landmarks/sign.

Highlights

- Religious buildings are structures that can be differentiated from the urban structure in terms of location, form, semantics and history, with a high potential to be a landmark.
- It is important to preserve the authenticity of religious buildings with a high potential to be a landmark that can be effective in the identity of the urban.
- Perceiving the city, especially with pedestrian movement, is important in getting a place in the memory of the city dweller and in the formation of an image about the city.

Keywords

Urban identity; Landmark; Religious buildings; Pedestrian movement; Perception

Article Information

Received:

01.12.2021

Received in Revised Form:

05.05.2022

Accepted:

30.06.2022

Available Online:

29.07.2022

Article Category

Research Article

* This study was produced from the master's thesis, titled "The potential of religious structures on the landmark: Trabzon example" at the Department of Architecture, Karadeniz Technical University.

Contact

1. Department of Architecture,
Recep Tayyip Erdogan University,
Rize, Turkey

seyma.yetim@erdogan.edu.tr

2. Department of Architecture,
Karadeniz Technical University,
Trabzon, Turkey

yilmazdemett@ktu.edu.tr



Trabzon'un ana yaya bağlantılarında dini yapıların algılanabilirliği

Şeyma YETİM¹, ORCID: 0000-0001-9741-9761
Demet YILMAZ YILDIRIM², ORCID: 0000-0001-8894-3385

Öz

Kentsel kimlik, kentlerin özgün fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel niteliklerinin bütünüdür ve yerin ayırt edici özelliğidir. Kentsel imge ise bir kente dair duyu, duygu, düşünce ve algılama sonucu oluşan izlerdir. Çalışmada kentsel kimlik, kentsel imge, işaret öğeleri, okunabilirlik gibi kavramlar ve yaya hareketiyle algılama temelinde seri görünüm ele alınmıştır. Kent dokusunda veya kent silüetinde öne çıkabilen kullanıcı belleğinde kalıcı izler bırakan işaret öğesi olma açısından avantajlı yapı gruplarından biri olarak dini yapılar seçilmiştir. Çalışma dini yapıları birçok tarihi ve yeni binayı içinde barındıran, yoğun olarak kullanılan Trabzon kent merkezinde yaya yollarında yapılan yaya hareketiyle ilişkili ele almıştır. Yaya hareketi boyunca dini yapıların nasıl algılandığının tartışılması amaçlanmıştır. Bu amaçla, dini yapının konumuna, yolun fiziksel yapısına, yapının görülebilirliğine, görünüm gücüne, sürekliliğine ve tekilliğine bağlı olarak değişen algısı analiz edilmiştir. Tüm bu analizlerde görsel analiz tekniği kullanılmıştır. Analizler sonucunda dini yapıların algılanıp algılanmadığı belirlenmiştir. Ardından işaret öğesi olma potansiyeli yüksek yapılar belirlenerek bu yapıların güçlü ve zayıf algılanmasına neden olan sebepler ortaya konulmuştur. İşaret öğesi olabilmeyen yolla ilişkili olarak konumsal ve biçimsel özelliklerin yanında görülebilirlik, etkili görünüm, süreklilik ve tekillik gibi özelliklerin de olması gerektiğini göstermiştir. Bu özelliklerin bir arada birbirini destekler biçimde ele alınmasının güçlü bir işaret öğesi oluşturabileceği sonucuna varılmıştır.

Öne Çıkanlar

- Dini yapılar konumsal, biçimsel, anlamsal ve tarihi açıdan kent strüktüründen farklılaşabilen işaret öğesi olma potansiyeli yüksek yapılardır.
- Kent kimliğinde etkili olabilecek işaret öğesi olma potansiyeli yüksek dini yapıların, bu özgünlüğünün korunması önemlidir.
- Kentin özellikle yaya hareketiyle algılanması, kentlinin hafızasında yer edinmesinde ve kente dair imge oluşumunda önemlidir.

Anahtar Sözcükler

Kentsel kimlik; İşaret öğesi; Dini yapı; Yaya hareketi; Algılama

Makale Bilgileri

Alındı:
01.12.2021
Revizyon Kabul Tarihi:
05.05.2022
Kabul Edildi:
30.06.2022
Erişilebilir:
29.07.2022

Makale Kategorisi

Araştırma Makalesi

* Bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümünde yazılan "Dini yapıların işaret öğesi olma potansiyeli: Trabzon örneği" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

İletişim

1. Mimarlık Bölümü, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Rize, Türkiye
seyma.yetim@erdogan.edu.tr
2. Mimarlık Bölümü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Türkiye
yilmazdemett@ktu.edu.tr

GİRİŞ (INTRODUCTION)

Günümüzde kentler zihinde iz bırakmayan, benzerlerini birçok yerde gördüğümüz çevrelere dönüşmüştür. Bu değişim içinde kente kimlik kazandıran birçok öğenin kaybolması veya algılanmaması nedeniyle özgün olmayan, tanımlanması güç kentler ortaya çıkmaya başlamıştır. Tam bu karmaşanın ortasında insan, bir taraftan süreç içinde yaşanmışlığının üzerine kurduğu kente dair imgesini kaybederken diğer taraftan yeni ve sıradan çevrelerde imge oluşturamamaktadır. Bu durum kentleri anlamlı kılan kullanıcı yani; insan için kaos oluşturmaktadır. “Neredeyim, güvende miyim, nerede yaşıyorum, buraya ait miyim” gibi soruları ve sorunları gündeme getirmektedir. Oysa insan yaşadığı kente yüklediği değerler sonucunda orayı anlamlandırarak kimliklendirir. Dolayısıyla günümüzde yaşanan en önemli problemlerden biri, insanları etkileyerek bellekte iz bırakan yani imge oluşturan, kimlikli çevrelerin azalmasıdır.

Kentler diğerlerinden farklılaşan kimlikleriyle birlikte var olur ve yaşar. Kentsel kimlik, her kentte farklı ölçek ve yorumlarla kendine özgü nitelikler taşıyan, fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel faktörlerle şekillenen, kentliler ve onların yaşam biçimlerinin oluşturduğu, sürekli gelişen ve sürdürülebilir kent kavramını yaşatan, geçmişten geleceğe uzanan büyük bir sürecin ortaya çıkarttığı anlam yüklü bütünlüktür (Lynch, 1960; Tekeli, 1990; Çöl, 1998). Bir kenti diğerlerinden ayıran, farklılaştıran, ona özgü nitelikler yaratan, bu özel niteliklerinin oluşumunu ve gelişimini etkileyen; doğal çevre, yapay çevre, sosyo-kültürel ve ekonomik çevre bileşenleridir (Alişaoğlu ve Mirioğlu, 2020). Bu bileşenlerin oluşturduğu mekânsal ilişkiler, o mekânsal ilişkilerin barındırdığı zaman dokuları, zaman ilişkileri ve insan ilişkileri kentin kimliğini inşa eder (Erhan Acar vd., 1996). Dolayısıyla her kentin bir amaca hizmet eden karakter taşıması yani bir kimliği barındırması, bir kentsel imgeye ve duygu uyandırıcı etkileyici bir niteliğe sahip olması gerekir (Erdoğan, 2006).

Kentsel kimlik, o yerin ayırt edilen özellikleriyle ilgilidir; imge ise yerin kimliğini, o yerin algılarıyla birlikte içerir. Dolayısıyla kentsel imge, bir kente veya yere yönelik bir dizi duygu, duygu, düşünce ve izlenimdir (Montgomery, 1998). Kentsel imgenin oluşumunda insan ve mekân arasında işleyen iki yönlü bir süreç vardır. Mekân, farklılıklar ve ilişkiler ortaya koyar. İnsan ise uyum kabiliyeti ve kendi amaçları doğrultusunda gördüklerini seçer, düzenler ve anlamlandırır (Lynch, 1960). Kent imgesi, insan ve mekân arasındaki etkileşimde duyum, algı, biliş süreçlerini barındırmakta ve çevrenin deneyimlenmesi ile zihinde oluşmaktadır (Ocakçı, 2012). Kent yaşantısının kişilerde bıraktığı duyuşsal ve düşünsel izler (Lynch, 1960) olarak bir kentin insanda yarattığı genel izlenimdir (Bilsel, 1999). Kent imgesi, kent ile ilgili hedef kitle üzerinde oluşan psikolojik özelliklerin toplamı olarak da tanımlanabilir (Geçikli, 2012). En genel anlamıyla kentsel imge, bir kentin genel görünümüyle o kentte yaşayan insanların yaşam tarzıdır (Gül, 2013). Dolayısıyla kentsel imge içinde yaşanan ya da

görünen kente ait oluşan algının zihindeki dışavurumu, kent kimliğinin belirleyicisi ve tamamlayıcısıdır.

Lynch (1960), yapılı çevrenin iki niteliğini, parçalarının kolayca tanınabilmesi ve tutarlı bir örüntü halinde organize edilebilmesini ifade eden okunabilirliği ve bir nesnede güçlü imaj oluşturma olasılığı yüksek olan nitelik olarak imgelenebilirliği, incelemiştir. Lynch'e (1960) göre okunabilirlik, insanların karmaşık alanlarda başarılı bir şekilde gezinmesine olanak tanıyan bir kent kalitesi; imgelenebilirlik ise kentsel unsurlarda belirli fiziksel-mekansal niteliklerin varlığıdır. Bu nitelikler, bir gözlemcide zihinsel imgenin oluşum olasılığını artırır ki bu da okunabilirliği sağlamaktadır. Lynch (1960) üç ABD şehrinin (Los Angeles, Boston ve Jersey City) görsel kalitesini, şehir manzaralarının ve fiziksel özelliklerinin kent sakinleri tarafından algılanma biçimini araştırarak insanlarda tekrar eden beş özelliği (yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve işaret / nirengi öğeleri ortaya koymuştur.

Kentsel imgeler, yapılı çevrenin gelişim süreçlerini ortaya çıkarmada, mevcut kentsel alanın tanımlanmasında ve kimlik oluşturulmasında belirleyicidir. Kentin kimliği, imgeler mozağine göre kurulur (Tekeli, 1999). Kentler morfolojik olarak birbirine benzemekle birlikte imgesel öğeler ile farklı karakterler kazanmaktadır. Bu karakter, kentsel mekânı belirleyen yer şekilleri, yükselti, iklim, bitki örtüsü gibi doğal ve Lynch (1960) tarafından ortaya konulan yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve nirengi (işaret) öğelerinden oluşan beşerî etmenlere bağlı olarak değişmektedir. Kent imgesi her kent için, mekânın uygun şekilde yeniden kullanımı ve işlevsel dönüşümü için kentsel planlamaya başarılı bir şekilde entegre edilebilecek, yerlerin ve kimliklerinin geliştirilmesine katkıda bulunabilecek bir varlığı temsil etmektedir (Nita, 2021). Yerlerin kimliğinin temsilleri imgelerden, söylemlerden ve sosyal pratiklerden ortaya çıkar (Banini ve Ilovan, 2021). Kentsel kimlik, mekânı tanıtmak ve imajını yaratmak için bir katalizör olarak kullanılmaktadır. Çalışmada kentsel imaj öğelerinden işaret öğeleri üzerinde durulmaktadır.

İşaret öğeleri imge oluşumu açısından mekânın kendini temsil eden ana unsurdur. Bireyin yaşadığı kentte nerede olduğunu bilerek yol bulmasını sağlayan, yeni çevrelerde farklılıklar oluşturarak bireyi etkileyen elemanlar yine işaret öğeleridir. İşaret öğeleri, kentle ilgili algısal temsillerde çok önemli bir rol oynamaktadır. Bilhassa insanlar bir yerden başka bir yere nasıl gideceğini planlarken zihinlerindeki farklı rotaları görselleştirmede bu simgelerden yararlanmaktadırlar (Li vd., 2013; Omer ve Goldblatt, 2007). Lynch işaret öğelerini, gözlemcinin dıştan algıladığı referanslar olarak tanımlamış bu öğelerin oluşumunda basitlik, şekil-zemin açısından zıtlık ve konumun etkili olduğunu belirtmiştir (Lynch, 1960). Raubal ve Winter (2002) işaret öğelerin oluşumunda topolojik ilişkileri, görülebilirliği, semantik ve pragmatik yönlerin etkili olduğunu ortaya koymuşlardır. Sorrows ve Hirtle (1999) ise işaret öğelerini görsel, yapısal ve bilişsel (pragmatik ve kültürel anlamlar) işaret öğeleri olarak sınıflandırmıştır.

Çevremizdeki doğal elemanların yanında kültür yapıları, dini yapılar, yönetim yapıları gibi biçimsel, anlamsal, simgesel özellikleri bakımından dikkat çekici yapılı çevre elemanları da kentin işaret öğeleri olabilmektedir. Bazı yapılar taşıdığı özgün niteliklerle işaret öğesi olma potansiyelleri daha yüksek olabilir. Bu açıdan işaret öğesi olma potansiyeli yüksek yapı tiplerinden biri de dini yapılardır. Dini yapılar bir taraftan konumları, biçimsel özellikleri ve üsluplarıyla kent dokusunda farklılaşırken, diğer taraftan işaret öğelerinin basitlik, farklılık, tekillik, egemenlik gibi birçok fiziksel özelliğiyle

çevresinden farklılaşmaktadır. Tüm bunların sonucunda dini yapılar kent silüetinde ve/veya dokusunda görülebilirliği yüksek olması açısından görsel, Tanrıyı ve dini temsil etmesi açısından simgesel, insanları bir araya toplaması açısından sosyal, tarihsel değerleriyle anıtsal, konumuyla güçlü bağlam oluşturması açısından yapısal, biçim özellikleri açıdan estetik işaret öğeleri olmasıyla kent imgesinde ve kimliğinde etkili elemanlar olarak birçok kentte karşımıza çıkmaktadır.

Dini yapılar kentin sosyal, politik, dini, kültürel ve ekonomik yapılanması dönemin malzeme ve teknikleriyle yapıldığı dönemin sembolleri olan önemli birer anıtsal yapı ve hafıza mekânlarıdır. Tarihi süreç içinde dini yapıların yerleşmelerin temel karakteristiğini oluşturduğu da görülmektedir. Kentsel açıdan bu yapılar sahip oldukları karakteristik öğelerinden biri olan minare, çan kulesi bunların biçim ve boyutlarıyla kent silüetinde, yapısal büyüklükleriyle kent dokusunda egemen yapılarıyla öne çıkmaktadırlar. Bazı dini yapılar kentin ana mekânlarından biri olan odakların özgün karakterlerinden biridir. Mimari açıdan ise dönemin mimari üsluplarının en belirgin şekilde okunduğu, birçok sanatçının ve zanaatkarların heykelleri, kabartmaları, rölyefleri ile sanatın da içinde olduğu özgün estetik mekânlardır. Ayrıca dini yapılar kutsalın bulunduğu mekân olarak güçlü, dinamik ve sosyal oluşumlara da imkân tanımaktadırlar. Tüm bunlar dini yapıların kentin fiziksel, kültürel, sosyal ve bazen tarihi değerini oluşturan etkili birer işaret öğesi olabileceğini göstermektedir.

Fakat günümüzde bu yapıların, çevrelerinde yapılan çeşitli değişimler algılanmalarını zayıflatmıştır. Yeni yol yapımıyla yol kotunun altında kalan, yoğun yapılaşma nedeniyle görülebilirliği azalan, karmaşık çevreler içinde kalması nedeniyle bir görünüp bir kaybolan veya yakın çevresine yeni dini yapının ya da etkileyici başka bir yapının da eklenmesiyle kullanıcının odaklanmasını zayıflatan, dikkatinin dağıldığı örneklerle sıkça rastlanır olmuştur. Dolayısıyla kent kimliğinde etkili olabilecek işaret öğesi olma potansiyeli yüksek bir yapı grubu olan dini yapılar bu özgünlüğünü kaybetmekte veya kullanamamaktadır. Oysa bu yapıların zamanla değişen çevrede “nasıl algılandığı” ya da yakın çevrede yapılan düzenlemelerde nasıl algılanacağı gerek kentsel kimlik gerekse kentsel imge açısından tartışılmalıdır.

Kentsel mekânın bütünü, insanın durduğu noktadan tam olarak görülemez ve deneyimlenemez; kişinin kentte hareket etmesi ve parçaları zaman içinde birleştirerek resmin bütününe elde etmesi gerekir (Hillier ve Hanson, 1984). Dolayısıyla hareketle algılama imaj oluşumunda önemli bir diğer kavramdır. Çünkü her nesne akılda kalıcı durumda olmaz (Madran, 2001). Ancak; akılda kalıcı olabilen nesnelere hareket esnasında dikkat toplayıcı güce sahip olur, kente dair zihinsel imgenin oluşmasını sağlar (Appleyard, Lynch ve Myer, 1964). Hareketin en önemli belirleyicileri imaj öğelerinden biri yollardır. Yolun ritmik bir düzene bağlı olması veya daralmalar- genişlemeler göstermesi, lineer veya organik bir forma sahip olması, algılamayı etkileyen yolun yapısal özellikleridir (Lynch, 1960).

Lynch (1960) kent biçimi üzerinden evrensel deneyim ve algı konusunda ilk ve temel çalışmalardan biri olan “Image of the City” adlı kitabında görüşmeler ve imaj haritalarıyla yaşayanların belleklerindeki izlerden yola çıkarak imaj öğelerini ortaya koymuştur. Cullen (1961) ise kentsel tasarım kalitesinin kanıtının şehrin görsel deneyimi olduğunu belirtmiş, “Townscape” çalışmasında yapı çevreyi kuşbakışı olarak değil, hareket eden kişinin bakış açısıyla tanımlamaya çalışmış ve görüntü serileri oluşturmuştur. Yaya hareketini temel alan çalışmasında yolun ortasından yola

paralel biçimde hareket ederek seri görünüm elde etmiştir. "Seri Görünüm" kavramıyla Cullen, zaman içinde deneyimlenen farklı biçim ve mekanların çeşitliliğinin kentin duygusal ve estetik etkisini zenginleştirdiğini öne sürerek, kentsel deneyimin hareketli özne için ortaya çıkardığı karmaşık yolları anlamaya çalışmıştır. Özellikle dar yollardan ve küçük kamusal alanlardan büyük açık alanlara ve vistalara doğru ilerlerken açıklık ve kapalılık farklılıklarına odaklanmıştır. Hareketle algılanmayı ele alan bir diğer çalışma olan Appleyard, Lynch ve Myer (1964) yaptığı "The View of the Road" çalışmasında kentsel otoyolların estetiği ele alınmıştır. Yolun kendisinin temel bir süreklilik sağladığı, mekân, hareket, yönelim ve anlamın art arda bağlantılı bir bütünü oluşturduğunu ifade etmişlerdir. Taşıt yolunun görsel deneyimi şekillendirmedeki temel hedeflerinin; izleyiciye zengin, tutarlı bir ardışık form, sürekliliği, ritmi ve gelişimi olan zıtlıklar, iyi birleştirilmiş geçişler ve hareketli bir denge sağlayan bir form sunmak, sürücülerin çevreye ilişkin imajını netleştirmek ve güçlendirmek, sürücüye iyi yapılandırılmış, farklı ve mümkün olduğunca geniş kapsamlı bir resim vermek ve gözlemcinin çevresinin anlamını kavramasını derinleştirmek olduğunu belirtmişlerdir

Lynch'in ilk çalışmasından bu yana, Lynch'in modeli yeniden yorumlanmıştır. Kullanıcı tarafından oluşturulan kentsel imaj fikrini yakalamaya çalışan başka çalışmalar da yapılmıştır (Salerno, 2014). Bazı çalışmalar Lynch modelinin, özellikle kentsel yeniden geliştirme tartışılırken hala dikkate alındığını ve önemli sonuçlara sahip olduğunu altını çizmektedir. Filomena ve diğerleri (2019), şehir düğümlerinin, yollarının veya bölgelerinin 'bilgi taşıyıcıları' olduğunu ve analiz edilen kentsel mekânın zihinsel imajını şekillendirdiğini belirtmiştir (Filomena vd., 2019).

Lynch'in modeli yeni teknolojilere de uyarlanmıştır. Liu ve diğerleri (2020), kentsel görüntülerdeki önemli bilgileri tanımak kentsel görüntülerin tespiti ve sınıflandırılmasına odaklanan karmaşık arka planı sınıflandıran bir algılama ağı geliştirdi ve CBCNet teknolojileri kullandı. Thielmann (2007), GPS teknolojilerinin mevcudiyeti ve ardından akıllı telefonlar için coğrafi konumlu uygulamaların varlığı ile bu tür araçlarla gezinirken mekansal yönelim daha az önemli hale geldiğinden, mekân algısı ve hatta şehirlerin bilişsel haritalamasının önemini azalttığını belirtmiştir. Hamilton ve diğerleri (2014), ise algoritmik şehrin Lynch'in soyutlanmış şehriyle aynı unsurlarla dolu olduğunu, şehirlerin zihinsel görüntülenmesinde jeo-uzamsal arayüzlerin incelemesini ve akıllı şehirler yaratırken kentsel algoritmik süreçlerin nasıl görünür olması gerektiğini önermiştir.

Çalışma alanı olarak ele alınan, geçmişten günümüze birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Trabzon'un kent merkezinde biçimsel özelliklerinin yanında anlamsallık, simgesellik ve kalıcılık özellikleri taşıyan birçok dini yapı yer almaktadır. Trabzon kent kimliği için önemli ve işaret ögesi olma potansiyelleri yüksek olan bu yapılar, kentin geçirmiş olduğu hızlı kentleşmeyle birlikte değişime uğramıştır. Çalışmada dini yapıların mevcut durumlarındaki algılanabilirliği, işaret ögesi olma potansiyelleri temelinde tartışılarak, bu yapıların kent kimliğindeki rolleri ortaya konmaya çalışılmıştır.

İşaret öğeleri, kent kimliğini oluşturmak ve bir yere ait olmak işlevlerinin yanında kentte hareket kolaylığı da sağlamaktadır. Ayrıca işaret öğelerinin aralarındaki ilişki ancak yollar ile sağlanabilmektedir. Dolayısıyla işaret öğelerinin hareket kanalları olan yollar ile birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Ayrıca insan mekânı tek bir noktadan değil hareketle elde ettiği seri görünümünün bütünü sonucunda algılamakta ve değerlendirmektedir. Bu nedenle dini yapıların hareket halinde algılanabilirliği, kentin eski yerleşim alanlarından biri olan birçok tarihi ve yeni binayı içinde

barındıran kentin yoğun olarak kullanılan kullanıcı belleğinde izler bırakan Trabzon kent merkezindeki, yaya yollarında yapılan hareketle ilişkili olarak ele alınmıştır.

Bu doğrultuda çalışma, yaya hareketini temel alarak yollar üzerinde, dikkatin arttığı kavşak noktalarında ya da dönüşlerde yeralan ve bu alanlardan görünen, görülebilirliğe bağlı olarak; görülebilirlik derecesi, görünüm süresi güçlü ve uzun olan, görünüm boyunca süreklilik sağlayan ve tek olan dini yapıların işaret ögesi olma potansiyelinin yüksek olduğu savı üzerine temellenmiştir. Trabzon kent merkezinde iki önemli yaya aksı üzerinde yapılmış, yaya hareketi sonucu dini yapıların işaret ögesi olma potansiyellerini tartışmayı amaçlamıştır. Çalışmada bir taraftan dini yapıların nasıl algılandığı yani algılanıp algılanmadıkları ortaya konulmuş diğer taraftan güçlü algılanan, işaret ögesi olma potansiyeli yüksek dini yapılar belirlenmiştir. Çalışmada elde edilen veriler Trabzon kent merkezinde yapılacak düzenlemelerde özellikle Trabzon kentinin var olan kimliğinin korunmasında veya desteklenmesinde plancılara, kentsel tasarımcılara ve mimarlara yol gösterici olması açısından da önemlidir.

Algılama-Hareketle Algılama

Algılamada hareket büyük önem taşımaktadır. Hareket halindeki gözlemci, durağan bir gözlemciye oranla yapıların yapısal özellikleri yanında, anlamsal fonksiyonları gibi farklı özellikleri de algılayabilmektedir (Çolpan Erkan, 1996). Mekân algılanmasında hareket en önemli özelliktir. Mekân tek noktadan kavranılamaz ve hissedilemez. Gerçek mekân algılaması ancak insanın mekân içinde dolaşımı sonucu ortaya çıkan parça parça mekân algılarının toplamıdır (Çevik, 1986; Yılmaz, 2006).

Hareket ile kentsel algı ve deneyim ediniminde, öznenin ve nesnenin hareketi olmak üzere iki ana başlık vardır. Öznenin hareketi, bilinmeyen bir çevrede gözleme dayalı hareket ve bilinen bir çevrede dolanım olmak üzere iki hareketten oluşur. Dolayısıyla hareket ne olursa olsun bir kenti algılayabilmek için, öncelikle kent içinde hareket etmek gerekmektedir. Çünkü birey, bir mekân içerisinde hareketsiz şekilde bulunamaz, kısa bir süreliğine hareketsiz dahi olsa bu kez de gözleri hareket etmeye başlar. O halde hareket sayesinde birey zihninde çeşitli imgeler biriktirir, bir taraftan kent kimliğini oluştururken diğer taraftan kimliğe yenilikler katar.

Hareket halinde birey, her zaman her şeye dikkat edememektedir. Bazı şeylere odaklanırken bazılarını da görmezden gelmektedir. Sonuç olarak bireyler 'seçici' davranmaktadır (Asar, 2013). Bu durum algılayanın ve algılananın özelliklerine bağlı olarak değişmektedir. Ancak akılda kalıcı olabilen nesnelere, hareket esnasında dikkat toplayarak veya dikkat çeken güce sahip olarak kente dair zihinsel imgenin oluşmasını sağlamaktadır (Appleyard, Lynch ve Myer, 1964). Bu öğelerden en etkili işaret öğeleridir.

İşaret öğeleri için yer çok önemlidir. İşaret öğeleri olabildiğince çok yönden algılanmalı ve fiziksel olarak kesilmemelidir (Pollett ve Haskell, 1979). Yine işaret öğesinin yolun neresinde konumlandığı algılanmasını etkilemektedir. Örneğin kavşaklarda konumlanan bir işaret ögesi açıktır ve birçok noktadan algılanabilir. Ayrıca bir aks üzerinde ardışık olan nesnelere birbiri ardına bulunduğu durumlarda, hareket boyunca birinin ayrıntısı diğerinin tanınmasını sağlayarak gözlemcide güçlü hisler uyandıracak bir birleşim haline gelebilmektedir. Hareket esnasında nesnelere yer aldığı akslarda aniden görünmesi, aksın konkav (içbükey) veya konveks (dışbükey) olması, nesneye



Şekil 2 - Gözün yatay ve dikeyde görme şekilleri ve görüş açısı (Karaca, 2011).

Kent bütününde hareketin belirleyicileri olan, hareket edilebilen ve gezilebilen kanallar olarak yollar, kent imge oluşumunun temel ögesi olması sebebiyle kent kimliğinde etkilidir. Kent ölçeğinde hareketle algılama kapsamında çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bunlar arasında Gordon Cullen (1961), “Townscape”; Appleyard, Lynch ve Myer (1964) ortak çalışması “The View of the Road” sıralanabilir. Cullen (1961), çalışmasında yaya olarak yolun ortasından yola paralel olacak biçimde hareket ederek farklı görüntüler, farklı bakış açılarıyla ilgili seri görüntüler elde ederek, hareketle mekânın içiçeliğini açıklamıştır. Appleyard, Lynch ve Myer (1964) ortak çalışmalarında araçla yapılan hareketle elde edilen seri görünümüleri çeşitli grafiksel anlatım teknikleri kullanarak analiz etmiş, bunları görülen alan, hareket, yönelim, uyum, ritim ve anlam üzerinden açıklamıştır (Yetim, 2019). Sonuç olarak dini yapıların işaret ögesi olma potansiyeli algılamada en etkili duyu üzerinden algının önemli bir kısmını oluşturan “görme duyusu” ve insanın çevresini en fazla algıladığı “hareket” üzerinden tartışılmıştır.

METODOLOJİ (METHODOLOGY)

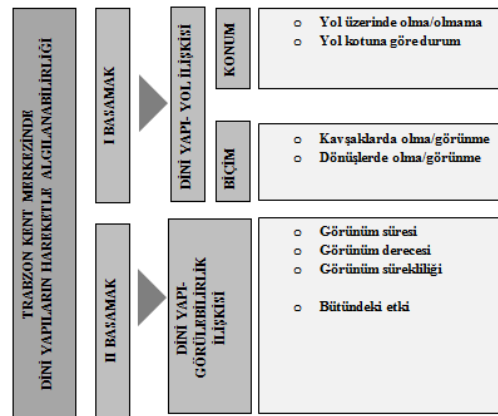
Dini yapılar Tanrıya atfedilmesi açısından anlamsal, simgesel, anıtsal ve sosyal nitelikler taşıyabilen yapılardır. Bu yapılar, karakteristik özellikleriyle kent silüetinde, estetiğinde ve kent dokusunda etkili veya özgün yeri olabilen mekânlardır. Çalışma dini yapıları, yaya hareketiyle algılama temelinde kentsel imge öğelerinden biri olan işaret öğeleriyle ilişkili olarak ele almış, bu ilişkiyi birbirini vareden işaret ögesi-kentsel imge ve kentsel kimlik kavramları üzerinden tartışmıştır. Ele alınan yapıların biri kilise, 17’si cami olmak üzere biri hariç diğerleri 1. derece koruma altına alınmış anıtsal yapılardır. Ayrıca çalışma Trabzon kent merkezinde özellikle yaya hareketinin yoğun olduğu kentsel yaşamın büyük bir çoğunluğunun yaşandığı yaya akslarını ele almıştır. Bu anlamda çalışma alanı Trabzon kentinin önemli bir kentsel alanıdır. Dolayısıyla hem çalışma alanı hem de ele alınan yapılar Trabzon kent kimliği açısından önemlidir.

Çalışmada dini yapıların işaret ögesi olma potansiyelleri kullanıcıda iz bırakan ve kentin işaret ögesi olma potansiyeli yüksek dini yapıdan ve yaya hareketini belirleyen yollun fiziksel yapısından kaynaklı nitelikler üzerinden ele alınmıştır. Çalışma kullanıcı hareketinin belirleyicisi olan yolla ilişkili olarak, taşıt veya yaya yolları üzerinde ya da dikkatin arttığı kavşak noktalarında, dönüşlerde konumlanan ve bu alanlardan görünen dini yapıların daha güçlü algılandığı, bu sebeple işaret ögesi olma potansiyellerinin yüksek olduğu, ayrıca görülebilirlik derecesi, görünüm süresi, sürekliliği ve dini yapının hareket sonucu oluşan seri görünüm içinde yani bütündeki etkisinin dini yapının algılanma gücünde ve işaret ögesi olma potansiyeli üzerinde etkili olduğu savı üzerine temellenmiştir. Böylece Trabzon kent merkezinde iki önemli yaya aksı üzerinde yer alan dini yapıların yaya hareketiyle algılanabilirlikleri, işaret ögesi olma potansiyelleri üzerinden tartışılmıştır. Çalışmada bir taraftan dini

yapıların algılanabilirlikleri/algılanıp algılanmadıkları ortaya konulurken diğer taraftan güçlü algılanan, işaret ögesi olma potansiyeli yüksek dini yapılar belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ilk basamağında dini yapı-yol ilişkisini konum ve biçim açısından değerlendirmek için dini yapının yoldaki yerini /yol üzerinde olma veya olmama durumunu ifade eden-konum analizi, yol kotuna göre durumunu ifade eden-kot analizi, yolun kavşak noktalarında ve/veya keskin dönüşlerde konumlanan ve/veya görünümüne giren dini yapıları açıklayan kavşak noktası ve keskin dönüş ilişki analizleri yapılmıştır. Yolun biçiminden ve dini yapının konumundan kaynaklı yapıların nasıl algılandığının tespit edilmesinin yanı sıra güçlü algılanan dini yapıların neler olduğu da ortaya konulmuştur. Tüm bu analizlerde görsel analiz tekniği kullanılarak çalışma fotoğraflarla desteklenmiştir.

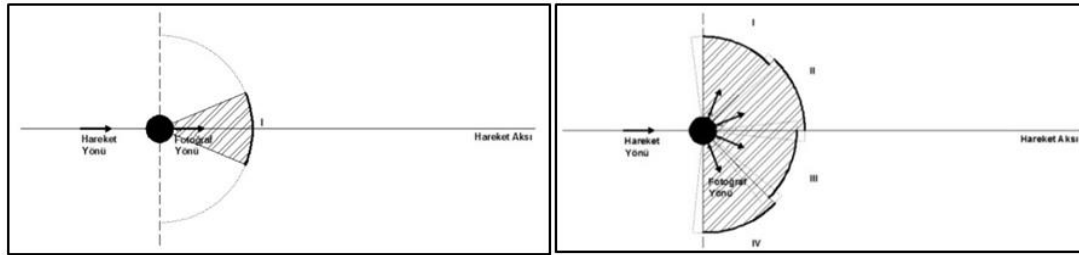
İkinci basamakta ise hareketle algılama temelinde belirlenen hareket aksları üzerinde farklı yön ve bakış açılarıyla çekilen fotoğraflar üzerinden dini yapıların görülebilirlik ve süreklilik analizleri yapılmıştır. Görülebilirlik analizi kapsamında dini yapının görünüm süresi, görünüm derecesi, görülebilirlik süresi ve sürekliliği analizleri yapılmıştır. Görünüm derecesi; dini yapının fotoğrafta ne kadar görüldüğünü ifade etmiştir. Az görünüm yapı kütesinin %50'den az, orta görünüm yapı kütesinin yaklaşık %50'sinin ve çok görünüm ise yapı kütesinin %50'den fazla bölümünün görünmesi şeklinde derecelendirilmiştir. Görünüm süresi; az, orta ve çok görünümün toplamını anlatmaktadır. Görülebilirlik süresi ise; ilk görünümünden son görünümüne kadar geçen süreyi ifade etmektedir. Görünüm süresi ile görülebilirlik süresi değerlerinin birbirine eşit olması durumunda dini yapı görünümünde kesinti olmadığını süreklilik olduğunu göstermektedir. Son olarak bütündeki etki analizi yapılarak dini yapıların seri görünümüler içindeki yani bütündeki etkisi, yapının görünüm süresi boyunca tek dini yapı olup olmadığı, görüntüye başka dini yapıların girip girmediği açısından tartışılmıştır. Böylece dini yapının ne kadar güçlü görünüm verdiği ve güçlü görünüm veren dini yapıların neler olduğu ortaya konmuştur. Çalışmada Cullen (1961) "Townscape" çalışması, Appleyard, Lynch ve Myer (1964) yaptığı "The View of The Road" ve Kalın ve Yılmaz (2012)'in "A Study on Visibility Analysis of Urban Landmarks" çalışması referans alınmıştır (Şekil 3).



Şekil 3 - Araştırma Modeli

İncelenen çalışmalarda kullanılan teknikler açısından özellikle de insan gözü ve fotoğraflama cihazları ile elde edilen görünümüler açısından önemli farklar olmaktadır. Fotoğraflama cihazları ile

çekilen fotoğrafta bakış açısı içerisindeki her detay net olarak görünmekte iken insan gözü bakış açısı içerisinde yalnızca 45⁰lik açıyı net olarak görüp algılamakta geri kalan kısmı bulanık görmektedir (Asar, 2013; http-1). Ayrıca insan hareket esnasında sadece tek bir yöne bakmayıp çevresini sürekli gözlemlemektedir. Bu açıdan düşünüldüğünde, hareket halindeki bireyin etrafına bakarken herhangi bir anda farklı bir açıdan bir dini yapı görebilme olasılığı bulunmaktadır. Çalışmada yol boyunca yapılan harekette dini yapıların görülebilir olduğu tüm perspektifler olabildiğince yakalanmaya çalışılmıştır. Bu nedenle, çalışmada bütün yollarda yaklaşık 10 metrede bir durularak, hareket yönünde bakış açısı yaklaşık 180⁰'yi tamamlayacak şekilde dört fotoğraf çekilmiştir (Şekil 4). Çalışmada Appleyard, Lynch ve Myer (1964) yaptığı “The View of The Road” çalışmasında kullandığı görsel analiz teknikleri kullanılarak analizler grafiklere dönüştürülmüştür.



Şekil 4 - Cullen, Kalın ve Yılmaz fotoğraflama tekniği ve çalışmada kullanılan fotoğraflama tekniği.

Sonuç olarak kent merkezinde yer alan iki önemli yaya aksı olan Uzunsokak-İnönü Yolu ve Kunduracılar-Kemeraltı Yolu üzerinde hareket edilmiştir. Uzunsokak-İnönü Yolu'nun bir bölümü taşıt trafiğine kapalı olup bir bölümünde taşıt olduğundan bütünlük bozulmaması için bu yolda her iki kaldırımında (kuzey ve güney) ve iki yönde (doğu-batı) dört farklı yönde bakış açısı yaklaşık 180⁰'yi tamamlayacak şekilde fotoğraflar çekilmiştir. Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda ise yaya olarak yolun ortasında hareket edilerek her iki yönde (doğu-batı) bakış açısı yaklaşık 180⁰'yi tamamlayacak şekilde fotoğraflar çekilmiştir. Toplamda Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda 400 fotoğraf, Uzunsokak-İnönü Yolu'nda ise 2544 fotoğraf çekilmiştir. Çekilen bu fotoğraflar sonucunda Uzunsokak- İnönü Yolu'nda 11 dini yapı, Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda ise dokuz dini yapı tespit edilerek kodlanmıştır (Tablo 1).

Tablo 1 - Yollarla İlişkili Dini Yapıların Kodları

| UZUNSOKAK-İNÖNÜ YOLU | | KUNDURACILAR-KEMERALTI YOLU | |
|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Kod | Yapı Adı | Kod | Yapı adı |
| H1 | Hatuncuk Hatun Camii | H8 | Çarşı Camii |
| H2 | Hamza Paşa Camii | H15 | Hasan Ağa Camii |
| H4 | Gülbahar Hatun Camii | H16 | Hacı Yahya Camii |
| H5 | Ortahisar Büyük Fatih Camii | H17 | Müftü Camii |
| H7 | Tabakhane Camii | H18 | Hacı Salih Camii |
| H8 | Çarşı Camii | H19 | Semerciler Camii |
| H10 | Mehmet Akif Ersoy Camii | H20 | Kemer kaya Camii |
| H11 | Pazarkapı Camii | H31 | Sarmaşıklı Camii |
| H13 | İskender Paşa Camii | H32 | Küçük Ayvasıl Kilisesi |
| H14 | Konak Camii | | |
| H26 | İncirlik Camii | | |

H: cami kodları

Tablo 2 - Dini yapı boyutları ve yakın çevresindeki yapılaşma

| Dini Yapı Boyutları (Yaklaşık) | | | Yapı Yakın Çevre | | | | | |
|--------------------------------|--------------|---------------|------------------|---------------------------|-----------|----------|------------|--|
| Kod | En x Boy (m) | Yükseklik (m) | Kod | Yakın Çevredeki Yapılaşma | | | | Çevre Yapıların Kat Adedi (en az – en fazla) |
| | | | | tek taraf | iki taraf | üç taraf | dört taraf | |
| H1 | 21 m x 13 m | 10 m | H1 | | + | | | zemin, zemin+5 |
| H2 | 11m x 9m | 9m | H2 | | + | | | zemin, zemin+7 |
| H4 | 26m x 20m | 16m | H4 | + | | | | zemin, zemin+7 |
| H5 | 45m x 18m | 12 m | H5 | | | | + | zemin, zemin+3 |
| H7 | 12m x 12m | 18 m | H7 | | | | + | zemin, zemin+6 |
| H8 | 19m x 26m | 14m | H8 | | | | + | zemin, zemin+3 |
| H10 | 20 m x 33 m | 21 m | H10 | + | | | | zemin, zemin+5 |
| H11 | 25 m x 27 m | - | H11 | | | | + | zemin, zemin+5 |
| H13 | 10m x 16m | 16 m | H13 | | + | | | zemin, zemin+6 |
| H14 | 11m x 14m | 9m | H14 | | | | + | zemin, zemin+6 |
| H15 | 10m x 12m | 10m | H15 | | | | + | zemin, zemin+2 |
| H16 | 12m x 8m | - | H16 | | | | + | zemin, zemin+2 |
| H17 | 5m x 13m | - | H17 | | | | + | zemin, zemin+4 |
| H18 | 8m x 10m | 10 m | H18 | | | | + | zemin, zemin+3 |
| H19 | 14m x 12m | 8 m | H19 | | | | + | zemin, zemin+4 |
| H20 | 26 m x 20 m | - | H20 | | | | + | zemin, zemin+4 |
| H26 | 10m x 12m | 14 m | H26 | | | | + | zemin, zemin+5 |
| H31 | 10m x 7m | 11m | H31 | | | | + | zemin, zemin+4 |
| H32 | 9m x 12m | 9m | H32 | | | | + | zemin, zemin+7 |

Çalışma Alanı

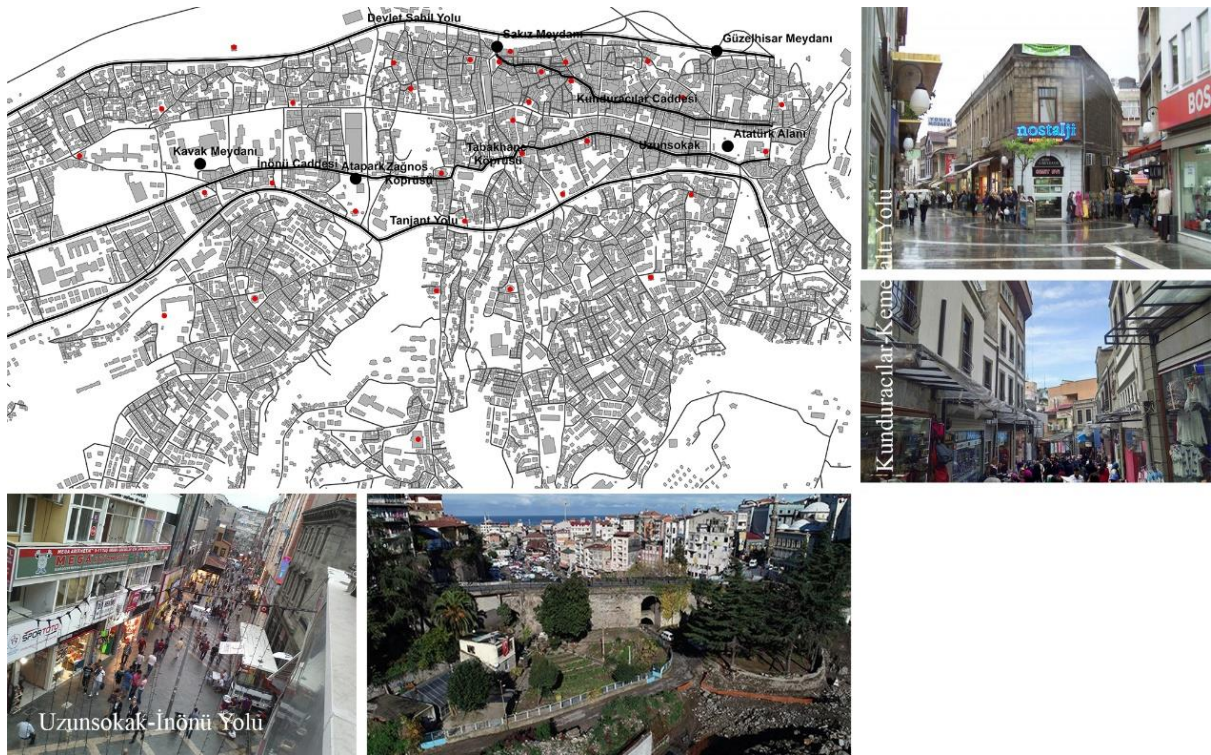
Kuruluşu M.Ö. 2000’li yıllara dayanan Trabzon kenti, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış Asya ile Avrupa İpekyolu üzerinde bulunan önemli bir liman kenti olarak manastır, kilise, türbe, bedesten, köprü, konak gibi tarihi yapılarıyla ve kent yerleşimiyle kent kimliği açısından özgün bir birikime sahiptir. Gerek Uzunsokak-İnönü Yolu gerekse Kunduracılar-Kemeraltı Yolu, onları sınırlayan zamana tanık bu yapılarla, tarihi, sosyal ve kültürel değerleri olan ve kent kimliğini yansıtan hareket akslarıdır. Ayrıca bu akslar kent strüktüründe, kent merkezi ve alt bölgeler arasında kentin ana omurgasını oluşturan yaya arterleridir.

Uzunsokak-İnönü Yolu’nun Tabakhane kısmının ilk kuruluşu Roma dönemine I. yüzyıla kadar inmektedir. Bir taraftan tarihi değere sahip bu yol, kent içi yaya ve taşıt ulaşımını sağlayan kent merkeziyle diğer bölgeler arasında yoğun kullanılan ana akslardan biridir. Yolun Uzunsokak kısmı ise Trabzon’un kent merkezinde yer alan en eski sokaklarından biri olma özelliği taşımaktadır. Kentin yoğun kullanılan önemli meydanları olan Atatürk Alanı ve Atapark’ın kuzey kısmı ve Kavak Meydanı’nın güney kısmı bu yola açılmaktadır. Yolun bu bölümü 2008 yılında trafığe kapatılarak yeniden düzenlenmiş ve şimdiki halini almıştır (Albayrak, 1998; Gerçek, 1990).

Kunduracılar-Kemeraltı Yolu ise kentin önemli ticari bölgesinden geçmektedir. Kemeraltı, Trabzon’un en eski çarşısı olma özelliği taşıırken Kunduracılar Caddesi yoğun kullanım ve hizmet alanı olarak Trabzon kent merkezinin ana omurgalarından biri olma özelliği taşımaktadır. Yolun doğu kısmı kentin yoğun kullanılan önemli meydanlarından olan Atatürk Alanı ile, batı kısmı ise

Sakız Meydanı ile sonlanmaktadır. Günümüzde III Nolu Kentsel Sit Alanı içerisinde bulunan Kemeraltı'nın oluşumu MS. 50-395 yıllarına dayanmaktadır. Ancak günümüze gelen şeklinin tamamlanması 1800-1900 yılları arasında olmuştur. Kunduracılar Caddesi ise 1985 yılına kadar trafiğe açık durumda iken 1985 yılında kentin merkezinde bulunması ve önemli bir ticaret aksı olmasından dolayı araç trafiğine kapatılmıştır. Ayrıca Trabzon'da ilk yayalaştırılan cadde olma özelliği de taşımaktadır (Kutlufan, 1994; Emiralioğlu, 1998; Çevik vd., 2008; Yavuz ve Kuloğlu, 2012).

Çalışmada kentin gerek fiziksel yapısında gerekse tarihsel, sosyal ve kültürel açıdan önemli olan bu yolların Trabzon Kent İçi Kültür Varlıkları Envanteri (2010)'nde bulunan kent içi cami dağılımını gösteren harita sınırları temel alınarak Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda, Sakız Meydanı ile Kunduracılar Caddesi'nin doğusuna kadar olan kısım, Uzunsokak-İnönü Yolu'nda ise, Şehit Asteğmen Yılmaz Erdemiroğlu Sokak ile Trabzonspor Bulvarı'nın kesiştiği noktadan başlayarak İskender Paşa Camii'ne kadar olan kısım ele alınmıştır (Şekil 6).



Şekil 6 - Çalışma alanı

BULGULAR (FINDINGS)

Çalışma sonucunda elde edilen veriler iki başlıkta ele alınmıştır. İlki dini yapının yolla ilişkisi sonucu algılanmasını etkileyen; yolun biçimi ve yapının yoldaki konumuna bağlı olarak algılanabilirliği ikinci olarak ise, dini yapının görülebilirlik durumu sonucu algılanmasını etkileyen; görülebilirliği, görünüm süresi, sürekliliği ve seri görünüm içindeki tekilliği ele alınmıştır.

Dini Yapı Yol İlişkisi Üzerinden Dini Yapının Algılanabilirliği

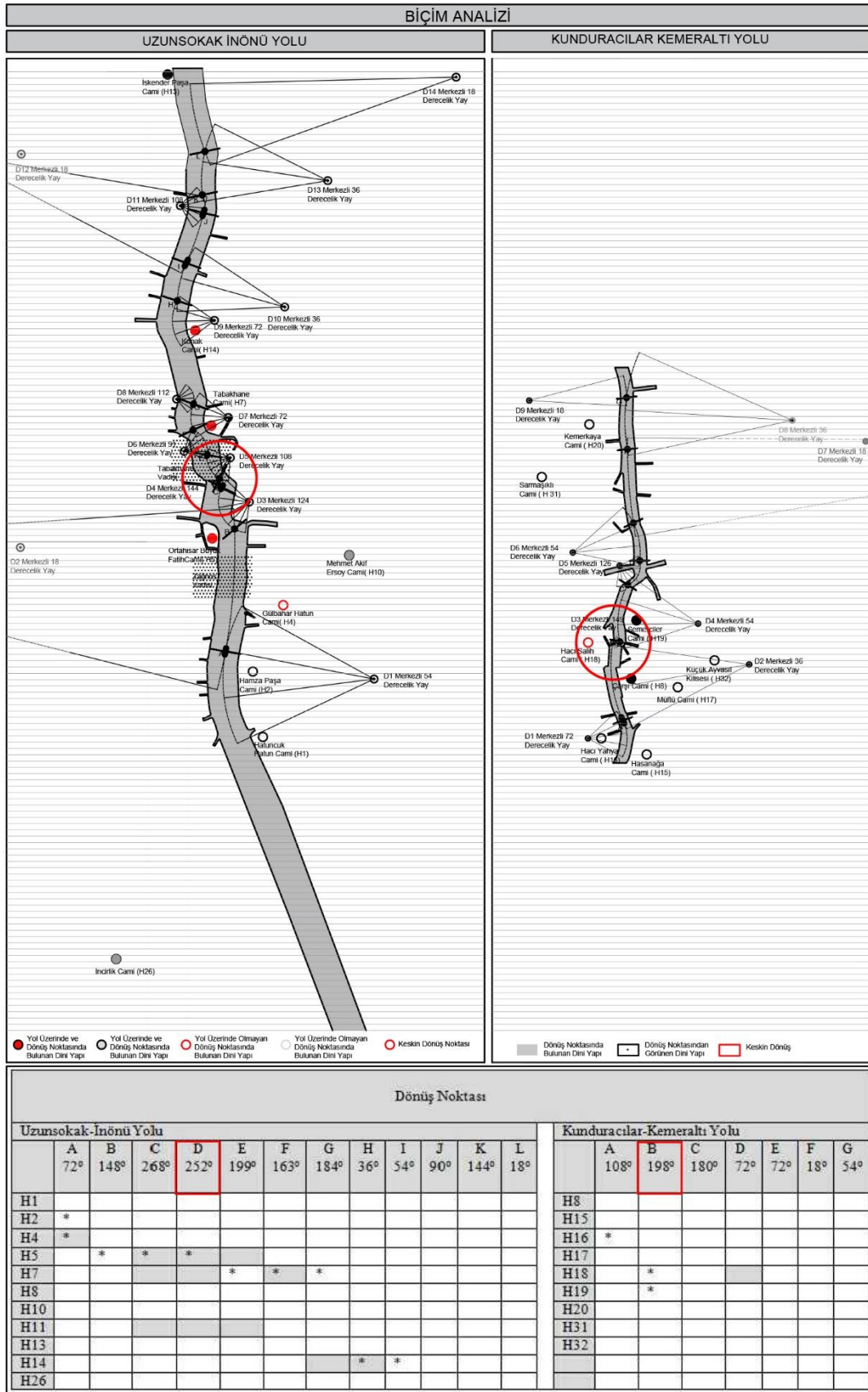
Konum ve Biçim Analizi

- Uzunsokak-İnönü Yolu'nda dini yapıların konumlanma ve kotla ilişkisi ele alındığında; Hatuncuk Hatun Camii (H1), Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5), Tabakhane Camii (H7), İskender Paşa Camii (H13) ve Konak Camii (H14) yapıları yol üzerinde konumlanan dini yapılardır. Bu yapılardan sadece İskender Paşa Camii (H13) yol kotunun altındadır.
- Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda dini yapıların konumlanma ve kotla ilişkisi ele alındığında; Çarşı Camii (H8) ve Semerciler Camii (H19) yapıları hem yol üzerinde hem de yol kotuyla aynı veya üst seviyede konumlanan dini yapılardır.
- Dikkatin arttığı kavşak noktaları ele alındığında; Uzunsokak-İnönü Yolu'nda yol üzerinde konumlanan dini yapılardan Hatuncuk Hatun Camii (H1), Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) ve Tabakhane Camii (H7) hem kavşakta yer alan hem de kavşaktan görünen yapılardır. Bu yapılardan Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) ve Tabakhane Camii (H7) dönüşlerde de yer alan ve görünen yapılardır. Bu yapıların dışında Uzunsokak-İnönü Yolu üzerinde yer alan Konak Camii (H14) ve yol üzerinde yer almayan Gülbahar Hatun Camii (H4) dönüşlerde yer alan ve görünüm veren diğer yapılardır.

Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda ise yol üzerinde konumlanan dini yapılardan Çarşı Camii (H8) ve Hacı Salih Camii (H19) hem kavşakta yer alan hem de kavşaktan görünen yapılardır. Bu yapılardan sadece Semerciler Camii (H19) dönüşlerde de yer almaktadır. Bu yapılar dışında yol üzerinde yer almayan Hasan Ağa Camii (H15) kavşakta yer alan dini yapıdır. Buna ek olarak yine yol üzerinde yer almayan Hacı Yahya Camii (H16) ve Hacı Salih Camii (H18) dönüşlerde yer alan dini yapılar iken bu yapılardan sadece Hacı Salih Camii (H18) dönüşlerde görünüm vermektedir. (Tablo 3, Şekil 7, Şekil 8).

Tablo 3 - Dini yapı yol ilişkisi üzerinden konum ve biçim analizi

| Dini Yapı Yol İlişkisi Üzerinden Konum ve Biçim Analizi | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----------------------|------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|
| | | Uzunsokak İnönü Yolu | | | | | | Kunduracılar Kemeraltı Yolu | | | | | |
| | | yol üzerinde yer alan | kotla aynı seviye veya kot üstünde | kavşakta yer alan | kavşaktan görünen | dönüşlerde yer alan | dönüşlerde görünen | yol üzerinde yer alan | kotla aynı seviye veya kot üstünde | kavşakta yer alan | kavşaktan görünen | dönüşlerde yer alan | dönüşlerde görünen |
| | H1 | * | * | * | * | | | | | | | | |
| | H2 | | | | | * | | | | | | | |
| | H4 | | | | | * | * | | | | | | |
| | H5 | * | * | * | * | * | * | | | | | | |
| | H7 | * | * | * | * | * | * | | | | | | |
| | H8 | | | | | | | | | | | | |
| | H10 | | | | | | | | | | | | |
| | H11 | | | | | | | | | | * | | |
| | H13 | * | | | | | | | | | | | |
| | H14 | * | * | * | | * | * | | | | | | |
| | H26 | | | | | | | | | | | | |
| | H8 | | | | | | | * | * | * | * | | |
| | H15 | | | | | | | * | | | | | |
| | H16 | | | | | | | | | | * | | |
| | H17 | | | | | | | | | | | | |
| | H18 | | | | | | | | | | * | * | |
| | H19 | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| | H20 | | | | | | | | | | | | |
| | H31 | | | | | | | | | | | | |
| | H32 | | | | | | | | | | | | |



Şekil 8 - Dönüşlerle ilişki analizi

Dini Yapı-Görülebilirlik İlişkisi

Dini yapının ne kadar görüldüğüyle ilişkili olarak fotoğraflarda yapı kütesinin %50'den az, yaklaşık %50'si ve %50'den fazla bölümünün görünmesi az, orta ve etkili/çok görünüm olarak derecelendirilmiştir. Toplam görünümünün (görünüm süresinde) hangi etkide ne oranda görüldükleri ise yüzdeyle ifade edilmiştir.

-Uzunsokak-İnönü Yolu'nda dini yapıların görünüm süresi ve derecesi ele alındığında; alan içerisindeki tüm dini yapılar görünüm vermektedir. Bu yapılardan sadece Hatuncuk Hatun Camii (H1), Hamza Paşa Camii (H2), Tabakhane Camii (H7) ve İskender Paşa Camii (H13) görünüm süresi boyunca yapı kütesinin %60 ve üzeri, etkili/çok görünüm vermiştir.

-Uzunsokak-İnönü Yolu'nda hem güney hem kuzey kaldırımında ve tüm doğrultularda yapılan hareket boyunca Hatuncuk Hatun Camii (H1), Hamza Paşa Camii (H2), Pazarkapı Camii (H11) ve İncirlik Camii (H26) görünümünü hem kesintiye uğramadan süreklilik gösteren hem de görünümünü süresi boyunca tek olan dini yapılarıdır. Çarşı Camii (H8), Tabakhane Camii (H7), Mehmet Akif Ersoy Camii (H10), İskender Paşa Camii (H13) ve Konak Camii (H14) ise sadece görünüm süresi boyunca tek olan dini yapılarıdır (Şekil 9, Şekil 10, Tablo 4).

Tablo 4 - Dini Yapı-Görülebilirlik İlişkisi

| Uzunsokak-İnönü Yolu Dini Yapı-Görülebilirlik İlişkisi | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------|------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------|----------------------------------|-----------|------------|-----|-----------------|-----|------------|-----|
| | Görünüm Süresi ve Derecesi | | | | | | | | | | Görünümde Süreklilik ve Tekillik | | | | | | | |
| | Doğu-Batı | | | | | Batı-Doğu | | | | | Kuzey Kaldırımı | | | | Güney Kaldırımı | | | |
| | az görünüm | orta görünüm | çok görünüm | görünüm süresi | görülebilirlik süresi | az görünüm | orta görünüm | çok görünüm | görünüm süresi | görülebilirlik süresi | Doğu-Batı | Batı-Doğu | Süreklilik | Tek | Süreklilik | Tek | Süreklilik | Tek |
| H1 | 1 | 3 | 6 | 10 | 10 | 2 | 2 | 6 | 10 | 10 | * | * | * | * | * | * | * | * |
| H2 | - | 4 | 2 | 6 | 6 | 1 | 1 | 3 | 5 | 5 | * | * | * | * | * | * | * | * |
| H4 | 10 | 2 | - | 12 | 22 | 5 | 2 | - | 7 | 12 | | * | | | * | | * | |
| H5 | 9 | 11 | 4 | 24 | 24 | 5 | 5 | 6 | 16 | 25 | | * | | * | | * | | * |
| H7 | 1 | 4 | 8 | 13 | 13 | 1 | 2 | 15 | 18 | 22 | | * | | * | | * | | * |
| H8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | | | | | |
| H10 | 12 | - | - | 12 | 44 | 13 | - | - | 13 | 49 | | * | | * | | * | | * |
| H11 | 1 | 4 | - | 5 | 5 | 1 | 4 | - | 5 | 5 | * | * | * | * | * | * | * | * |
| H13 | 2 | - | 6 | 8 | 8 | 4 | - | 6 | 10 | 23 | | * | | * | | * | | * |
| H14 | 9 | 1 | 2 | 12 | 12 | 12 | 1 | 4 | 17 | 20 | | * | | * | | * | | * |
| H26 | 20 | - | - | 20 | 21 | 11 | - | - | 11 | 12 | * | * | * | * | * | * | * | * |

Görünüm derecesi;

- Az görünüm: yapı kütesinin %50'den az
- Orta görünüm: yaklaşık %50'si
- Çok görünüm %50'den fazla görünüm vermesi

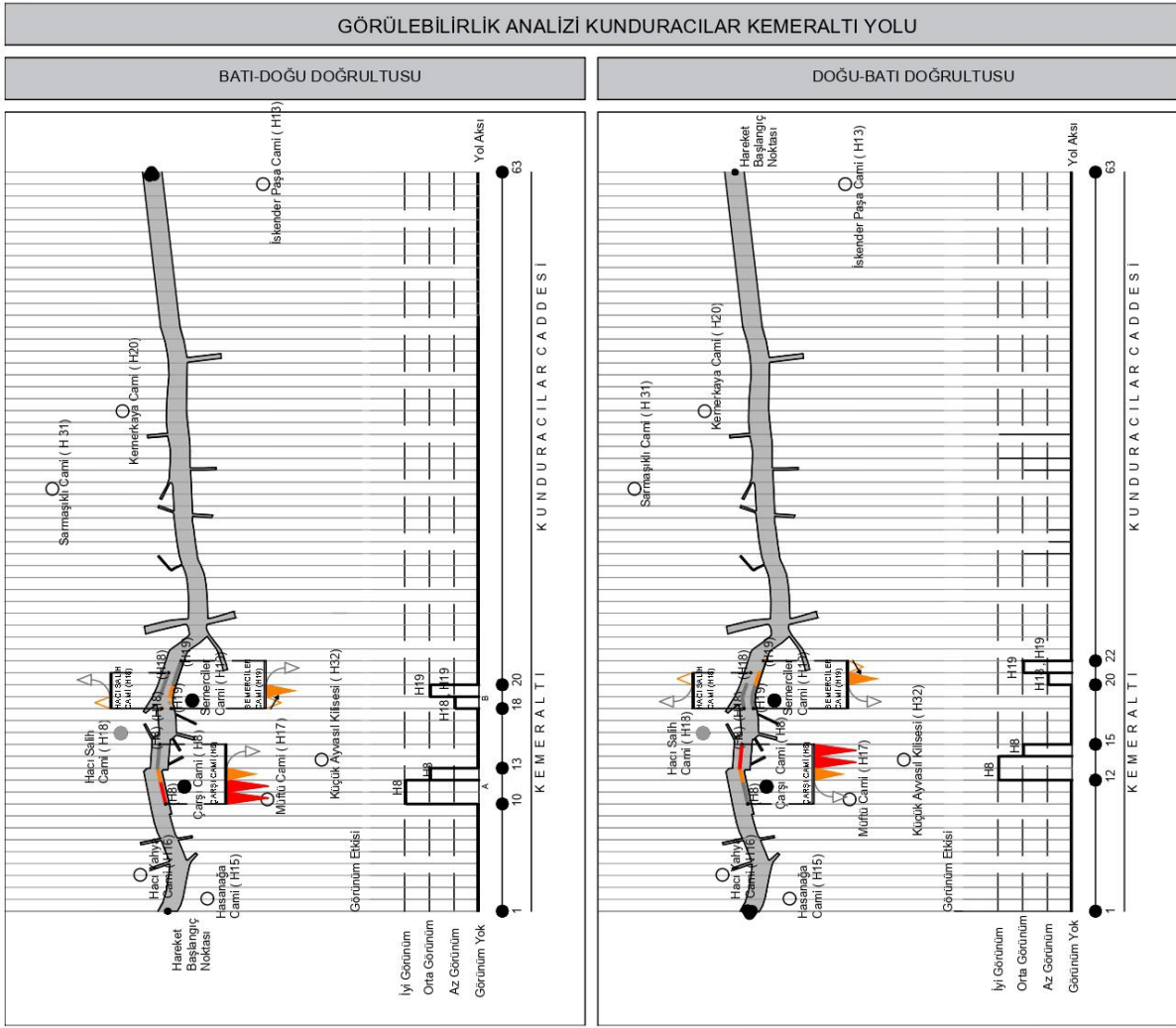
Görünüm süresi; toplamı görünüm süresi

Görülebilirlik süresi; ilk görünümünden-son görünümüne arasındaki süre

Süreklilik: görünüm süresi eşit görülebilirlik süresi

Tablo 5 - Kunduracılar-Kemeraltı yolu dini yapı-görülebilirlik ilişkisi

| Kunduracılar-Kemeraltı Yolu Dini Yapı-Görülebilirlik İlişkisi | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------|-----------|------------|--------------|-------------|--|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | Görünüm Süresi ve Derecesi | | | | | | | | | | Görünümde Süreklilik ve Tekillik | | | |
| | Doğu-Batı | | | | | Batı-Doğu | | | | | Doğu-Batı | | Batı-Doğu | |
| | | orta görünüm | çok görünüm | görünüm süresi | görülebilirlik süresi | | az görünüm | orta görünüm | çok görünüm | görünüm süresi | görülebilirlik süresi | Süreklili | Tek | Süreklili |
| H8 | - | 1 | 2 | 3 | 3 | - | 1 | 2 | 3 | 3 | * | * | * | * |
| H15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| H16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| H17 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| H18 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | * | | * | |
| H19 | 1 | 1 | - | 2 | 2 | 1 | 1 | - | 2 | 2 | * | | * | |
| H20 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| H31 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| H32 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| Görünüm derecesi; | | | | | | | | | | Görünüm süresi; toplamı görünüm süresi | | | | |
| ○ Az görünüm: yapı kütesinin %50'den az | | | | | | | | | | Görülebilirlik süresi; ilk görünümünden-son görünüme arasındaki süre | | | | |
| ○ Orta görünüm: yaklaşık %50'si | | | | | | | | | | Süreklilik: görünüm süresi eşit görülebilirlik süresi | | | | |
| ○ Çok görünüm %50'den fazla görünüm vermesi | | | | | | | | | | | | | | |



Şekil 11 - Görülebilirlik analizi Kunderacılar-Kemeraltı yolu

TARTIŞMA (DISCUSSION)

Çalışmada yapılan hareketi destekleyen ve kullanıcının algısını değiştiren yolun biçimsel yapısı, dini yapının yol üzerindeki konumu, görülebilirliği, sürekliliği ve tekilliği değerlendirilmiştir.

Uzunsokak-İnönü Yolu'nda konumlanma ve biçimlenme açısından Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5), Tabakhane Camii (H7) ve Konak Camii (H14) yapıları görülebilirliğin arttığı yol kenarında ve yol kotunun üstünde konumlanmaları, dikkatin arttığı kavşak noktası ve keskin dönüşlerde yer alması nedeniyle algılanmaları güçlüdür. Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) uzun süre görünmesine rağmen etkisiz görünüm vermiştir. Tabakhane Camii (H7) uzun süre etkili görünüm vermesine rağmen bir görünüp bir kaybolmuş, Konak Camii (H14) ise uzun süre görünmesine rağmen etkili ve sürekli görünüm vermemiştir (Tablo 6).

Tablo 6 - Uzunsokak-İnönü yolunda öne çıkan dini yapılar

| Uzunsokak-İnönü Yolu'nda Öne Çıkan Dini Yapılar | | | |
|---|--------------|---|--|
| | Doğrultu | Öne çıkan dini yapılar | |
| Görünüm süresi | Doğu-Batı | -Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) -İncirlik Camii (H26) | - 23 görünüm - 20 görünüm |
| | Batı-Doğu | -Tabakhane Camii (H7) -Konak Camii (H14) -Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) | - 18 görünüm - 17 görünüm - 16 görünüm |
| Etkili görünüm oranı | Doğu-Batı | -İskender Paşa Camii (H13) -Tabakhane Camii (H7) -Hatuncuk Hatun Camii (H1) | - %75 etkili görünüm - %62 etkili görünüm - %60 etkili görünüm |
| | Batı-Doğu | -Tabakhane Camii (H7) -İskender Paşa Camii (H13) -Hatuncuk Hatun Camii (H1) | - %78 etkili görünüm - %60 etkili görünüm - %60 etkili görünüm |
| Sürekli görünüm verme durumu | Doğu-Batı | -Hatuncuk Hatun Camii (H1) -Hamza Paşa Camii (H2) -Pazarkapı Camii (H11) -İncirlik Camii (H26) | - sürekli - sürekli - sürekli - sürekli |
| | Batı Doğu | -Hatuncuk Hatun Camii (H1) -Hamza Paşa Camii (H2) -Pazarkapı Camii (H11) | - sürekli - sürekli - sürekli |
| Görünüm aralığında tek dini yapı olma durumu | Bütünde Etki | -Hatuncuk Hatun Camii (H1) -Hamza Paşa Camii (H2) -İskender Paşa Camii (H13) -Konak Camii (H14) -İncirlik Camii (H26) | -tek dini yapı -tek dini yapı -tek dini yapı -tek dini yapı -tek dini yapı |

Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda konumlanma ve biçimlenme açısından ise Çarşı Camii (H8) ve Semerciler Camii (H19) yapıları, yol kenarında, yol kotunun üstünde ve dikkatin arttığı kavşak noktasında yer alması nedeniyle Hacı Salih Camii (H18) ise yol kenarında, dikkatin arttığı kavşak ve keskin dönüşlerde yer alması nedeniyle algılanmaları güçlüdür (Tablo 7).

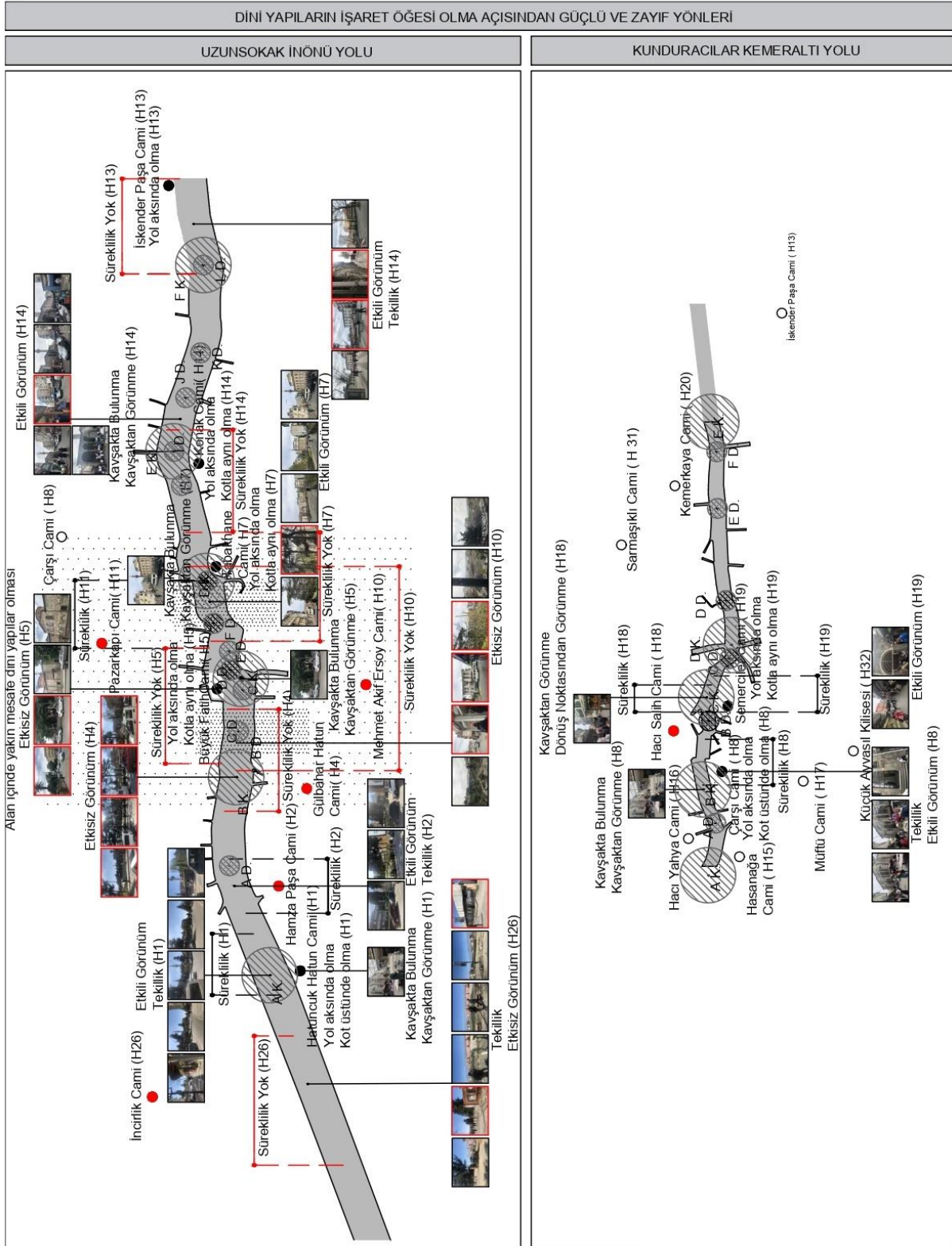
Tablo 7 - Kunduracılar-Kemeraltı yolunda öne çıkan dini yapılar

| Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda Öne Çıkan Dini Yapılar | | | |
|--|--------------|---|--|
| | Doğrultu | Öne çıkan dini yapılar | |
| Görünüm süresi | Doğu Batı | -Çarşı Camii (H8) -Semerciler Camii (H19) -Hacı Salih Camii (H18) | - 3 görünüm - 2 görünüm - 1 görünüm |
| | Batı Doğu | -Çarşı Camii (H8) -Semerciler Camii (H19) -Hacı Salih Camii (H18) | - 3 görünüm - 2 görünüm - 1 görünüm |
| Etkili görünüm oranı | Doğu Batı | -Çarşı Camii (H8) | - %66 etkili görünüm |
| | Batı Doğu | -Çarşı Camii (H8) | - %66 etkili görünüm |
| Sürekli görünüm verme durumu | Doğu Batı | -Çarşı Camii (H8) -Semerciler Camii (H19) -Hacı Salih Camii (H18) | - sürekli - sürekli - sürekli |
| | Batı Doğu | -Çarşı Camii (H8) -Semerciler Camii (H19) -Hacı Salih Camii (H18) | - sürekli - sürekli - sürekli |
| Görünüm aralığında tek dini yapı olma durumu | Bütünde Etki | -Çarşı Camii (H8) -Semerciler Camii (H19) -Hacı Salih Camii (H18) | -tek dini yapı -tek dini yapı -tek dini yapı |

Dini yapıların hareket boyunca algılanmasını zayıflatan ve güçlendiren etkiler sıralandığında;

- Uzunsokak-İnönü Yolu'nda Hatuncuk Hatun Camii (H1) yol aksı üzerinde konumlanması, yol kotu üstünde olması, kavşak noktasında bulunması ve bu noktadan etkili görünüm vermesi, görünüm süresi boyunca tekil, etkili ve sürekli görünüm vermesi dini yapının güçlü noktaları olmaktadır. Yine Hamza Paşa Camii (H2) yol kotu üstünde olması, yolun dönüş noktasına yakın olması ve bu noktadan etkili görünüm vermesi, görünüm süresi boyunca tekil, etkili ve sürekli görünüm vermesi dini yapının güçlü noktaları olmaktadır.

- Gülbahar Hatun Camii (H4) kavşak noktasına yakın olması, yol kotunun üstünde olması ve ağaçların oluşturduğu perdelenmiş vistalar ile merak uyandırıcı görünümler oluşturma potansiyeli olması dini yapının güçlü noktaları olmasına rağmen yakın çevrede bulunan büyüklük ve biçimlenme açısından onunla yarışan diğer yapıların görünümüne girmesi dikkatin başka yöne çekilmesine neden olması dini yapının algılanmasını zayıflatmıştır.
- Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) ve Tabakhane Camii (H7), kavşak noktası ile dönüş noktasında bulunması ve bu noktalardan görünmesi, yol aksı üzerinde ve yol kotu ile aynı seviyede konumlanması dini yapıların güçlü noktaları olmasına rağmen Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5) batı yönünden yaklaşımı sırasında yakın çevresindeki yapılaşma sıklığı dar perspektif oluşmasına neden olmaktadır. Tabakhane Camii (H7) ise yine batı yaklaşımı sırasında dini yapının sınırlarının algılanmayacak şekilde kapatılarak görünümünün kesintiye uğraması, yakın çevrede bulunan diğer dini yapıların da görünümüne dahil olması sonucu dikkatin dağılması algıyı zayıflatmıştır.
- Mehmet Akif Ersoy Camii (H10), hareket boyunca birçok noktadan görünüm vermesi dini yapının güçlü noktası olmasına rağmen bu görünümün dini yapının yakın çevresindeki yüksek katlı ve yoğun yapılaşma nedeniyle sürekli kesintiye uğraması dini yapının algılanmasını zayıflatmıştır.
- İskender Paşa Camii (H13), yol aksı üzerinde konumlanması dini yapının güçlü noktası olmasına rağmen batı yönünden yaklaşımı sırasında yapıya yakın yapıların olması yapının algılanmasını zayıflatmıştır.
- Konak Camii (H14), kavşak noktasında bulunma ve bu noktadan etkili görünüm vermesi, yol aksı üzerinde ve yol kotu ile aynı seviyede konumlanma dini yapının güçlü yönleri olmasına rağmen yoğun yapılaşmanın içinde dar perspektife sebep olarak görünümünü kesintiye uğratması dinin yapıların algılanmasını zayıflatmıştır.
- İncirlik Camii (H26) görünüm süresi boyunca tekil olması ve aks üzerinde geniş perspektif oluşturması dini yapının güçlü noktaları olmasına rağmen yakın çevresindeki yoğun yapılaşma görünümünü etkisiz hale getirerek, bakış yönünde olan yıkım kalıntıları ise görünümdeki sürekliliği kesintiye uğratarak dini yapının algısını azaltmıştır.
- Kunduracılar-Kemeraltı Yolu'nda ise Çarşı Camii (H8) yol aksı üzerinde ve yol kotunun üstünde olma, kavşak noktasında bulunması ve bu noktadan görünüm vermesi, görünüm süresi boyunca tekil, etkili ve sürekli görünüm vermesi; Hacı Salih Camii (H18) kavşak noktasından görünüm vermesi, görünüm süresi boyunca sürekli olması; Semerciler Camii (H19) yol aksı üzerinde ve yol kotuyla aynı seviyede olması, kavşak noktasından görünüm vermesi, görünüm süresi boyunca tekil, etkili ve sürekli görünüm vermesi bu yapıların algılanmasını güçlendirmiştir (Şekil 12).



Şekil 12 - Dini yapıların işaret ögesi olma açısından güçlü ve zayıf yönleri.

SONUÇ (CONCLUSION)

Kentsel imaj öğelerinden biri olan işaret öğelerinin yeri veya konumunun algılanmasını etkilediği ya da konumsal avantajlı yapıların algılanmalarının daha güçlü olduğu sonucuna varılabilmektedir. Özellikle hareket halinde göz önünde olma açısından yol üstünde olma, görünümün açık olduğu kavşaklarda, ani hareketlerin yapıldığı dönüşlerde veya yol ayrımları gibi karar verme noktalarında dikkatin arttığı konumlarda yer alan yapıların algılanması diğerlerine göre daha güçlüdür. Bu durum yapının işaret öğesi olma potansiyelini arttıran güçlü etkilerdir. İşaret öğesi olma potansiyelini arttıran diğer etkenler ise görünüm serilerinde yani bütünde yapının etkileridir. Uzun süreli görünüm verme, etkili görünüm verme, görünümün süreklilik sağlaması, uyarıcının tanınmasını ve akılda kalıcı olmasını kolaylaştırır ki işaret öğesi olma potansiyelini artırır. Ayrıca görünüm süresi boyunca tek yapı olma yine dikkatin onda toplanmasını sağlayarak yapının algılanmasını güçlendirmektedir.

Çalışmada dini yapıların yaya yolu boyunca yapılan hareket sonucunda nasıl algılandıkları tartışılmıştır. Çalışma dini yapıların algılanmasının, hareketle ilişkili ele alınması açısından özgündür. Trabzon kent merkezinde kentin önemli ve yoğun kullanılan yaya akslarında yapılan bu çalışma, bir taraftan hareket boyunca birçoğunun birinci derece korunan yapılar olan dini yapıların nasıl algılandığını ortaya koyarken, diğer taraftan güçlü algılanan işaret öğesi olma potansiyeli yüksek dini yapıların hangileri olduğunu tespit etmiştir.

Özellikle hızlı biçimde değişen çalışma alanında çeşitli kentsel dönüşüm projeleri uygulanmış olup sürekli yeni düzenlemeler gündeme gelmeye devam etmektedir. Dolayısıyla bu durum geçmişten günümüze hem kent strüktüründe hem de kullanıcı belleğinde özel bir yeri olan alanın, farklı yönlerden değerlendirilmesini gerektirmiştir. Bu değerlendirme yönlerinden biri de hareketle kentin önemli yaya akslarından kentin nasıl algılandığıdır. Sonuç olarak kentin kalbini oluşturan tarihi değer taşıyan, kent ulaşım akslarının düğüm noktası olarak yoğun kullanılan kent merkezindeki işaret öğesi olma potansiyeli yüksek dini yapıların belirlenmesi Trabzon kent kimliğinin korunmasında önemlidir.

Bu açıdan Trabzon kent merkezinde önemli yaya yolları olan hem Uzunsokak-İnönü Yolu hem de Kunduracılar-Kemeraltı Yolu üzerinde yapılan yaya hareketi değerlendirilmiştir. Dini yapıların işaret öğesi olma potansiyeli algılama temelinde “görülebilir olma durumu üzerinden” incelendiğinde genellikle dini yapıların yol kotunun altında kaldığı ve/veya yoğun ve çarpık yapılaşma içerisinde görülemediği, görülen aralıklarda ise güçlü etkiler oluşturmadığı sonucuna varılmıştır. Örneğin, Uzunsokak-İnönü Yolu’nda her iki doğrultuda da görünüm süresi fazla olan Ortahisar Büyük Fatih Camii (H5), yol üzerinde ve yol kotunda yer almasının, kavşak ve dönüş noktasında bulunmasının işaret öğesi olabilme açısından taşıdığı konumsal ve biçimsel avantajını etkili görünüm vermekle güçlendirmemiştir. Yapı yoğun yapılaşma nedeniyle etkili görünmemektedir. Ayrıca, dini yapıların görüntüye bir girip bir kaybolduğu bazı görünümde ise birçok dini yapının bir arada görüntüye girmesi sonucu dikkatin dağıldığı ve algılabilişliğinin zorlandığı görülmüştür. Örneğin Uzunsokak-İnönü Yolu’nda yol üzerinde ve yol kotunun üstünde yer alan, kavşak noktasında ve dönüşlerde yer alan ve bu noktalardan görünüm veren Tabakhane Camii (H7) görünüm süresi uzun ve etkili olmasına rağmen görünümü esnasında Mehmet Akif Ersoy Camii (H10) ve Pazarkapı Camii (H11)’nin de aynı anda görünüm vermesiyle tekilliği ortadan

kalkmış, yapıya odaklanma zorlaşmıştır. Ayrıca Tabakhane Camii'nin (H7) bir görünüp bir kaybolması, sürekli görünüm vermemesi algılanabilirliğini zayıflatmıştır.

Sonuç olarak hareket halinde güçlü algılanan işaret ögesi olma potansiyeli yüksek dini yapıların zayıf algılandığı alanların güçlendirilmesi, bir taraftan kentte yaşayan insanların kaybolmadan güven içinde kentlerinde yaşamaları kendilerini oraya ait görmeleri açısından diğer taraftan ise kentlerin kimlikleri koruma ve oluşturmaları açısından önemlidir. Bu nedenle işaret ögesi olma potansiyeli yüksek dini yapı çevrelerinde yeni yapılacak düzenlemelerde mevcutta görünümü zayıflatan çevreler temizlenmeli ve bu yapılarla biçimsel, boyutsal açıdan yarışmayan tasarımlar yapılmalıdır. Ayrıca işlevsel açıdan dini yapı yakın çevresinde yeni yapılacak dini yapılarla mevcut yapının kullandığı tekilliği ve görünüm serisi içinde birden fazla dini yapının kullanıcıyı uyarması nedeniyle kullanıcının odaklanması zayıflatılmamalıdır. Görülebilirlik açısından ise güçlü algılanmayan çevresi tarafından sarılmış perdelenmiş bazense kapatılmış olan tarihi dini yapıların ortaya çıkarılması kentin var olan kimlik değerlerinin ortaya konması açısından önemlidir.

Her dini yapı işaret ögesidir ya da olmalıdır diye bir düşünce yoktur. Fakat dini yapılar konumsal, biçimsel, anlamsal ve tarihi açıdan kent strüktüründen farklılaşabilen işaret ögesi olma potansiyeli yüksek yapılardır. Her kentin birbirine benzediği kentlerin hızlı bir değişim geçirdiği bir düzen içinde ötekenden ayrılmanın ya da var olan kent kimliğinin korunmasının önemli olduğu bir dönemdir. Bu nedenle kentin sahip olduğu her farklılık ve özgünlük çok yönlü değerlendirmeyi gerektirmiştir. Dini yapılar da işaret ögesi özelliklerinin çoğunu taşıyan birçok kentin kent imgesinde yer edinerek kent kimliğinde etkili yapılardır. Bu yapıların yapılan hareket sonucu seri görünüm içerisinde görünür olması önemlidir. Ayrıca yapıların etkili, sürekli ve tek olmaları hafızada kalmaları için gereklidir. Dolayısıyla tüm bunlar bölgeye yapılacak yeni yapıdan kentsel ölçekte yapılacak yeni düzenlemelere kadar dini yapıların hareket halinde nasıl algılandığı “görünür olma”, “etkili görünüm verme”, “sürekli olma” ve “tek olma” açısından da dikkate alınmalıdır.

Conflict of Interest Statement | Çıkar Çatışması Beyanı

Araştırmanın yürütülmesi ve/veya makalenin hazırlanması hususunda herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

There is no conflict of interest for conducting the research and/or for the preparation of the article.

Financial Statement | Finansman Beyanı

Araştırmanın yürütülmesi ve/veya makalenin hazırlanması için hususunda herhangi bir mali destek alınmamıştır.

There is no financial support was received for the conduct of the research and/or the preparation of the article.

Ethical Statement | Etik Beyanı

Araştırma etik standartlara uygun olarak yapılmıştır.

All procedures followed in accordance with the ethical standards.

Copyright Statement for Intellectual and Artistic Works | Fikir ve Sanat Eserleri Hakkında Telif Hakkı Beyanı

Makalede kullanılan fikir ve sanat eserleri (şekil, fotoğraf, grafik vb.) için telif hakları düzenlemelerine uyulmuştur

In the article, copyright regulations have been complied with for intellectual and artistic works (figures, photographs, graphics, etc.).

Author Contribution Statement | Yazar Katkı Beyanı

| | | |
|---|--|---|
| A. Fikir / Idea, Concept | B. Çalışma Tasarısı, Yöntemi / Study Design, Methodology | C. Literatür Taraması / Literature Review |
| D. Danışmanlık / Supervision | E. Malzeme, Kaynak Sağlama / Material, Resource Supply | F. Veri Toplama, İşleme / Data Collection, Processing |
| G. Analiz, Yorum / Analyses, Interpretation | H. Metin Yazma / Writing Text | I. Eleştirel İnceleme / Critical Review |

AUTHOR 1: C/E/F/G/H

AUTHOR 2: A/B/C/D/E/G/H/I

REFERENCES

- Acar, E., Şenyapılı, Ö. & Tankut, G. (1996). Kent kimliği açık oturum. *Ada Kentliyim*, 53.
- Albayrak, H. (1998). *Trabzon'da Orta Hisar ve Çevresi*. Ankara, Türkiye: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları.
- Aliağaoğlu, A., Mirioğlu, G. (2020). Balıkesir kent kimliği. *International Journal of Geography and Geography Education*, (42), 374–399. Doi: 10.32003/igge.736051
- Appleyard, D., Lynch, K. & Myer, J.R. (1964). *The View of The Road*. Cambridge, England: Cambridge Massachusetts Institute Of Technology.
- Arnheim, R. (2012). *Görsel Düşünme*. İstanbul, Türkiye: Metis Yayınları.
- Aydın Türk, Y. (2017). Kamusal Bellek: Trabzon Kemeraltı Örneği. *Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırmaları*. Trabzon, Türkiye: Karadeniz Teknik Üniversitesi Basımevi.
- Aytaş, G. (2013). Yaratıcı Dramanın Algısal Öğrenmedeki Rolü. *Ana Dili Eğitim Dergisi*, 1 (1), 101-106. doi: 10.16916/Aded.16023
- Banini T., Ilovan O. R. (2021). Introduction: dealing with territorial/place identity representations: Representing place and territorial identities in Europe. *GeoJournal Library*, 127, 1-19. doi: 10.1007/978-3-030-66766-5_1
- Berger, J. (2010). *Görme Biçimleri*. İstanbul, Türkiye: Metis Yayınları.
- Bilsel, F. (1999). Kuramsal yaklaşımlardan kentsel mekan tasarımına. 1. *Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi "Kentsel Tasarım Bir Tasarımlar Bütünü"*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi.
- Cornsweet, T. (1971). *Visual Perception*. New York and London, USA and England: Academic Press.
- Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape*. Cambridge, England: Architectural Press.
- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F. & Aşık, Ö. (2008). An example to renovation– revitalization works in historical city centres: Kunderacılar Street/Trabzon-Turkey. *Building and Environment*, (43), 950-962. Doi: 10.1016/J.Buildenv.2006.10.053
- Çöl, Ş. (1998). *Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Önerisi*. Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erdoğan, E. (2006). Çevre ve Kent Estetiği. *KÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 8 (9), 68-77.
- Erkman, U. (1982). *Mimari Tasarım İçin Bir Veri Üretim Yöntemi Olarak Çevre Analizi*. İstanbul, Türkiye: İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Filomena G., Verstegen J. A. & Manley E. (2019). A computational approach to 'The Image of the City'. *Cities*, 89, 14-25. Doi: 10.1016/j.cities.2019.01.006
- Gecikli, F. (2012). *Şehir İmajı Amasya Şehri Üzerine Bir Uygulama*. Ankara: Fenomen Yayınları.
- Gerçek, B. (1990). *Trabzon*. Ankara, Türkiye: Trabzon Vakfı Yayınları.

- Gül, Ş. (2013). *Kent İmajının Markalaşmaya Etkisi: Kabramanmaraş Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Hamilton K., Karahalios K., Sandvig C. & Langbort C. (2014), The image of the algorithmic city: a research approach. *Interaction Design and Architecture(s)*, 20, 61-71.
- Hillier, B. & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge, England: Cup.
- İnceoğlu, M. (2010). *Tutum Algı İletişim*. İstanbul, Türkiye: Beykent Üniversitesi Yayınevi.
- Kalin, A. & Yılmaz, D. (2012). A Study on visibility analysis of urban landmarks: the case of Hagia Sophia (Ayasofya) in Trabzon. *METU Journal Faculty of Architecture*, 29 (1), 241-271. Doi: 10.4305/Odtü.Jfa.2012.1.14
- Karaca, A. S. (2011). İnsan gözü optik değerleri nelerdir. Erişim 1 Aralık 2021, <https://blog.fotografium.com/insan-gozu-optik-degerleri-nelerdir/>
- Kaypak, Ş. (2010). Antakya'nın kent kimliği açısından irdelenmesi. *MKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7 (14), 373-392.
- Kodal, G. & Demirel, Ö. (2014). Trabzon kenti Ortahisar bölgesi tarihi aksının kent kimlik bileşenleri açısından değerlendirilmesi. *Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi*, 1 (1), 1-23. doi: 10.17365/Tmd.2014019178
- Kurak Açıci, F. (2017). Trabzon Türk devri yapısı İskender Paşa Camii ve Külliyesi. *Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi*, 10, 1-15. doi: 10.17365/Tmd.2017.1.016.X
- Li, S. & Liu, W. & Wang, S. (2013). Qualitative constraint satisfaction problems: An extended framework with landmarks, *Artificial Intelligence*, 201, 32–58.
- Liu Z., Li Z., Li L. & Yang H. (2020). Complex background classification network: A deep learning method for urban images classification. *Computers & Electrical Engineering*, 87, 106771. Doi: 10.1016/j.compeleceng.2020.106771
- Lynch, K. (1960). *Kent İmgesi*. İstanbul, Türkiye: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Madran, E. (2001). Kent belleğinin okunmasında mimarlık yapıtları. *Mimarlık Dergisi*, 298, 47-49.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: urbanity and vitality and urban regeneration. *Journal of Urban Design*, 3(1), 93 – 116.
- Nita, A. (2021). Rethinking Lynch's "The Image of the City" model in the context of urban fabric dynamics. case study: Craiova, Romania. *Journal of Settlements and Spatial Planning*, 7, 5-14.
- Ocakçı, M. (2012). Kent İmgesi. *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Omer, I. & Goldblatt, R. (2007). The implications of inter-visibility between landmarks on wayfinding performance: an investigation using a virtual urban environment. *Computers, Environment and Urban Systems*, 31, 520-534. Doi: 10.1016/j.compenurbsys.2007.08.004
- Özkan, D. G. (2017). Kentsel rekreasyon alanı olarak alışveriş caddelerinin incelenmesi: Trabzon örneği. *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 2 (2), 444-453. doi: 10.21733/Ibad.365102
- Parsa, A.F. (2007). İmgenin gücü görsel kültürüm yükselişi. *Fotoğraf Dergisi*, 1-10.

- Pollett, D. & Haskell, P.C. (1979) *Sign Systems For Libraries: Solving The Wayfinding Problem*, New Jersey, USA: R. R. Bowker Company.
- Raubal, M. & Winter, S. (2002). Enriching wayfinding instructions with local landmarks, *International Conference on Geographic Information Science*.
- Salerno R. (2014), Rethinking Kevin Lynch's Lesson in Mapping Today's City. *Innovative Technologies in Urban Mapping. Built Space and Mental Space*. Berlin: Springer.
- Sorrows, M. & Hirtle, S. (1999). The Nature of Landmarks for Real and Electronic Spaces, Spatial Information Theory. *Lecture Notes in Computer Science*, Berlin: Springer. 1661.
- Tekeli, İ. (1990). Bir Kent Kimliği Üzerine Düşünceler, *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7 (2), 251-259.
- Thielmann T. (2007). 'You have reached your destination!' Position, positioning and superpositioning of space through car navigation systems. *Social Geography*, 2(1), 63-75. Doi: 10.5194/sgd-2-27-2006
- Yavuz, A. & Kuloğlu, N. (2012). A research on permeability concept at an urban pedestrian shopping street: a case of Trabzon Kunduracılar Street. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 13 (1), 25-39.

YAZARLARIN BİYOGRAFİLERİ (BIOGRAPHIES OF THE AUTHORS)

Şeyma YETİM (Araş. Gör.)

Lisans eğitimini 2016 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde ikincilikle tamamladı. Yüksek lisans derecesini ise Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi programında yüksek onur ödülüyle 2019 yılında aldı. Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi programında doktora eğitimine devam etmektedir. 2020 yılından beri Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Mimarlık Bölümünde araştırma görevlisi olarak görev yapmaktadır. Çalışma ve ilgi alanları; mimari ve kentsel tasarımıdır.

Demet YILMAZ YILDIRIM (Dr. Öğr. Üyesi)

Lisans eğitimini 2003 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde tamamladı. Yüksek lisans ve doktora derecelerini ise Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi programında 2006 ve 2011 yıllarında aldı. Lisansüstü eğitimi boyunca aynı üniversitede araştırma görevlisi olarak görev yaptı. 2011 yılından beri Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümünde doktor öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Çalışma ve ilgi alanları; mimari ve kentsel tasarımıdır.