



**T.C.
DÜZCE ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**TARİHİ KENTLERDE YÜRÜNEBİLİRLİK OLGUSUNUN
KENTLEŞME SÜRECİ İÇİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ: MARDİN
ÖRNEĞİ**

İŞILAY GENÇ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN
DR. ÖĞR. ÜYESİ AYŞEGÜL TANRIVERDİ KAYA**

DÜZCE, 2022

T.C.
DÜZCE ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİHİ KENTLERDE YÜRÜNEBİLİRLİK OLGUSUNUN KENTLEŞME
SÜRECİ İÇİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ: MARDİN ÖRNEĞİ

Işılay GENÇ tarafından hazırlanan tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından Düzce Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Ayşegül TANRIVERDİ KAYA

Düzce Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Dr. Öğretim Üyesi Ayşegül TANRIVERDİ KAYA

Düzce Üniversitesi

Prof. Dr. Filiz BAL KOÇYİĞİT

Atılım Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Hande AKARCA

Düzce Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 20/07/2022

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün aşamalarda etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi ve bu kaynakları da kaynaklar listesine aldığımı, yine bu tezin çalışılması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını beyan ederim.

20 Temmuz 2022

Işıl GENÇ



TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimin ve tez çalışmam boyunca her türlü yardım ve desteğinden dolayı çok değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Ayşegül TANRIVERDİ KAYA' ya teşekkürü bir borç bilirim.

Hayatımın her anında olduğu gibi bu çalışmamda da bana moral ve güç veren sevgili annem Hatice KOÇ, babam Fatih KOÇ ve kız kardeşlerime çok teşekkür ederim.

Ayrıca tez çalışmam boyunca tükenmeyen desteğı, ilgisi ve sabrından ötürü değerli eşim Süleyman GENÇ'e ve minik kızım Laren'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

20 Temmuz 2022

Işlay GENÇ

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	x
SİMGELER	xi
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiii
1. GİRİŞ	1
1.1. AMAÇ VE KAPSAM	2
1.2. METODOLOJİ	3
2. TARİHİ ÇEVRELERDE KENTLEŞME SÜRECİ	6
2.1. KENT VE KENTLEŞME.....	6
2.1.1. Kentleşmeye Etki Eden Faktörler	8
2.1.2. Türkiye’de Kentleşme ve Küreselleşme.....	9
2.2. TARİHİ KENTLERDEKİ KENTLEŞME SÜRECİ.....	11
2.3. KENTSEL MEKANIN İNCELENMESİ VE KENT MORFOLOJİSİ ...	17
2.4. SPACE SYNTAX (MEKAN DİZİMİ)	20
3. KENTSEL YAŞAM KALİTESİ VE YÜRÜNEBİLİRLİK.....	26
3.1. ‘YAŞAM KALİTESİ’ VE ‘KENTSEL YAŞAM KALİTESİ’	26
3.2. YÜRÜNEBİLİRLİK	27
3.3. YÜRÜNEBİLİRLİK ÖLÇÜTLERİ.....	28
3.3.1. Ölçek	30
3.3.2. Yoğunluk.....	31
3.3.3. Sokak Örüntüleri	33
3.3.4. Ulaşılabilirlik.....	35
3.3.5. Güvenlik.....	36
3.3.6. Sokak Kalitesi.....	38
3.3.7. Rekreatiyonel İmkanlar	41
3.3.8. Geçirgenlik (Permeability).....	43
4. MARDİN.....	45
4.1. MARDİN İLİ’NİN KONUMU VE İKLİMİ	45
4.2. MARDİN İLİ’NİN NÜFUSU	46
4.3. MARDİN İLİ’NİN TARİHİ.....	47
4.4. MARDİN İLİ’NİN KENTSEL GELİŞİM VE İMAR DURUMU	49
4.5. MARDİN İLİ’NDE YÜRÜNEBİLİRLİK.....	51
4.5.1. Ölçek	56
4.5.2. Yoğunluk.....	58
4.5.3. Sokak Örüntüleri	61
4.5.4. Ulaşılabilirlik.....	63
4.5.5. Rekreatiyonel İmkanlar	71

4.5.6. Güvenlik.....	72
4.5.7. Sokak Kalitesi.....	75
4.5.8. Geçirgenlik (Permeability).....	77
5. BULGULAR VE TARTIŞMA.....	80
6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	85
KAYNAKLAR.....	87
ÖZGEÇMİŞ.....	95



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 1.1. Araştırma süreci kavramsal kapsam diyagramı.....	4
Şekil 2.1. Safranbolu kent görünümü ve geleneksel konut dokusu (URL-1).....	12
Şekil 2.2. Safranbolu etkileme geçiş ve sit alanı sınırları (Yetiş, Turcan ve Dinçer, 2018).	13
Şekil 2.3. Edinburgh the old town (solda) ve the new town (sağda) sokak dokusu (URL- 2; URL-3).	13
Şekil 2.4. İldefonso Cerda (1859) Barselona planı (Urbano, 2016).	15
Şekil 2.5. Barselona'nın temel ortogonal sokak ızgarası (Urbano, 2016).	15
Şekil 2.6. Bologna portikoları ve kent görünümü (URL-4).....	16
Şekil 2.7. Bir Fransız kasabasının konveks haritası (üstte) ve aksenel haritası (altta) (Hillier, Burdett, Peponis ve Penn, 1987).	21
Şekil 2.8. Depthmap programı görünürlük ilişkileri analizleri ara yüzü (Al_Sayed, Turner, Hillier, Lida ve Penn, 2014).	22
Şekil 2.9. Londra Global Entegrasyon/Bütünleşme haritası (Hillier, 1996).....	23
Şekil 2.10. Bağlantı farklılıklarına göre oluşturulan farklı erişim grafikleri (Hillier ve Hanson, 1984).	23
Şekil 2.11. Minimum öklid yolu ve minimum açısız yol (Şıkoğlu ve Arslan, 2015).	24
Şekil 2.12. Kavranabilirliği yüksek ve düşük olan kent dokularına örnekler (Hillier, 2008).....	25
Şekil 3.1. a) Maslow'un (1954) ihtiyaçlar hiyerarşisi b) Alfonzo'nun (2005) yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi.	29
Şekil 3.2. Cadde genişliklerinin yapı yüksekliğine oranı (d/h) (Carmona, Heath, Oc ve Tiedell, 2003).....	31
Şekil 3.3. Aynı alan üzerinde aynı birimler ile farklı alan kullanımı (Ertuğrul, 2019). 33	
Şekil 3.4. A B C D tipolojisi (Marshall, 2005).	34
Şekil 3.5. Sokak Örüntüleri (Southworth ve Ben-Joseph, 2003).	34
Şekil 3.6. Toplu taşımaya erişimin farklı uygulamaları (Walkability Checklist, 2008).35	
Şekil 3.7. Cadde tasarımında farklı otopark şekilleri (Walkability Checklist, 2008). ...	36
Şekil 3.8. Sokak aydınlatmasının yeterli ve yetersiz gösterimleri (Walkability Checklist, 2008).....	37
Şekil 3.9. Yapı cephelerinde doğal gözetleme alanlarının oluşturulması (Walkability Checklist, 2008).	38
Şekil 3.10. Yaya yürüyüş yolu mesafelerinin farklı kullanımları (Walkability Checklist, 2008).....	38
Şekil 3.11. Sokak mobilyaları ve yeşil alanın kullanımı (Walkability Checklist, 2008).	39
Şekil 3.12. Kaldırım için geçiş standartları (Pedestrian ve Streetscape Guide, 2003). ..	40
Şekil 3.13. Engellerden arındırılmış yaya geçiş yolu (Pedestrian ve Streetscape Guide, 2003).....	40
Şekil 3.14. İnsanların açık hava ile bağlantılarının artırılması (Walkability Checklist, 2008).....	42
Şekil 3.15. Yaya havzalarının ölçülmesi: üç morfolojik yöntem.	43
Şekil 4.1. Türkiye Haritası.	45
Şekil 4.2. Eski-Mardin'de görüş açısına göre girift yapılaşma (Okuyay, 1990).	47
Şekil 4.3. Mardin Yöresi Silüeti (Dinç, 1938).	49

Şekil 4.4. Alman Ordusuna Ait Araçların Geçebilmesi için Yıkılan Geleneksel Mardin Evleri (Noyan, 2005).....	50
Şekil 4.5. Eski- Mardin, Şar Mahallesi hava görüntüsü (Yazar tarafından Google Earth görüntüsünden oluşturulmuştur).	52
Şekil 4.6. Yeni-şehir, Yenişehir Mahallesi hava görüntüsü (Yazar tarafından Google Earth görüntüsünden oluşturulmuştur).....	52
Şekil 4.7. Şar Mahallesi çalışma alanı ve incelenen kesitler (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	53
Şekil 4.8. Yenişehir Mahallesi çalışma alanı ve incelenen kesitler (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	54
Şekil 4.9. Her iki bölgeden seçilen üç kesit alanı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	55
Şekil 4.10. Şar Mahallesi kesit-ölçek çizimleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).....	56
Şekil 4.11. Yenişehir Mahallesi kesit-ölçek çizimleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	57
Şekil 4.12. Şar Mahallesi alan kullanımı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	59
Şekil 4.13. Yenişehir Mahallesi alan kullanımı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	59
Şekil 4.14. Eski-Mardin ve yeni-şehir kesit alanlarındaki yürüyen kişi sayıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	60
Şekil 4.15. Eski- Mardin Şar Mahallesi organik sokak dokusu (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	62
Şekil 4.16. Yeni-şehir, Yenişehir Mahallesi ızgara sistemi sokak dokusu (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	63
Şekil 4.17. Şar Mahallesi ulaşılabilirlik analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	64
Şekil 4.18. Yenişehir Mahallesi ulaşılabilirlik analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	65
Şekil 4.19. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi gece algısal güvenliğin ölçülmesi (Yazarın kendi arşivinden).	74
Şekil 4.20. Şar Mahallesi kalite donatıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	76
Şekil 4.21. Yenişehir Mahallesi kalite donatıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur)... ..	77
Şekil 4.22. Şar Mahallesi yapı adası büyüklükleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	78
Şekil 4.23. Yenişehir Mahallesi yapı adası büyüklükleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	79
Şekil 5.1. Şar Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).....	80
Şekil 5.2. Yenişehir Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	81
Şekil 5.3. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	84

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa No

Çizelge 4.1. Mardin Nüfusu (URL-6).....	46
Çizelge 4.2. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi'ndeki yol genişliklerinin kat yüksekliklerine oranları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	58
Çizelge 4.3. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	66
Çizelge 4.4. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Bütünleşme Değerleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	67
Çizelge 4.5. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	68
Çizelge 4.6. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Bağlantılılık Değerleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	69
Çizelge 4.7. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	70
Çizelge 4.8. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Seçim Değerleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).	71
Çizelge 4.9. Eski-Mardin ve yeni-şehirdeki rekreasyonel alanlar (Yazarın kendi arşivinden).	72
Çizelge 4.10. Eski-Mardin ve yeni-şehir (Yazarın kendi arşivinden).	75

KISALTMALAR

CABE	Commission for Architecture and the Built Environment (İngiltere'nin Mimarlık ve Yapma Çevre Komisyonu)
MAP	Minimum Angular Path
MAX	Maximum
MIN	Minimum
WHO	World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)



SİMGELER

N	Değişken rakam
R	Entegrasyon değeri



ÖZET

TARİHİ KENTLERDE YÜRÜNEBİLİRLİK OLGUSUNUN KENTLEŞME SÜRECİ İÇİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ: MARDİN ÖRNEĞİ

Işlay GENÇ

Düzce Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Ayşegül TANRIVERDİ KAYA

Temmuz 2022, 94 sayfa

Kentlerin fiziksel yapılarındaki değişim ve bu değişimin kent formuna yansımaları uzun bir zaman sürecinde meydana gelmektedir. Tarihi kentler ve onların çevresinde oluşan yeni yerleşim alanları araştırmacılara, mekânsal ve işlevsel değişimler ile ilgili karşılaştırma yaparak yeni oluşan kentsel dokunun birçok yönden incelenmesini sağlamaktadır. Bu tez çalışmasının amacı, tarihi çevredeki kentleşme süreci ile değişen kent dokusunun 'yürünebilirlik' olgusu ile ilişkisini ortaya koymaktır. Kentin zaman içinde geçirdiği evreleri katmanlar halinde sokaklar aracılığı ile deneyimlemek mümkün olmaktadır. Sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, geçirgenlik, rekreasyonel imkânlar, sokak görünümü (streetscape), sosyal yaşam kent dokusunun değişimi ile paralel olarak dönüşmektedir. Bu tez kapsamında Mardin'in tarihi kent okumasında bu etmenler 'yürünebilirlik' başlığı altında ele alınarak, yerleşim dokusunun değişimi analiz edilmiştir. Çalışma alanı olarak Eski-Mardin'de Şar Mahallesi, yeni-şehirde ise Yenişehir Mahallesi seçilmiştir. Çalışmanın metodolojisini çalışma alanlarına ait haritalama, alanda yapılan kişisel gözlem, space syntax (mekân dizimi analizi), morfolojik analizler, kesit okuma tekniklerine dayalı analiz ve değerlendirmeler oluşturmaktadır. Elde edilen veriler ışığında Mardin içerisindeki tarihi kentsel doku ile günümüz kent dokusunun yürünebilirlik potansiyelleri ve yürümeyi destekleyen yapıları ortaya çıkarılmıştır. Sonuç olarak kentsel mekanların daha çok eski-Mardin'de kullanıldığı gözlemlenmiş ve yürünebilirlik bağlamında yapı çevrenin kullanımını en çok etkileyen kriter ulaşılabilirlik ve ardından ölçek olarak analiz edilmiştir. Bu çalışma ile Mardin'in daha yürünebilir ve yaşam kalitesi yüksek bir kent olabilmesi için gerekli koşulların sağlanması hedeflenmektedir.

Anahtar Sözcükler: Kentleşme, Kent Dokusu, Kent Morfolojisi, Tarihi Çevre, Yürünebilirlik.

ABSTRACT

THE EVALUATION OF WALKABILITY IN HISTORICAL CITIES WITHIN THE URBANIZATION PROCESS: THE CASE OF MARDIN

ISILAY GENC

Duzce University

Institute of Graduate Studies, Department of Architecture
Master's Thesis

Supervisor: Assist. Prof. Aysegül TANRIVERDI KAYA

July 2022, 94 pages

The change in the physical structures of cities and the reflection of this change on the city form occur over a long period of time. Historical cities and new residential areas formed around them enable researchers to examine the newly formed urban fabric in many ways by making comparisons about spatial and functional changes. The aim of this thesis is to reveal the relationship between the urbanization process in the historical environment and the changing urban texture with the phenomenon of 'walkability'. It is possible to experience the phases of the city over time through the streets in layers. Street patterns, accessibility, permeability, recreational opportunities, streetscape, social life are transforming in parallel with the change in the urban fabric. Within the scope of this thesis, these factors in the historical city reading of Mardin were discussed under the title of 'walkability' and the change in the settlement pattern was analyzed. As the study area, Şar District in Eski-Mardin and Yenişehir District in yeni-şehir were chosen. The methodology of the study consists of mapping of the study areas, personal observations in the field, space syntax, morphological analyzes, analysis and evaluations based on section reading techniques. In the light of the data obtained, the walkability potentials of the historical urban texture and today's urban texture in Mardin and the structures that support walking have been revealed. As a result, it has been observed that urban spaces are mostly used in old-Mardin and the criteria that most affect the use of the built environment in the context of walkability are analyzed as accessibility and then scale. With this study, it is aimed to provide the necessary conditions for Mardin to become a more walkable city and a high quality of life.

Keywords: Historical Environment, Urbanization, Urban Morphology, Urban Texture, Walkability.

1. GİRİŞ

İnsanların kentsel mekânda yaptıkları en temel, ekonomik aktivitelerden birisi yürüme'dir. Kentlerde yürünebilirlik sağlık, ekonomik, sürdürülebilirlik, güvenlik gibi gerekçelerle daha çok gündeme gelmektedir. Dolayısıyla, yapılı çevrenin yürünebilirliği hakkında bilgi için artan bir ihtiyaç doğmaktadır. Kentsel planlama, tasarım ve kent içi ulaşım bağlamında, kentsel mekânda yürünebilirlik üzerine birçok çalışma yapılmaktadır (Gehl, 1987; Handy, 1996; Hillier, 1996; Kockelman, 1997).

Türkiye'de bu çalışmalara paralel olarak yürünebilirlik konusunda ilgisini arttırması gereken ülkelerden birisidir. 1950lilerin sonrasında hızlı bir nüfus artışına giren Türkiye'de; hızlı kentleşme, yeni imar karar ve faaliyetleri, değişen ulaşım politikaları gibi farklılaşmalar meydana gelmiştir. Özellikle bu farklılaşmalardan etkilenen bölgelerin başında tarihi kentler gelmektedir. Bunun nedenleri tarihi kent merkezlerinin tarihsel, ekonomik, fiziksel, sosyal ve kültürel anlamda süreklilik arz eden mekân olmalarından kaynaklanmaktadır. Diğer tarihi dünya şehirlerindeki örneklerde de olabileceği üzere Türkiye'deki bazı tarihi kentler zamanla kentsel hizmetlerinden yoksun, fiziksel bozulmalarının hâkim olduğu niteliksiz kentlere dönüşmektedir.

Yaşanabilir kent ve yürünebilirlik bağlamında bu tezin örneklem alanını oluşturması amacıyla Mardin kenti çalışma alanı olarak seçilmiştir. Mardin'in tarihi kent merkezindeki Şar Mahallesi ve kentleşme sürecinin getirdiği morfolojik değişim ve dönüşümler ile gelişen kent çeperi içerisindeki Yenişehir Mahallesi yürünebilirliğin tarihi ve modern doku arasında karşılaştırılabilmesi adına açıklayıcı veriler sunmaktadır. Seçilen mahalleler eski-Mardin ve yeni-şehrin merkez mahalleleri olmaları nedeniyle Mardin için önemli rol oynayan iki farklı yerleşim alanıdır. Şar Mahallesi içerisinde eski-Mardin'in omurgasını oluşturan Birinci Cadde, Cumhuriyet Meydanı, Mar Hırmız Keldani Kilisesi, Tarihi Kız Meslek Lisesi gibi tarihi simge yapılar yer alırken, yeni-şehirden seçilen Yenişehir Mahallesi içerisinde konut alanları, yeni ticaret merkezleri, Mardin alışveriş merkezi, polis evi gibi yapılar bulunmaktadır.

Eski-Mardin'deki tarihi alanın 1979'da Sit alanı ilan edilmesiyle şehrin sosyo-ekonomik dinamikleri yer değiştirmeye başlamıştır. Yeni-şehirden alternatif ticaret merkezleri

oluşturulmuş, yeni alışveriş merkezleri açılmış özellikle yerli halkın ticaret başta olmak üzere sosyalleşme ve eğitim gibi ihtiyaçları bu alanlarda karşılanmaya başlamıştır. Eski-Mardin içerisinde mevcutta bulunan ticaret, sosyal ve eğitim gibi kamusal yapılara yeterli park alanlarının olmayışı ve yaya-araç trafiği gibi aksatıcı nedenlerin varlığı tarihi kent merkezinin sağlıklı çevre koşulları oluşturamamasına, cazibe ve çekim gücünün nitelikte kalmasına neden olmaktadır. Bu tez kapsamı da dahil olmak üzere tarihi alanlardaki bu gibi sorunlara odaklanan geliştirme projeleri yalnızca bu alanların değil, çeper uzantısı olarak gelişen kentsel alanların da sürdürülebilirliklerini kapsayacak nitelikte olmalıdır. Dolayısıyla tarihi kamusal alanların yürüme kalitesini ve kapasitesini artırma kaygısı sadece Mardin özelinde değil Türkiye genelinde çok önemli bir konu haline gelmektedir.

1.1. AMAÇ VE KAPSAM

‘Yürünebilirlik kavramı’ birçok disiplinin alt konusu olmasına rağmen bu alanda yeterli sayıda çalışma bulunmamaktadır. Özellikle tarihi çevrelerdeki yürünebilirlik algısı Türkiye’de yeterince ele alınmamış, yürünebilirlik üzerine yapılan çalışmalar ise modern kent organizasyonu ile sınırlı kalmıştır. Bu çalışma, Mardin’deki kentleşme süreci ile değişen kent dokusunun incelenmesi, farklı tarihsel geçmişe sahip mekân organizasyonlarının insanlar üzerindeki yürüyebilme algısı kapsamında analizlerinin yapılmasını hedeflemektedir.

Tez çalışması toplamda beş ana bölümden oluşmaktadır. İlk giriş bölümünde çalışmanın amacı, çalışmanın kapsamı ve yönteminden bahsedilmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kentleşme sürecinin hangi bağlamlarda ele alınacağı, kentlerdeki morfolojik değişimler-dönüşümler ve bu tür morfolojik çalışmalar kapsamında kullanılan space syntax (mekân dizimi) yöntemi anlatılmaktadır. Kentleşme süreci kent kavramından itibaren ele alınarak “Türkiye’de Kentleşme ve Dönemleri”, “Tarihi Çevrelerde Kentleşme” alt başlıkları altında irdelenmiştir.

Üçüncü bölümde, “Kentsel Yaşam Kalitesi ve Yürünebilirlik” ana başlığı altında kuramsal bir çerçeve oluşturulmuştur. Yaşam kalitesi ve yürünebilirlik arasında bir ilişki kurularak, konu tezin analiz kısmında kullanılacak olan “Yürünebilirlik Ölçütleri” ile örneklendirilmiştir.

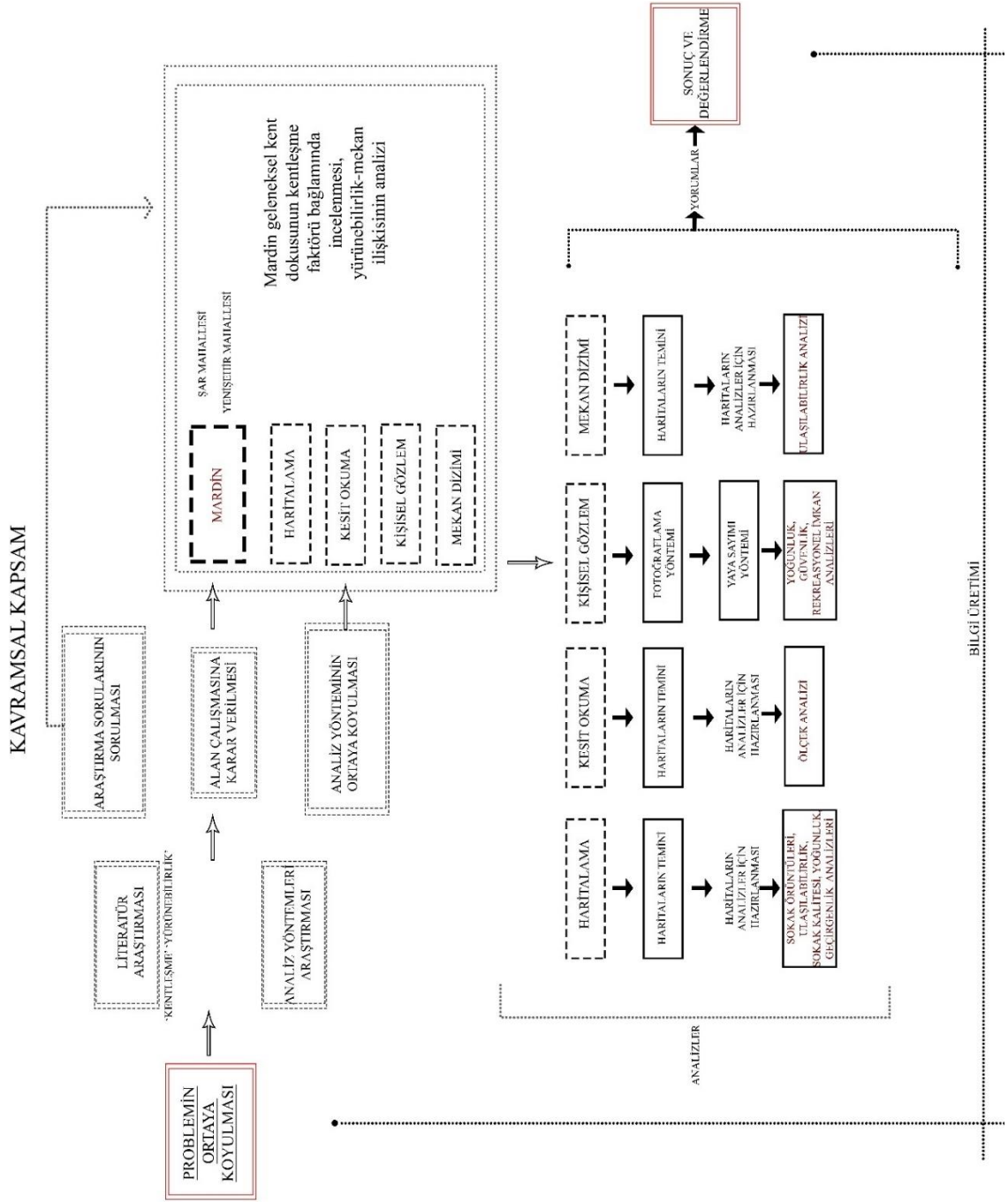
Dördüncü bölümde, oluşturulan kuramsal çerçeve doğrultusunda Mardin’de seçilen Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi örneklem alanları üzerinde üçüncü bölümde anlatılan yürünebilirlik ölçütleri baz alınarak analizler yapılmıştır.

Çalışmanın beşinci bölümünü oluşturan ‘Bulgular ve Tartışma’ kısmında ise çalışmanın dördüncü bölümünde elde edilen analiz sonuçları derlenerek Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi için genel çıkarımlar yapılmıştır.

Çalışmanın son bölümü olan altıncı bölümde ise, sokakların sahip olduğu imkanlar belirlenip kullanıcıların istekleri doğrultusunda öncelikle tarihi çevreler de olmak üzere yaşam kalitesini arttırıcı yeni düzenleme çalışmalarından söz edilmiştir.

1.2. METODOLOJİ

Bu tez çalışması tarihi kent merkezlerinde daha yaşanabilir bir çevre elde etmek ve onun doğrultusunda oluşan çeperlerdeki kamusal alanların yürünebilirliğini artırma konusunda teorik bir rota oluşturmayı hedeflemektedir. Bu rotanın oluşturulabilmesi için örneklem alan olarak tarihi Mardin kenti içerisinde, buldukları bölge için büyük önem teşkil eden Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi seçilmiştir. Bu mahalleler kentin kamusal işleyişini; sosyal, ekonomik, kültürel yaşantısını önemli ölçüde etkilemektedir ve daha önce bu iki mahalle yürünebilirliğin morfolojik karşılaştırması bağlamında herhangi bir araştırmaya konu edilmemiştir. Bu bağlamda literatür araştırması çerçevesinde konu ‘kentleşme’ ve ‘yürünebilirlik’ kapsamında daraltılmıştır. Yürünebilirlik sorununun çözülmesi, çözüm pratiklerinin oluşturulması amacı ile yürünebilirlik ve yürünebilirliği etkileyen faktörler belirlenerek açıklanmıştır. Yürünebilirliği etkileyen faktörler ölçek, yoğunluk, sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, güvenlik, sokak kalitesi ve rekreasyonel imkanlar ve geçirgenlik (permeability) olarak belirlenmiştir. Bu belirlenen kriterler doğrultusunda seçilen iki mahalle üzerinde haritalandırma analizi yapılarak yürünebilirlik okunmaya çalışılmıştır. Çalışmanın metodolojisini haritalama, alanda yapılan kişisel gözlem, space syntax (mekân dizimi analizi) ve kesit okuma tekniklerine dayalı analiz ve değerlendirmeler oluşturmaktadır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Araştırma süreci kavramsal kapsam diyagramı.

Bu tez kapsamında aksnel harita analizlerden de, bütünleşme (integration), bağlantılılık (connectivity) ve seçim (choice) yöntemi kullanılacaktır. Araştırmanın tarihi alanlarda ve kentleşme sonucu oluşan alanlardaki karşılaştırmalı değerlendirmelerinin yapılabilmesi için iki mahalle üzerinde yaklaşık belirli aralıklarla üç nokta seçilmiştir. Bu üç nokta üzerinde ölçek kapsamında alan kesitleri çizilmiş, yoğunluk kapsamında alan oranı karşılaştırmaları ve yaya sayımı yapılmıştır. Yaya sayımı gündüz ve akşam olmak üzere belirlenen üç nokta üzerinde beşer dakikalık sürelerle yapılmıştır. Güvenlik kriteri kapsamında üç noktanın fotoğraflama yöntemi ile gece algısal güvenliği değerlendirilmiştir. Sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, sokak kalitesi ve geçirgenlik kriterleri kapsamında ise haritalama yöntemine başvurulmuştur.

2. TARİHİ ÇEVRELERDE KENTLEŞME SÜRECİ

2.1. KENT VE KENTLEŞME

Kent kavramı çok sayıda disiplini ilgilendiren bir konu olduğundan dolayı farklı alanlarla ilgilenen bilim insanları (coğrafyacı, mimar, sosyolog, tarihçi, antropolog vd.) literatürde birçok farklı tanım geliştirmiştir. İnsanların kent kurmaya başlamaları ile bu tanımlamaların arttığını dile getiren Kılıçbay (1993), bu artıştaki nedenin mevcuttaki tanımlamaların tatmin edici olmadığından kaynaklandığını ifade etmektedir. Mumford' a (2007) göre de kent kavramı hakkındaki bir tanımlama onun embriyonik toplumsal çekirdek halinden, erginlik dönemindeki kompleks şekillerine; oradan da son evrelerindeki fiziksel çözülmeye kadar bütün dönüşümlerini karşılayamamaktadır.

Kent kavramı etimolojik olarak incelendiğinde 'uygarlık' ve 'medeniyet' kavramları ile iç içe geçmiş, Latince kökenli 'civitas' kelimesinden türetilmiştir. Antik dönemlerden bugüne kadar kent için "Cite", "Polis", "Medine", "Bourg", "Ville", "City" kavramları o dönemin şartlarına uygun olarak kullanılmıştır. Tarih boyunca farklı değişimlere uğrayan kentler, kuruldukları ilk dönemlerden itibaren hukuk ve kanunlara riayet edilen, korunaklı yerleşim alanları olarak kabul edilmektedir (Ertürk, 1997).

Türkler, kenti 11. yy başlarına kadar balık (balıĝ) olarak adlandırmışlardır. O döneme kadar Türk kentlerinin birçoğunun adı Köktürk, Uygur dönemine ait olan bengü taşlarının yanı sıra Türk dili eserlerinden olan (Divan – ı Ligatit Türk gibi) kaynaklarda geçmektedir. 11. yy'dan itibaren de kent tabiri Karahanlılar ve Oğuzlar gibi boylar arasında kullanılmaya başlanmıştır (Alyılmaz, 2002).

Kıray'a göre kent: içerisindeki üretimin, tarıma dayalı olmadığı, genel üretim şemasında dağıtım aşamasından sorumlu olan, teknolojik gelişme seviyesine göre belirli bir büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme dönemlerine ulaşmış alanlardır (Kıray, 1972).

Kentin açıklamasında kullanılan baskın ve ortak tabirlerden biri de bazı ayırt edici özelliklere sahip insan ve yapıların göreceli şekilde yerine ve zamanına göre geniş, tarımsal üretimin ağırlık kazanmadığı mekânda süreklilik niteliği yaratan alansal yığılmalardır (Wirth, 2002).

İlk kentler verimli tarım alanları ve su kaynaklarının yakınlığı ile orantılı olarak Mezopotamya, Nil, İndus ve Sarı Irmak vadileri gibi alanlara kurulmuştur (Benevolo, 2006). Pirenne (1994) ve Begel (1996) 'in kentin çıkış hipotezlerine göre insanların savunma ihtiyacı doğrultusunda belli bir bölge içerisinde toplanıp yaşadıkları ve metal çağına uygun silah kullananların askeri üstünlükleri ile kent kurdukları ifade edilmektedir.

İnsan ihtiyaçları doğrultusunda kentler zaman içerisinde değişime uğramaktadır. Günümüzde insan modelini merkezde tutan kentler, siyaset, ekonomi ve toplumsal olayların tümüyle etkileşim içerisinde gelişip değişmektedir. İnsanların tercihleri ve yaşantılarındaki değişimler kentlere de yansımış ve bunun sonucunda yeni kavramlar oluşmaya başlamıştır. Değişen yaşam biçimiyle ortaya çıkan kavramlardan biri de kentleşmedir (Ç. Zengin, 2018). Kentleşme bir süreç ifade ettiğinden dolayı toplumda meydana gelen değişiklikler aynı anda etkisini göstermemektedir ve bu süreç demografik, siyasi, ekonomik ve sosyolojik olarak toplumsal bütün değişimleri kapsamaktadır (Gökçe, 1977).

Kentleşmenin daha geniş bir kapsamdaki tanımı:

“Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci” şeklinde yapılmaktadır (Keleş, 2004).

“İnsanların üzerinde yaşadıkları uzam (mekân) temelde köy ve kent olarak ayırabileceğimiz yerleşim birimlerinden oluşmaktadırlar. Fakat köy ve kent, her zaman birbirinden kesin çizgilerle ayrılamazlar.” (Keleş, 1996).

Fiziksel çevre yönünden kentleşme: küçük, doğayla iç içe, yaygın ve işlevleri sınırlı birçok yerleşmenin, çevreyi kendi özelliklerine göre şekillendiren yoğun ve çok fonksiyonlu yerleşim alanlarına dönüşümü ve farklılaşarak oluşan bir dinamik yapıyı tanımlamaktadır (Sencer, 1979).

Kentleşme özelliklerinin görüldüğü bölgelerde nüfus sayısı hızla artarak büyümekte ve arz talep dengesiyle hizmette artışın yaşanmasına neden olmaktadır (Keleş, 2006). Kentleşmenin başlangıcı olarak 18.yy'da yapılan Sanayi Devrimi örnek gösterilebilir. Sanayi Devrimi ile birlikte üretim tarzının değiştiği bir döneme girilmiştir ve atölyelerden daha gelişmiş olan fabrikalara geçiş yapılmıştır. Böylece geçmişten günümüze gelen geleneksel üretim tarzı yerini çağın koşullarına ayak uyduran modern üretim tarzına

birakmiştir. Geleneksel yöntemin getirmiş olduğu bireyci ve tekil üretimden daha geniş kitlelere yayılabilen seri üretime geçiş yapılmıştır (Kaya, 2003).

2.1.1. Kentleşmeye Etki Eden Faktörler

Kentleşmenin gerçekleşmesinde bir takım zorlayıcı nedenler bulunmaktadır bunlar çeken, iten ve ileten olmak üzere karşımıza çıkmaktadır. Çeken nedenler, kırsal alanlarda yaşayanlara sunduğu olanaklar ile cazip gelen durumlardır. İten nedenler, kırsal alanların olumsuzluklarından kaynaklanan kente göçe zorlayan durumlardır. İleten nedenler, göç imkânlarını kolaylaştıran ulaşım araçlarının gelişmişliğini gösteren durumlardır (Keleş, 1978). Göçleri meydana getiren dört ana neden bulunmaktadır. Bunlar ise ekonomik, teknolojik, siyasal faktörler ve sosyo-psikolojik nedenler şeklinde karşımıza çıkmaktadır (Keleş, 1996).

Kentteki nüfus artışının bir nedeni kırsalda meydana gelen ekonomik zorluklar nedeniyle göçlerin yaşanmasıdır. Tarımda ürün fazlalaşmasıyla birlikte insan gücüne olan ihtiyacın azalmasının göçlere büyük katkısı olmuştur. (Keleş, 1996). Ekonomik etkenlerin kentleşme üzerinde olan etkisi, kentlerin kırsal bölgelere nazaran daha çok ekonomik özgürlük sunması olarak açıklanabilir. Kırsal alanlarda çalışmanın belirsiz ve sabit olmayan gelir düzeyine karşın kentlerdeki belirli ve sabit bir gelir düzeyinin olması insanları kente yönlendirmektedir (Susmaz ve Ekinçi, 2009).

Maliyetlerin düşüp üretimde artışın görülmesi Sanayi Devrimi ile birlikte meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde olmuştur. Kentler yeni üretim şekline göre kendini değiştirmektedir. Sanayi alanlarının belirlenmesinde ulaşım ve alt yapı avantajları nedeniyle kentler vazgeçilmez olmuştur. Sanayinin varlığı nedeniyle istihdama ihtiyaç duyulmasıyla birlikte kırdan kente göçler artmıştır (Kaya, 2003).

Siyasal nedenler kentleşmeyi etkileyen bir başka unsurdur. Mevcut siyasi yönetim kentleşmeyi teşvik eden veya kentleşmeye karşı bir tavır takınabilir. Örneğin; Osmanlı döneminde kırdan kente göçü engellemek amacıyla bir vergi sistemi getirilmiştir. 1950'li yıllara kadar Cumhuriyet döneminin mevcut siyasi yönetimi kentleşmeye karşı bir tavır sergilemişlerdir. 1950 senesinden sonra mevcut siyasi yönetim kırdan kente göçü teşvik edecek bir tavır takınmıştır (Kaya, 2003). Kentlerdeki yönetim anlayışının kırsaldakine göre daha modern olması ve en üst düzeyde hizmet etme amacı taşıması da göçleri etkileyen başlıca siyasi nedenlerdendir. Kentlere yönelten başka bir etken de hukuk

kurumlarının yeterli sayıda ve güvenilir bir hizmet vermesinden kişinin kendini güvence altına aldığı hissettirmesidir (Susmaz ve Ekinci, 2009).

Sosyo-psikolojik nedenler kenti cazip kılan faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kırsal alanlarındaki mevcut koşulların yetersizliği ve sıradan olan yaşantısından sıyrılıp daha modern olan kentli olma arzusuyla kırdan kente göçler artmıştır. İnsanlar kırsal alanlardan kentlere geçişi hayatlarında bir yükseliş hareketi olarak görmektedirler (Keleş, 2010). Eğitim, iş bulma gibi temel ihtiyaçlar doğrultusunda kırdan kente göç etmek maddi olanakların artırılması açısından önemli bir adımdır. Atılan bu adımların insanların refah seviyesini arttıracığına inanılmaktadır (Irmak, 1982).

2.1.2. Türkiye’de Kentleşme ve Küreselleşme

Kentlerin tarihi gelişim süreçlerine bakıldığında sosyal, ekonomik, coğrafi, kültürel vb. yönlerden farklı oldukları görülmektedir. Sanayi Devrimi sonrası kırsalın boşaltılarak, yaşam tercihinin kentlere çevrilmesi kentler arasındaki bu farkı daha da belirginleştirmektedir. Sanayisi gelişmiş Batı toplumlarında Sanayi Devrimi ile kentleşme arasında bir bağ kurulabilirken sanayisi gelişmemiş veya henüz gelişmekte olan ülkeler de böyle bir bağın kurulması daha zordur (Koyuncu, 2015). Sjoberg’e göre sanayileşme öncesi ve sonrasındaki kent özelliklerini aynı anda yaşayan kentler ‘geçiş halindeki kentler’ olarak ifade edilmektedir (Sjoberg, 1965). Sanayileşme ve teknolojik gelişmelere daha geç başlayan Türkiye’ye bakıldığında kentleşme olgusunun Sjoberg’in kentleşme teorisi ile örtüştüğü söylenebilir (Aslanoğlu, 1998). Kentleşme, sanayileşme döneminin ürünü olarak çıkmanın aksine, yerleşim alanlarında sosyal ve ekonomik faaliyetlerin çekim gücü ile demografik yoğunluğun artması şeklinde gerçekleşmiştir.

Türkiye’deki kentleşme nedenlerine bakıldığında ise genel olarak itici, çekici ve iletici güçler şeklinde sınıflandırma yapılabilmektedir. İletici güçler: tarımsal kaynaklı kırsal kesimdeki halkın tarımdan dışarı itilmesidir. Tarımsal verimin düşmesi, tarımda makineleşme, hızlı nüfus artışı ile yoğun tarıma geçiş, tarım topraklarının miras yoluyla parçalanması, II. Dünya Savaşındaki global değişim vb. gibi nedenlerle kırsal yaşamdan kopuş meydana gelmektedir. Çekici güçler: sanayi kentlerindeki iş olanaklarının çeşitliliği, sosyal imkanlar, kentliliğinin bir statü olarak kabul edilmesi, halkın modernleşme çabası vb. nedenler çekici güç kavramının içine alınabilmektedir (Sencer, 1979). İletici güçler: ulaşım ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler, haberleşme

imkanlarının artması diğer etmenlerle birlikte kentleşmeyi hızlandıran bir diğer etmen olmuştur (Tek, 1999).

Osmanlı Devleti'ne bakıldığında Sanayi Devrimi öncesi 8-11 milyon arasındaki nüfusun yaklaşık %8-9'unun kentli nüfus olduğu görülmektedir. Sanayi devrimi sonrasında bu oran %25'e çıkmıştır. Ülke içinde Sanayi Devrimi'ne uyum üretim olarak sağlanamamış olsa da dış ticaret ağı olarak gelişmeler yaşanmış ve Osmanlı Devleti liman kentleri başta olmak üzere bir Pazar rolü görmüştür (Tekeli, 2011).

Kentlerin büyümesi, iş yerlerinin merkezde toplanması kent içi ulaşımın yavaş olarak sağlanmasını olanaksızlaştırmış; araba, tramvay vb. toplu taşıt araçları yavaş yavaş insanların hayatına girmeye başlamıştır. Kent dışı ilişkilerde kervanların aldığı rolü yeni kent merkezlerinde otel, istasyon ve antrepo gibi kurumlar üstlenmiştir.

Türkiye'de, 1950'ye kadar durağan olarak ilerleyen kentleşme hareketi 1950'li yıllardan sonra ülkede en önemli sorunlarından birisi olmuştur. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'de de diğer ülkeler gibi demokrasi, insan hakları, refah devleti gibi kavramlar yaygınlık kazanmıştır. Ülke içindeki ekonomik hareketlenmeler kentleşmeye de hızlandırıcı etki göstermiştir (Niray, 2002).

Kentlerin moderniteye uyum içerisinde gelişen kesimleri ile kendiliğinden gelişen kısımları arasında uyumsuzluklar meydana gelmiştir ve kentler ikili yapıya sahip olma sorunu ile karşılaşmışlardır (Tekeli, 2009). 1970- 1980 yılları arasında Türkiye'nin içinde bulunduğu sosyal ve ekonomik koşullardan kaynaklı yavaşlamaya başlayan kentleşme hareketi 1980lerden sonra tekrar artan bir ivme kazanmıştır. 1980'de 19.645.007 olan kentsel nüfus binde 54,5 gibi bir artışla 1990 yılında 33 milyonu geçmiştir. 1980-1985 dönemi Cumhuriyet tarihinde kentsel nüfus ilk defa kırsal nüfusu geçmiştir ve o döneme kadar ki en yüksek kentsel nüfusa ulaşılmıştır (Işık, 2005). Kentleşme açısından 1980ler sonrasında üç önemli olay meydana gelmiştir. Birinci gelişme; Toplu Konut İdaresi'nin kurulması, ikinci gelişme; İmar İskân Bakanlığı'nın kaldırılması, üçüncü gelişme ise; 1983-1984 yılında çıkarılan yasalar ile belediye kaynaklarının önemli derecede artırılması, merkezi yönetim denetiminin belli bir seviyede azaltılması ve imar planı yapımına ve onanması ile ilişkili yetkilerin belediyelere aktarılmasıdır (Tekeli, 1998).

Türkiye'de mekân organizasyonunun değişimini etkileyen iki ana faktör olan nüfusun ve sermayenin mekândaki yeniden dağılımında, o tarihte önemli gelişmeler yaşanmıştır. Nüfusun mekân üzerinde yayılımı iki ayrı olgunun bileşkesidir. Bu olgulardan ilki her

yerleşim bölgesinin nüfus artışı ikincisi ise aldığı ya da verdiği net göç oranıdır. Son on yıllık dönemde yaşanan göç hareketlerine, Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşam güvenliğinin olmayışından kaynaklanan göçler ile güvenlik açısından köy boşaltılmalarının meydana getirdiği zorunlu nüfus yer değiştirmeleri de eklenmiştir ve 1980 sonrası dönemde şehirler arası göçlerin önemi artmıştır. (Tekeli, 1998).

2.2.TARİHİ KENTLERDEKİ KENTLEŞME SÜRECİ

Tarihi kentler, tek bir dönemin etkisiyle veya Anadolu kentlerinin genel olarak meydana geldiği şekilde, birbirini takip eden tarihsel dönemlerin birlikteliği sonucunda oluşmuşlardır. Farklı dönem izlerinin bir arada bulunduğu bu kentlerde yapılar, açık mekanlar ve kent içerisinde kalmış arkeolojik alanlar kentsel dokuyu oluşturarak kent kimliğinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu kentler de zaman zaman dönemin getirdiği şartlar gereği değişen ekonomik, teknolojik ve sosyo-kültürel dinamiklere ayak uydurabilmek için yeniden yapılanma sürecine girmektedirler. Birçok ülkenin yaşadığı bu benzer süreç Türkiye'de ve Avrupa'da farklı şekilde etkilerini göstermektedir.

Türkiye'de modern kent oluşturma sürecinin uygulamaya geçildiği ilk kent Ankara'dır. Ankara'nın kentleşme sürecine girmesindeki en etkileyici sebep Cumhuriyet'in ilanı ve Ankara'nın başkent olmasıdır. Modernleşebilmesi adına Türkiye'deki ilk planlar bu kent üzerine düşünülmüştür fakat göç hareketlerinden kaynaklı sorunlar neticesinde sağlıklı bir kentleşme süreci yaşayamamıştır (Altaban, 1998). Göç edenlerin gecekondularına yerleşmesi ve bu alanları sahiplenmesi durumu kentte rantların yükselmesini ve toplumsal yoksullaşmayı tetiklemiştir (Görmez, 2015). Tarihi alanların korunması meselesi modernleşme yolunda tam olarak yerine getirilememiş ve devamında suç üreten çöküntü mahallelerine evrilmiştir. Günümüzde halen güvenli bir kent inşa etme çabası kentsel dönüşüm ve konut projeleri çarpık kentleşmenin önlenmesi amacıyla hayata geçirilmektedir. Ancak bu bölgelerde yaşayan sakinlerin ekonomik sıkıntılarının devam etmesi, yeni inşa edilen yapıların pahalı olması kentlilik bilinci ile kentleşme sürecinin devam etmesini kesintiye uğratmaktadır. Dönüşüm projeleri kapsamında da mevcuttaki gecekondular ve benzer yapılar kaldırıp yerine yüksek gelir gruplarına hitap eden alışveriş merkezleri ve konutlar inşa edilmektedir. Orta ve üst gelirli olarak niteleyebileceğimiz gruplar Kızılay-Ulus gibi kent merkezini oluşturan alanları terk etmekte ve kamusal kurumlarda kentin dış çevrelerine taşınmaktadır. Ankara kenti genişleme politikasını

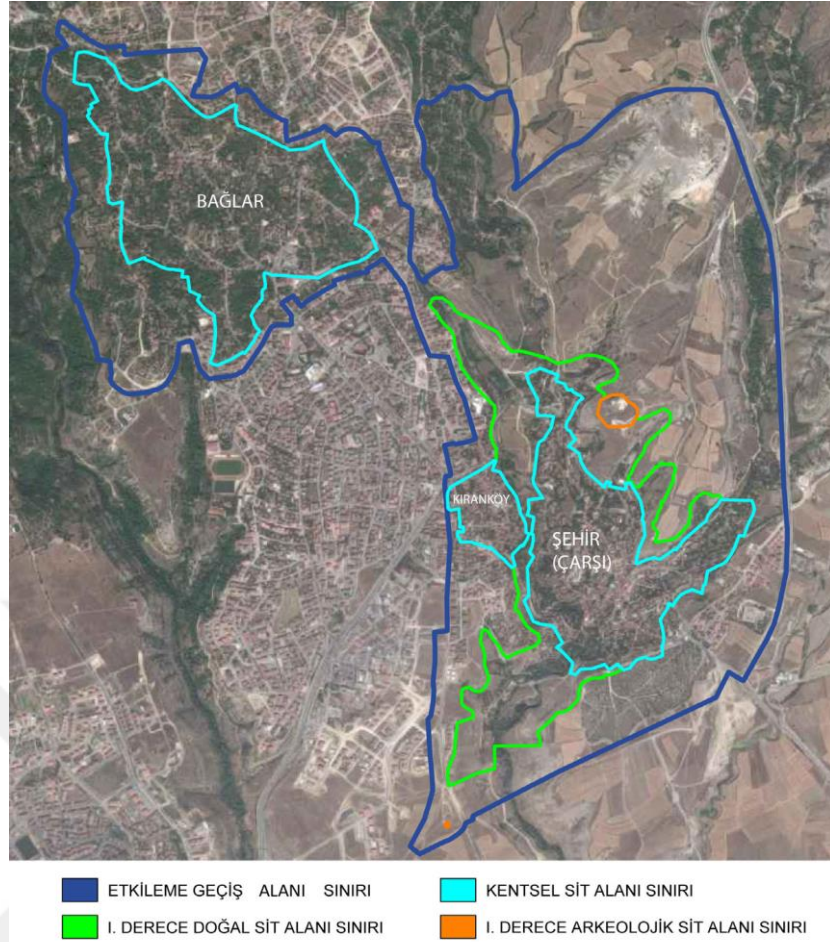
sermaye ve tüketim odaklı gerçekleştirdiğinden dolayı kent içerisinde tarımsal mekanlar, yeşil alanlar ve su kaynakları üzerinde ciddi baskılar oluşmaktadır (İrdem ve Lenger, 2021).

Batı Karadeniz Bölgesi içerisinde bulunan Safranbolu, geleneksel Türk toplum özelliklerinin kentsel ölçekte yansıtılmasını sağlayan tarihi ve kültürel mirası insanlara aktaran Türkiye içerisindeki önemli tarihi kentlerden birisidir. Ağırlıklı olarak Osmanlı Devleti'nin 18. yy. ve 19. yy. yaşantısını günümüze aktarmaktadır (Hatami, 2013) (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Safranbolu kent görünümü ve geleneksel konut dokusu (URL-1).

Kent içerisinde yeni bir mimari tarz aranmamış ve 1940lı yıllara kadar kent fazla değişikliğe uğramadan basit koruma ve onarımlarla mevcudiyetini korumuştur (Kuban, 2001). Demir- Çelik endüstrisinin kurulması ve ülkemizde hızlı değişme ve kentleşmenin yaşandığı 1950 sonrası dönemde Safranbolu herhangi bir bozulma içerisinde girmemiş ve kentleşme genel olarak Karabük'te ve Safranbolu'nun farklı bir kesimini oluşturan "Kıranköy – Hastarla" bölgesinde artmaktadır (Şekil 2.2) (Hatami, 2013).



Şekil 2.2. Safranbolu etkileme geçiş ve sit alanı sınırları (Yetiş, Turcan ve Dinçer, 2018).

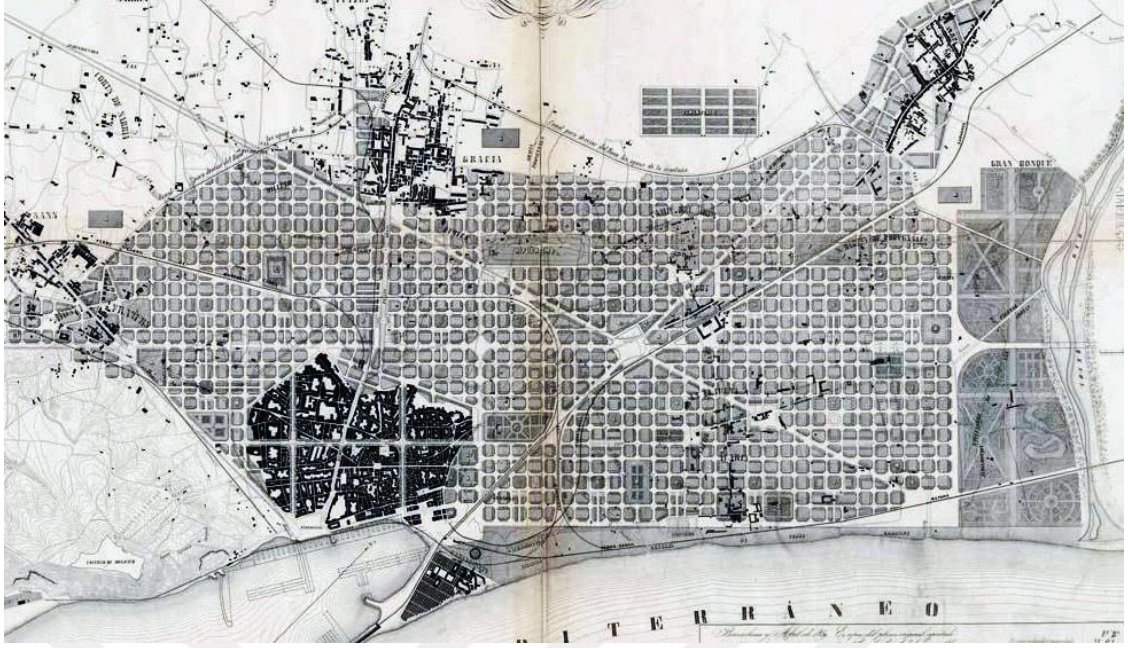
İskoçya'nın 1437 yılından itibaren başkenti olan Edinburgh Orta çağ ve Georgian Dönemlerine ait mimari yapılarıyla tanınmaktadır. Edinburgh, eski kent (the old town) ve yeni kent (the new town) olmak üzere iki yerleşim alanından oluşmaktadır (Sutcliffe, 1980) (Şekil 2.3).



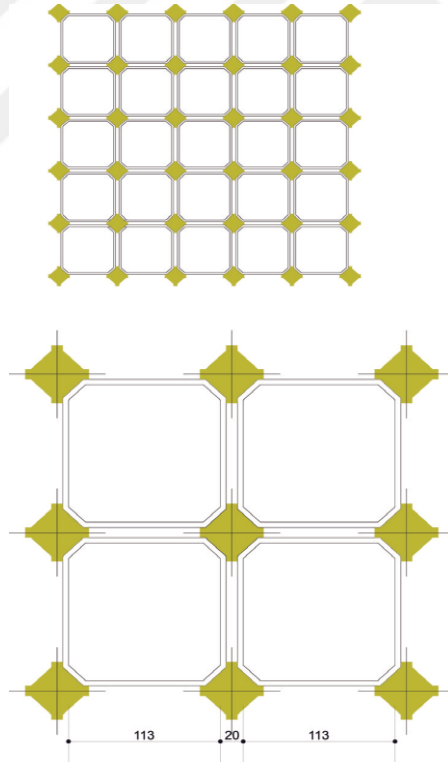
Şekil 2.3. Edinburgh the old town (solda) ve the new town (sağda) sokak dokusu (URL-2; URL-3).

Eski kent olarak bilinen bölge UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girerek yeni yapılaşmalara tamamen kapatılmıştır. 18. yüzyılda İskoçya'da meydana gelen İskoçya Aydınlanması, Sanayi Devrimi ve eğitimdeki başarılar ile Edinburgh'un nüfusu hızlı bir şekilde artmış ve the old town artan nüfusun ihtiyaçlarını gidermekte yetersiz kalmıştır. Artan konut ihtiyacının giderilmesi Edinburgh'un içerisine yeni bir yerleşme alanının (the new town) inşa edilmesi ile sağlanmıştır. Edinburgh'ta yaşanan kentleşme süreci kentsel estetiğin korunması ile gerçekleşmiş, yeni yerleşim bölgeleri doğal ve tarihi özelliklere sahip çevrenin korunarak geliştirilmesi ile oluşmuştur (Berry, 1997).

İspanya'da endüstrileşme ile başlayan kentleşmenin en önemli merkezleri Bilbao, Barselona ardından Madrid, Zaragoza, Valencia, Sevilla ve Gijon kentleridir. İspanya, kentleri eski ancak sanayileşme ve modernleşme sürecinde karşılaştığı güçlükler nedeniyle kentleşmesi yeni olan bir ülkedir. 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyıl başlarında İspanya kentlerinde kentsel sistem tekrar ele alınmıştır. Bu bağlamda kent duvarları dışına büyümenin başlaması ve bu doğrultuda Ensanche adlı kent ilavesi planlarının hazırlandığı görülmektedir. Sanayi Devrimi öncesinde İspanya kentlerinin görünümü liman, eski kent, eski kenti çevreleyen tarım alanlarından ve bunların çeperindeki köylerden oluşmaktadır. Sanayi Devrimi sonrasında Ensanche büyüme ve genişleme planlarının yapılması söz konusu olmuştur. Ensanche planlarındaki yaklaşım ise temel olarak grid ve tarihi merkezin devamı niteliğindeki büyümelerden meydana gelmektedir (Şekil 2.4), (Şekil 2.5) (Gürel, 2008).



Şekil 2.4. İldefonso Cerda (1859) Barselona planı (Urbano, 2016).



Şekil 2.5. Barselona'nın temel ortogonal sokak ızgarası (Urbano, 2016).

1992 yılında Barselona kentinin Olimpiyat kenti olarak seçilmesi ile kentteki dönüşüm projeleri hız kazanmış ve Barselona uluslararası bir turizm kenti haline gelmiştir. Deniz ile ilişkisi kopma noktasına gelen Barselona'nın kıyı bölgesindeki düzenlemeler ile kentin

kıyısı kamusal bir alan dönüştürülmüş ve Barselona ile başlayan kentsel projeler diğer İspanya kentlerini de etkisi altına almıştır (Gürel, 2008).

İtalya'daki kentsel dokunun teknik şekilde ele alındığı ve kent koruma uygulamalarında başarılı sayılan örneklerinden birisi de Bologna kentidir. Bologna, önemli bir yol bağlantısı üzerinde olmasından kaynaklı kavimlerin yerleşim merkezi haline gelmiştir. Bologna 12. yüzyıldan itibaren portiko toplulukları ile ünlü bir kenttir. Portikolar kentte 62 km'lik bir alanı kaplamaktadır. Portikoların bazıları ahşaptan, diğerleri taş veya tuğladan ve ayrıca bir caddenin bir veya iki tarafındaki yolları-meydanları kaplayan betonarmeden yapılmıştır. Portikolar, korunaklı yürüyüş yolları ve ticari faaliyetler için kent içerisinde önemli yerler olarak takdir edilmektedir. 20. yüzyılda gelişen beton kullanımı, geleneksel tonozlu çarşıların yeni inşa olanaklarıyla değiştirilmesine izin vermiştir ve Barca bölgesinde örneklendiği gibi portikolar için yeni bir mimari dil ortaya çıkmıştır (Şekil 2.6) (Alkan, 1994).



Şekil 2.6. Bologna portikoları ve kent görünümü (URL-4).

Kentte sürekli olarak meydana gelen nüfus artışı ile sınırlar genişlemeye başlamış ve yerleşme sur dışına taşma göstermiştir. XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren Bologna kenti surların dışına taşmaya başlamış ve kentte ekonomi üzerine kurulu olan düzen anlayışı öncekinden farklı bir şekilde devam etmiştir (Alkan, 1994). Demiryollarının inşası kent ile kırsal alanlar arasında devam ettirilen ulaşımı kolaylaştırarak kentleşme oranında artış meydana getirmiştir. 1881 yılında Societa Operaia di Bologna'nın kurulması ile şehrin görünümünde, trafik işleyişinde ve yapıların yenilenmeleri konularında bazı çalışmalar yapılmıştır (Habibi, 2005). Kentte koruma çalışmalarına başlanırken tarihi doku on üç bölgeye, bu on üç bölge de tekrar alt bölgelere ayrılarak alan üzerinde minimum müdahale hedeflenmiştir. Bologna'daki ilk düzenleme planı 1889 yılında yapılmış ve bu plan ile şehrin büyümesi ve yeni yolların yapılması, bazı caddelerin genişletilerek daha

işlevli hale getirilmeleri amaçlanmıştır (Alkan, 1994). 1960 yılına kadar burjuva sınıfının geleneksel kent dokusunu önemsemeyen tavrı ile bazı surlar yıkılmış ve tarihi merkezleri düzeyde tahribe uğramıştır (Nayır, 1979). 1960lı yılların başından itibaren ise kent sorunları konusunda bilinçlenmenin artması ile tarihi, estetik ve çevresel değerlerin korunması üzerine ilgilerin yoğunlaştığı gözlenmektedir (Habibi, 2005). İtalyan morfolojisi okulunun kurucusu Muratori, Bologna'daki gotik mimarinin teknik sorunlarını, stil ve çevre ilişkileri kapsamında yapı kültüründe süreklilik sağlamak adına yeni binaların inşası ile ortaya koymuştur (Marzot, 2002). Bologna'nın tarihi dokusunun zarar görmesini engellemek için gerçekleştirilen koruma planlarının genel amacı tarihi dokuya etkin bir görev vererek onu bölgenin sosyal ve ekonomik bütünlüğü ile entegre etmektir. Üçüncü sektör için merkez dışında yeni yerleşim alanları yaratılarak tarihi doku içerisindeki uyuşmayan tüm işlevler merkezden arındırılmıştır. Tarihi alanın daha etkin ve verimli kullanılabilmesi adına gerekli kentsel donatım ve servisler sağlanmıştır.

2.3. KENTSEL MEKANIN İNCELENMESİ VE KENT MORFOLOJİSİ

Kentler, kültürel gelenekler ve sosyo-ekonomik değerlerin farklı bağımsız gruplara etki etmesi ve bu bileşenlerin etkileşmesi ile meydana gelmektedir (Moudon, 1997). Bu ilişki ve bileşenler de kentin ortaya çıkışından günümüze kadar olan zaman diliminde incelenir. Kent içerisinde yer alan dolu ve boş alanların, sosyo-kültürel yapı ve zaman kriteri doğrultusunda çeşitli alternatifler ile ilişkilendirilmesi ile de kentsel doku tanımı ortaya çıkmaktadır. Başka bir söylemle, iki veya üç boyutlu kentsel mekân öğelerinin yer, zaman ve insana bağlı olarak oluşturduğu örüntüler kentsel dokuyu oluşturmaktadır (Ching, 2004; Gallion, 1950). Kent dokularını oluşturan önemli bileşenlerin başında biçimsel unsurlar gelmektedir. Unwin (1920) tarafından kent dokuları, düzenli ve düzensiz olarak iki başlıkta tanımlanmaktadır. Düzenli kent dokuları ise, doğrusal, dairesel, ışınsal ve diyagonal olmak üzere tekrar alt başlıklara ayrılmaktadır.

Zorlu (2008)'ya göre, kentsel doku tipolojisini belirleyen en etkin kriter dokunun omurgasını oluşturan araç-yaya trafik akışının sağlandığı kentsel açık alanlardır. Kentsel açık alan dolaşımının temelini oluşturan noktasal ve çizgisel mekanlar, Lynch'in (1960) ifade ettiği "kentsel mekânın imaj unsurları" arasında yer almaktadır. Kentin nirengi alanları, kente imaj sağlayan kesişme ve düğüm noktaları (nodes), noktasal mekanlar; kent içinde akışı sağlayan, alt veya noktasal mekanları birbirine bağlayan bağlantılar

(paths) ise çizgisel mekanlar olarak tanımlanmaktadır. Noktasal ve çizgisel mekanlara kentin okunabilirliğini öğrenme boyutunda bakıldığında noktasal mekanların kapalılık düzeyi yüksek, durağan ve sakin; çizgisel mekanların ise canlılık hissi yüksek, akıcı ve hareketli alanlar olarak ifade edildiği görülmektedir (Krier, 1979).

Kentin yapısı ve bileşenlerinin kent formu ile birlikte ele alınması ve bunlar arasında bir bağ kurulması da kent morfolojisi olarak ifade edilir. Kent morfolojisine dair çalışmalar kentlerin tarihi kadar eski değildir. Kent morfolojisi dünya genelinde birçok bilim insanı tarafından ele alınmış özellikle İngiltere, İtalya ve Fransa gibi ülkelerde morfolojiye dair kendi yaklaşımlarını dile getirmek amacı ile morfoloji okulları açmışlardır (Moudon, 1997).

İngiltere'deki morfolojik çalışmalar 1960lı yıllarda M.R.G. Conzen önderliğinde başlatılmış ve kentsel metodoloji morfolojisindeki çalışmalarında şehir ölçeğini kullanmıştır (Moudon, 1997). Conzen'in teorisine göre toplumlar kendilerini geçmişten tamamen soyutlamazlar ve daha önceden oluşturulmuş çevrelerde yaşarlar. Bu kentsel çevreler her toplumdaki birtakım silinen, değişen ve dönüşen izler taşır. Böylece kentin her bir dokusu genius locisini kazanmış olur (Whitehand, 1992). Conzen'a göre kentler toplumlara aittir, önemli kültürleri temsil eder ve bu yüzden kent morfolojisi çalışmaları kentin tarihi ile birlikte ele alınmalıdır. Kent, fiziksel donatıları ile toplumun temel çeşitli ihtiyaçlarına cevap verir. Bu ihtiyaçların değişmesi sonucunda kentler de değişir. Bu bağlamda özellikle zengin bir tarihi geçmişe sahip olan kentlerin şu anki durumuna katkı sağlayan kültürel süreçler incelenmelidir (Conzen, 2004).

İtalya da yürütülen çalışmalar ise daha küçük ölçekteki bina, tarihi alan ve mimariyi korumak adına Muratori tarafından başlatılmıştır. Bu iki okul önderliğinde başlatılan çalışmalar kent morfolojisini başka bir boyuta taşımıştır (Moudon, 1997). İtalyan Okulu kent morfolojisini İngiliz okulundan bir alt ölçekte ele alarak kent morfolojisini kentsel tasarımla ilişkilendirmiştir. Bu morfolojik yaklaşımla gelenek ve yenilik arasında bir bağ kurularak kendine has bir bakış açısı oluşturulmuştur (Marzot, 2002). Muratori modern yapıların bulunduğu alanlara geleneksel mimarinin kökenini inşa ederek bu ilişkiyi kurmaya çalışmıştır. Pisa'da uygulanan Roma mimarisi, Bolonya'da gotik ve Roma'da rönesans ve barok mimarileriyle modernizmin getirdiği teknik problemlerini stil ve çevre ilişkisinden kopmadan, mekânın bina kültürünü süreklilik sağlamak adına modern yapıların inşası ile ortaya çıkarmıştır (Marzot, 2002). Muratori şehirleri yaşayan

organizmalar olarak inceleyip tümevarım konsepti çerçevesinde kent formunu tek bir bina ölçeğinden bölgenin tamamına ilerleyen bir çalışma olarak gerçekleştirmiştir.

Daha sonra Fransa'da mimar Panerani ve Castix ile sosyolog De Paule'nin de bu konu üzerine katkıları ile kent morfolojisine sosyal bir boyut kazandırılmıştır. Bu üç okulun ortak gayesi ise modern mimarının, tarihi göz ardı etmesine karşı kurulmuş olmasıdır (Moudon, 1997). Fransız Okulu modernizmin geçmişten onarılamaz bir şekilde ayrıldığına ve tarihte yatan mimarlığın kökenlerinin yeniden inşa edilmesi gerektiğine inanmıştır. Fransız okulu entelektüel bir ortamda ortaya çıktığından morfolojik yaklaşımları sadece tasarım ve coğrafya boyutlu değil aynı zamanda edebiyat ve sosyal bilimleri de kapsamaktadır. Versailles Okulu bu anlamda tasarım ve inşa süreçlerine aynı zamanda değinmekte ve diğer morfoloji okullarının arasında durmaktadır (Moudon, 1997). Panerai'nin çalışmaları bu okulun yöntemini net bir şekilde ifade etmektedir. Kentleşmenin getirdiği karmaşık sorunlara girmeden, kentsel olgu ile alakalı iki zıt tavır gözlenebilir. Bunlar; sağlık, ulaşım, işleyiş gibi bahaneler doğrultusunda kenti yıkmaya, uzun bir vade de ise yok etme isteğine kadar varan toptan bir suçlama ve içerde bazı semtlerde ticaretin yeniden düzenlenmesiyle, dışarda ise bazı mekânların fiziksel dönüşümüyle kentsel olgunun tekrar inşa edileceğini destekleyen bir kent teorisi (Castex ve Panerai, 2005).

Kent morfolojisi kapsamındaki bütün okullar kent dokusu ve kent bileşenleri arasındaki ilişkiden yola çıkarak parça ve bütün hipotezine yoğunlaşmışlardır. Morfolojik çalışmaları kapsamlı olarak bakıldığında M. R. G. Conzen'in yaklaşımı kent ölçeğinde, Muratori'nin yaklaşımı tarihsel alanlarda ve bina ölçeğinde, Lefebvre'nin yaklaşımı sosyal boyutlu, Bill Hillier'in mekân dizimi yaklaşımı ise bilimsel açıdan veriler sunmaktadır (Moudon, 1977).

Kent morfolojisi, bir yerleşim bölgesinin fiziksel biçimlenişinin incelenmesi üzerine kurulan bir araştırma alanıdır. Bu dalda, bir yerleşimdeki kapalı ve açık mekanların bir araya gelme şekilleri, kentsel dokudaki farklılaşmanın fiziksel boyutta ele alınması adına çalışmalar yapılır. Bu tez çalışması kapsamında incelenen Mardin'in morfolojik dokusu, Conzen yöntemine dayanan olgular ile ele alınmıştır. Kentin tarihsel süreç içerisinde dönüşümleri ya da yeniden işlevlendirmeleri incelenerek kentsel alan kullanım durumları saptanmaya çalışılmıştır.

Ülkemizde yapılan kentsel morfoloji kapsamındaki çalışmalar incelendiğinde, mimarlık, peyzaj mimarlığı, kentsel planlama ve coğrafya gibi alanlar tarafından bu konunun çalışıldığı görülmektedir. Mıhçı Yıldırım (2022), kentsel morfoloji analizlerine dayanan çalışmasında “mekânsal suç” kavramını öne sürerek bu kavram ışığında mekânların kendi içinde, birbirleriyle ve insan davranışıyla olan ilişkilerini irdelemiştir.

Kaya (2019), kentleşme eğilimlerinden etkilenen Çorum kent fizyonomisinde kent morfolojisinin oluşması üzerinde etkili olan doğal, idari, sosyal, ekonomik ve politik faktörle ilişkili olarak mekânsal ve toplumsal yapıda meydana gelen değişiklikleri incelemiştir.

Eskidemir (2016), medeniyetlerin kültürel kompozisyonunun mekânsal yapı üzerindeki etkisini, kent morfolojisi ve mekan dizimi yöntemiyle açıklamıştır. Örnek alan olarak Antalya – Cenova, Antakya – Verona, İznik – Lucca ve Bursa – Ravenna kentlerini karşılaştırmalı olarak incelemiştir.

Bilgi (2010), Ankara kentinin morfolojik evrimini açıklayan, Soygeniş (1995) ise İstanbul’daki konutların mekansal dönüşümüne yönelik çalışmalar yapmışlardır. İkisi de morfolojik dönüşümleri mimari mekân ölçeğinde çözümlenmişlerdir.

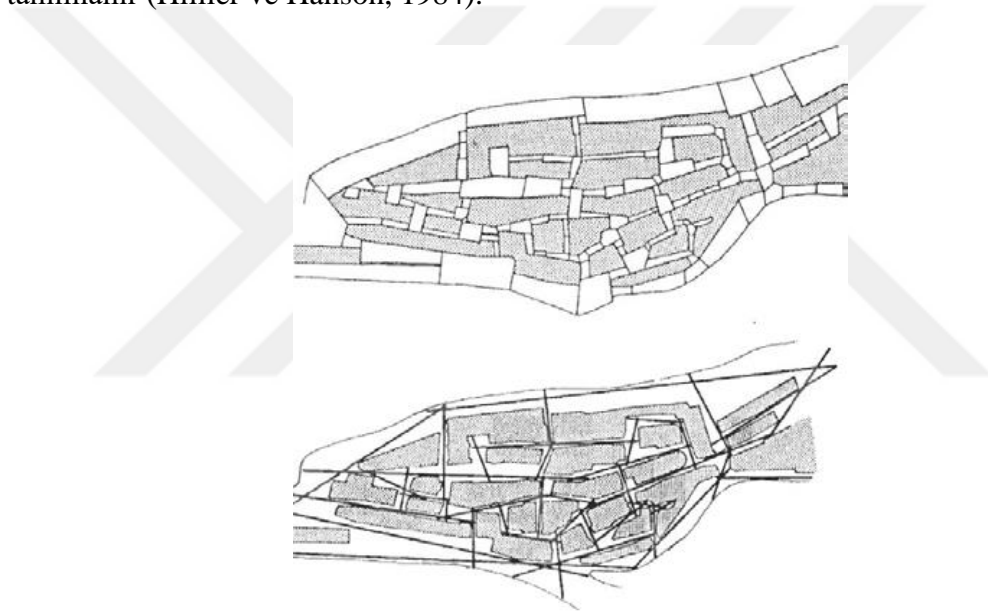
2.4. SPACE SYNTAX (MEKAN DİZİMİ)

Space Syntax (mekân dizimi yöntemi) 1970li yıllarda Londra Üniversitesi, Barlett Mimarlık Okulu, Bill Hillier, Julienne Hanson ve iş arkadaşları tarafından mekânı temsil, analiz ve yorumlayan bir teori olarak geliştirilmiştir ve ‘The Social Logic of Space’ (Mekânın Sosyal Mantığı) isimli kitap ile açıklanmıştır (Hillier ve Hanson, 1984). Matematiksel verileri kullanması ve bilgisayar teknolojisi ile tekil bina ölçeğinden kent ölçeğine kadar birçok farklı ölçekteki mekanların yapılandırılmalarında analiz yapabilmektedir. Bu özellikleri sayesinde dünya genelinde birçok araştırma ve tasarım sürecine mekân dizimi yöntemi dahil edilmektedir.

Kentler fiziksel olarak, mekânın ve altyapının bir araya gelmesiyle oluşur ve bu oluşumların sosyal boyutu ise kentsel yaşamı meydana getirmektedir. Mekân dizimi yöntemi de bu iki kavram arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Bu yöntem sonucunda şehrin kullanıcıları olarak yerel ve yabancı olmak üzere iki farklı kullanıcı profili ortaya çıkmaktadır. Mekân dizimi, araç ve yaya olmak üzere kent mekanındaki hareket

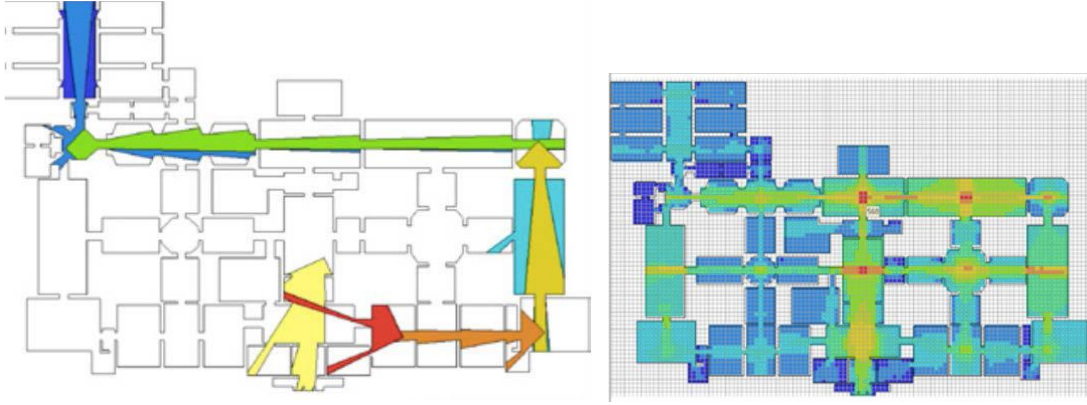
düzeyinde de veriler sunmaktadır. Bu veriler oluşturulurken mekânın, o mekânı kullananların hareketlerini yönlendirdiği ilkesi esas alınmıştır. Bu doğrultuda hareket ve mekân kullanımı, kent formu ile yakından ilişkilidir (Hillier ve Hanson, 1984).

Mekân dizimi yöntemi ele aldığı sistemi analiz ederken kendisinin geliştirdiği; tercih, bağlanabilirlik, bütünleşme ve anlaşılabilirlik kavramlarını kullanır. Bu kavramları da yine kendisinin geliştirdiği aksiyal, konveks ve eşgörüş konseptleri ile birlikte ele alır. Mekân sentaksının temel amacı ise bütünleşme, derinlik, sinerji ve diğer parametreleri ulaşılabilirliğin analizinde kullanarak mekânı aksiyal, konveks (dışbükey) ve ızgara parçalara bölmektir (Şekil 2.7). Aksiyal harita, en az sayıdaki en uzun aksiyal çizgi, dışbükey harita ise bir sistemi kaplayan en az sayıdaki en büyük dışbükey alanlar olarak tanımlanır (Hillier ve Hanson, 1984).



Şekil 2.7. Bir Fransız kasabasının konveks haritası (üstte) ve aksiyal haritası (altta)
(Hillier, Burdett, Peponis ve Penn, 1987).

Mekân dizimi yönteminde kullanılan görsel analizlerin temeli de 1980 yılında, Braaksm ve Cook tarafından bir havaalanındaki yolcuların mekân ile görsel bağını analiz etmek için ortaya çıkarılmıştır. Bu yöntemle bir plan gridlere bölünerek mekânsal sistem içerisindeki bir noktanın diğer noktalar ile ilişkisi görsel olarak analiz edilebilmektedir. Seçilen noktanın görünemez olduğu durumda ise kaç adımda diğer noktalar ile görsel bağının kurulabileceği analiz edilmektedir (Şekil 2.8) (Desyllas ve Duxbury, 2001).



Şekil 2.8. Depthmap programı görünürlük ilişkileri analizleri ara yüzü (Al_Sayed, Turner, Hillier, Lida ve Penn, 2014).

Eksenel analizlerin sonuçlarının yorumlanmasında her bir doğrunun diğer doğrular ile ilişkisinden elde edilen birçok sentaktik değer vardır. Bu değerler bütünleşme, tercih, bağlanabilirlik, kavranabilirlik, sinerji vb. dir. Bu tez kapsamında analizlerde kullanılacak değerlere de aşağıda sırasıyla yer verilmiştir.

Bütünleşme (Integration)

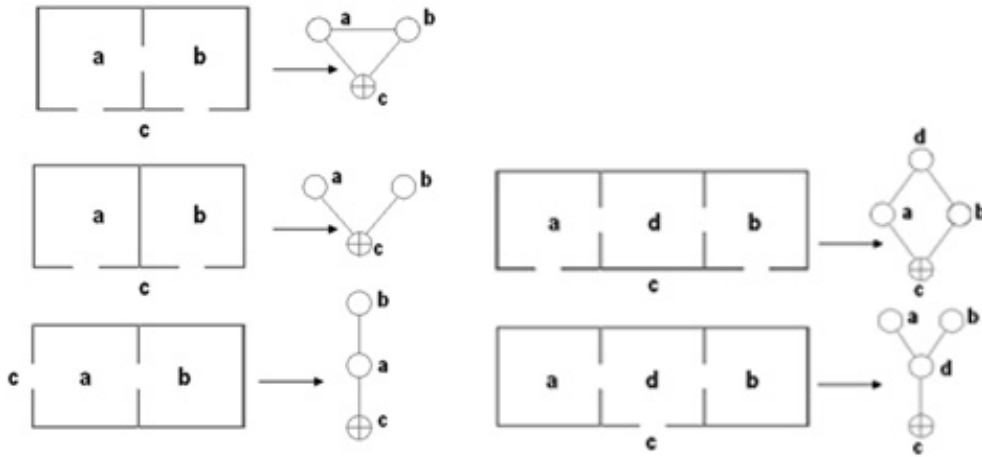
Bütünleşme (integration) aksel analizlerdeki en çok kullanılan değerlendirme kriterlerinden biridir. Hillier ve arkadaşları (1987), bütünleşme değerini bir mekâna ulaşılabilirlik ve sistem içindeki ulaşılabilirlik (to movement) kavramı ile ilişkilendirmişlerdir. Bütünleşme değeri sistem içerisindeki her bir doğrunun diğer doğrular ile ne kadar ilişkili olduğunu gösterir. Her çizginin diğer çizgilere göre farklı derinlikleri vardır ve diğer tüm çizgilere olan derinliği o çizginin bütünleşme değerinin matematik ifadesidir. En bütünleşik çizgiler en sık, en derin olan çizgiler ise en ayrışık olan akslardır. Yöntem içerisinde en bütünleşik alan kırmızı renk ile en ayrışık veya en derin mekanlar ise mavi renk ile ifade edilir. Dolayısıyla bütünleşme ve ayrışma dağılımı kırmızıdan mavi-mor renge doğru bir skala ile gösterilmektedir (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Londra Global Entegrasyon/Bütünleşme haritası (Hillier, 1996).

Bağlantılılık (Connectivity)

Bağlantılılık değeri mevcut bir mekân veya aksın başka kaç adet aks veya mekân ile doğrudan bağlantılı olduğunu hesaplamaktadır. Bağlantılılık değerinin yüksek olduğu mekanlarda güçlü bağlantılar kurulurken düşük olan mekanlarda ise zayıf bağlantıların olması söz konusudur. Güçlü bağlantıların olduğu noktalarda aynı zamanda erişilebilirlik de yüksektir. Sonuç olarak bağlantılılık derecesinin artması ile yaya kullanımı da artmaktadır (Şekil 2.10) (Hillier ve Hanson, 1984).



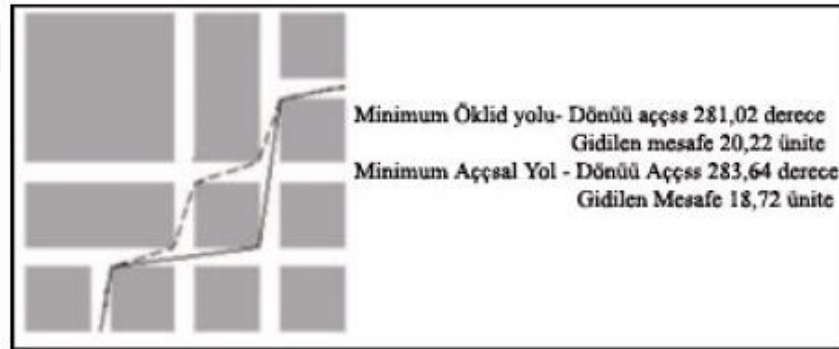
Şekil 2.10. Bağlantı farklılıklarına göre oluşturulan farklı erişim grafikleri (Hillier ve Hanson, 1984).

Tercih (Choice)

Hillier ve arkadaşları (1987) tercih değerini mekânın içinden geçen hareket (through-movement) ile ilgili olarak tanımlamışlardır. Alandaki tercih değeri, sistem içindeki tüm olası mekân çiftlerini bağlayan kaç tane direkt yolun incelenen bölge içinden geçtiğini analiz eden global bir ölçüm olarak tanımlanmaktadır.

Mekân diziminde analiz parametrelerinden birisi de “Radius” yani “Yarıçap” analizidir. Mekân dizimi yönteminde, açısal analizlerden (tercih ya da potansiyel kesintisiz hareket) arasındalık merkeziliği olarak da bahsedilmektedir. Kullanıcılar için grid bir sistem içerisinde kendilerine yer belirlemeleri daha kolaydır. İnsanlar hedef noktalarına varma konusunda daha az dönüş ve kavisleri tercih ederler. Açılı olan yollarda ise insan belleği 90 derecelik açılarla ilerleme eğilimindedir (Turner, 2001).

Açısal analizler ya da parça analizlerinde A dan B ye hareket etme sırasında (yaya, taşıt vs.) mutlak yön değişimi önemlidir. “en az yön değişimi” kavramı kapsamında iki nokta arasındaki min. açya sahip olan yol (MAP) ve min. mesafesi (Öklid ölçümü) olan yol arasında seçimler yapılır (Şekil 2.11) (Şıkoğlu ve Arslan, 2015).

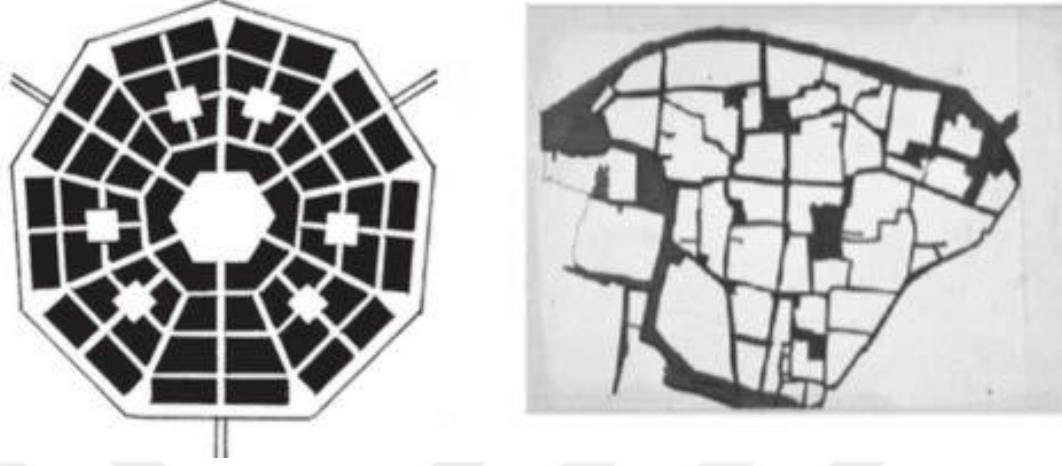


Şekil 2.11. Minimum öklid yolu ve minimum açısal yol (Şıkoğlu ve Arslan, 2015).

Kavranabilirlik (Intelligibility)

Herhangi bir mekânın veya dokunun bütünleşme ve bağlantılılık değerleri arasındaki korelasyon yapılı çevrenin kavranabilirlik (intelligibility) değerini vermektedir. Kavranabilirlik kavramı, bir kent dokusunun içinde bulunan kullanıcının, kentin küçük bir parçasından kentin tamamını kavrayıp kavrayamayacağını açıklamasıdır. Yani yerel ve global arasındaki bağlantının yansımasıdır. Kentlerin mekânsal organizasyonunun önemli bir bileşeni olan kavranabilirlik kullanıcıların kolay bir şekilde yön bulabilmesini ifade eder. Hillier ve Hanson (1984), kentlerin kavranabilir bir yapıda olabilmeleri için

okunabilirlik değerinin 0.45 değerine yakın olması gerektiğini, 0.2 ve daha küçük değerdeki mekanların kavranabilirliğin çok az olduğunu ifade etmişlerdir (Şekil 2.12).



Şekil 2.12. Kavranabilirliği yüksek ve düşük olan kent dokularına örnekler (Hillier, 2008).

Sinerji (Synergy)

Sinerji (synergy), yerel ve global bütünleşme değeri arasındaki korelasyon, diğer bir ifade ile parça bütün arasında kurulan ilişkidir. Sinerji kavramını yerel ve global strüktür ile alakalı olan okunabilirliğin farklı bir yorumu olarak değerlendirmekte mümkündür. Sinerji ve kavranabilirlik değerlerinin ikisi de kullanıcının mekânsal deneyimi ile ilgilidir. Sinerji yerel strüktür ile bütünün karşılıklı olarak birbirini ne kadar yansıttığının bir analizidir (Hillier, 1996). Sinerji değeri yüksek olan mekanlarda kullanıcılar strüktür içerisinde rahat bir şekilde hareket edebilmektedir.

Space syntax (mekân dizimi) yöntemi sadece mekânsal analizler özelinde değil farklı ölçekteki birçok analiz için kullanılabilir. Çok katmanlı ve karmaşık yaşam alanlarının tanımlanmasında, kent içerisindeki yaya hareketinin anlaşılabilmesinde, mevcut dokuya yapılacak olan müdahalelerin tespit edilmesinde, toplu kullanım alanı olan kamusal mekanlardaki yaya dolaşımında, suç-mekân ilişkilerinin tespiti gibi pek çok alanda mekân dizimi yönteminin kullanıldığı görülmektedir. Bu çalışma kapsamında kullanılan yöntemlerden birinin mekân dizimi analiz yöntemi olmasının en önemli sebeplerden biri yöntemin sosyal ve mekânsal ilişkileri sayısal olarak ortaya koymaya imkân sağlamasıdır. Kentsel morfoloji bağlamında, eski ve yeni doku arasındaki farklılaşan sonuçlara ulaşılması hedeflenmiştir.

3. KENTSEL YAŞAM KALİTESİ VE YÜRÜNEBİLİRLİK

3.1.‘YAŞAM KALİTESİ’ VE ‘KENTSEL YAŞAM KALİTESİ’

Yaşam kalitesi birçok disiplinin araştırma konusu olmuş ve üzerinde çeşitli tanımlamaların yapıldığı, tanımlaması üzerinde de genel bir uzlaşmaya varılamayan çok boyutlu bir kavramdır. Sosyal refah olgusu ve yaşam standartı ile yaklaşık olarak aynı anlamı ifade etmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) yaşam kalitesini;

“Kişinin kendi amaçlarına, beklentilerine, standartlarına ve çıkarlarına göre bir kültür ve değer sisteminde kendi yaşamını algılaması”

Olarak tanımlamaktadır.

Gill ve Feinstein;

“Hastaların kendi sağlık durumları ve/veya yaşamlarının sağlık dışında kalan alanı ile ilgili olarak hissettiklerini gösteren, kişisel algı”yı

yaşam kalitesi olarak ifade etmektedir (Gill ve Feinstein, 1994).

Holmes ve Dickerson ise;

“Bireyin günlük yaşamının bir parçası olan fiziksel, zihinsel ve sosyal faktörlere verilen bireysel cevaplarını temsil eden soyut ve karmaşık bir terim”

olarak ifade etmektedir (Holmes ve Dickerson, 2003).

Kentsel yaşam kalitesi ise, daha çok mimarlık ve kent plancılığı mesleği ile ilgilenen kişiler tarafından tarih boyunca geliştirilmiş bir olgudur. “Kentsel yaşam kalitesi” kavramı ilk kez 1960’lı tarihlerde Sosyal Göstergeler Hareketi (Social Indicators Movement) içinde ortaya çıkmış, doğal ve yapılı çevre ile ilgilenmiştir (Oktay, 2007). Yaşam kalitesi düşük şehirlerin oluşumlarına bakıldığında hızlı ve çarpık kentleşmenin ürünü oldukları görülmektedir, bunun tespit edilmesi ile birlikte “kent” ve “yaşam kalitesi” kavramları birlikte incelenmeye başlanmıştır (Turgut Yıldız, 2007).

Kentsel yaşam kalitesinin, kentte yaşayanların algılarının dışında ekinsek (kültürel), siyasal, toplumsal, yönetsel ve ekonomik boyutları da vardır. Kentte yaşayan her bireyin kentin onlara sunduğu olanaklardan (eğitsel, sanatsal, siyasal etkinlikler, ekinsek vb.) eşit

oranda yararlanması söz konusudur. Kentsel yaşam kalitesi yüksek kentlerde toplum içerisinde yatay ve dikey geçişler, kentle ilgili her konuda kolay bilgi edinilebilmesi, iş bulma kapasitesi, kent sakinlerinin kentsel alt yapı ve hizmetlerinden kolaylıkla yararlanabilmesi daha mümkündür (Geray, 1998).

Avrupa'daki yaşam kalitesinin güncel tartışmalarına bakıldığında Avrupa Birliği'nin (AB) yalnızca ekonomik hedefler doğrultusunda yapılan düzenlemelerin, bölgenin sahip olduğu sosyal ve kültürel değerlerin korunması ve geleceğe aktarılması konusunda yetersiz kaldığı görülmektedir. Burada da yaşam kalitesi olgusunun sadece ekonomik, sosyal ve çevresel olgularla ilgili değil, mimarlık ve kent çevresinin niteliği, tasarım değerleri, kültürel ve sosyal altyapının da kaliteli bir şekilde kurulması ile alakalı olduğu ortaya çıkmaktadır (Tağmat, 2007).

3.2. YÜRÜNEBİLİRLİK

Yürüme aktivitesi kentsel ulaşımın en eski biçimidir ve çoğunlukla sürdürülebilir bir ulaşım türü olarak bilinmektedir. Ulaşım teknolojisindeki büyük dönüşümlerin on dokuzuncu yüzyılda ortaya çıkmasına kadar çoğu şehir yürünebilirliği destekleyen şekillerde yapılandırılmıştır (Newman ve Kenworthy, 1999).

Yürünebilirlik kavramında yoğunlaştırılan temel fikirlerin çoğu yeni olmaktan uzaktır, yeni olan şey ise yürünebilirlik kavramını işlevsel hale getirme, biçimsel ölçütler, değerlendirme yöntemleri, kentsel tasarım ve geliştirme girişimlerinin çoğalmasdır. Yirminci yüzyılın ortalarından beri planlama ve kentsel tasarımla ilgili argümanlar Jane Jacobs, Kevin Lynch ve Camilo Sitte gibi akademisyenler tarafından kentsel yaşam kalitesi kapsamında tartışılmaktadır.

Yirminci yüzyılda bireysel taşıtlar ve toplu taşımacılık arttıkça yürünebilirlik, ulaşım planlamasında daha az belirgin hale gelmiş fakat gelecekteki kentsel sürdürülebilirlik endişesi ile yürüme aktivitesi tekrar gündeme gelmiştir. Enerji maliyetleri, yakıt kullanılabilirliği, hava kirliliği ve diğer çevresel faktörler nedeni ile kentsel yürünebilirlik konusundaki ilgi her geçen gün artmaktadır (Singh, 2015). Amerika'daki hastalıklar üzerine yapılan çalışmaların çoğunda ülkedeki sağlık sorunlarının genel olarak kentsel tasarım tabanlı olduğu ve tedavinin merkezinde yürünebilirlik kavramının varlığı belgelenmiştir (Speck, 2018). Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezlerinin (CDC) yaptıkları çalışmalara göre, gün içerisinde yapılan minimum 30 dakikalık yürüyüşler;

diyabet, yüksek kolesterol, kanser, anksiyete bozukluğu ve depresyon gibi hastalıkların görülme sıklığını düşürmektedir (Rafiemanzelat, Emadi ve Kamali, 2016).

Yürüme aktivitesinin sağlık alanındaki ve çevresel iyileştirmelerinin yanı sıra sosyal eşitliği arttırmada da olumlu etkileri görülmektedir (Rafiemanzelat, Emadi ve Kamali, 2016). American Journal of Public Health'e göre yaya odaklı mahalleler aynı zamanda bireysel ve toplu sosyal sermayeyi de arttırmaktadır. Sosyal sermaye, yerel yönetime katılım ve topluluk güveni gibi durumları ölçen kapsayıcı bir terimdir. Daha fazla sosyal sermaye daha sağlıklı bir toplum, azalan suç oranları ve hatta artan ekonomik faaliyet ile ilişkilendirilmiştir (Singh, 2015).

Yürünebilirlik arazi kullanımı ve ulaşım arasındaki bağlantıları inceleyen daha geniş bir araştırma alanının parçasıdır (Ewing, 1997; Handy, 1996) ve kent planlamacıları bu konunun doğası hakkında uzun süre tartışmışlardır (Ewing ve Cervero, 2002). Dünyadaki şehirlerin çoğu kent tasarım ve dokuları değiştirilerek daha sağlıklı ve dolayısıyla daha güvenilir yerler haline gelmektedir. Whyte'a (1980) göre gerçekten yürünebilir bir cadde binalardaki özel ya da yarı kamusal yaşam ile dışarıdaki kamusal dünya arasında sağlıklı bir ilişkinin kurulabildiği alandır.

Geleneksel yerleşim yerlerinde Jane Jacobs'un söylediği gibi "Eyes on the Street" (sokaktaki göz) yapılar doğrudan sokaklara açılarak, insanlar yaşadıkları tüm sokağın mülkiyetini almaktadırlar (Singh, 2015).

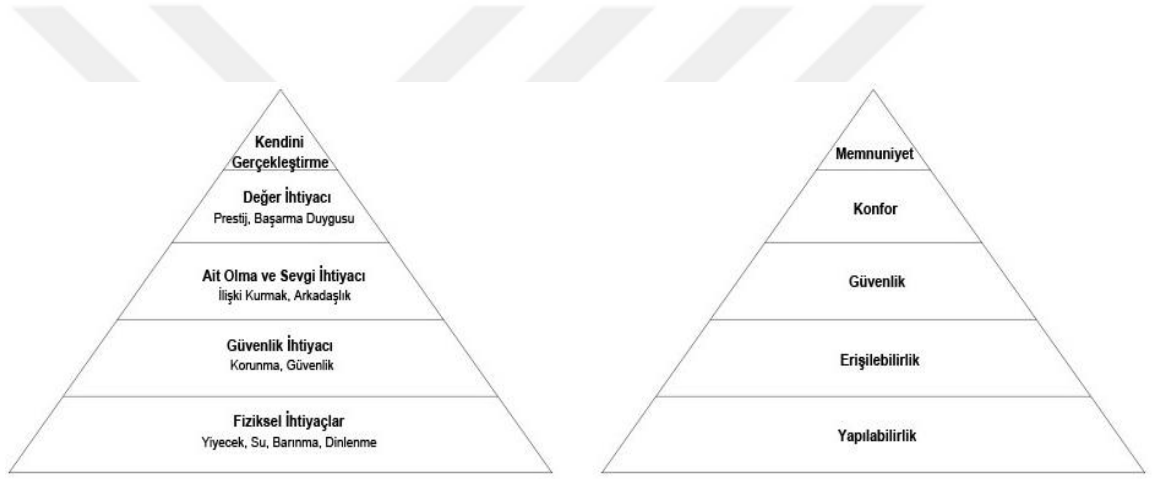
3.3. YÜRÜNEBİLİRLİK ÖLÇÜTLERİ

Kentsel mekandaki yürünebilirlik ve yakın çevresinin fiziksel biçimlenişi arasında önemli bir bağ bulunmaktadır. Yürünebilirlik ölçütlerinin genel olarak sınıflandırılabilmesi için literatürde çeşitli araştırmacıların farklı değişkenler üzerine çalışmaları mevcuttur.

McMillan (2005), kentsel form incelemelerine yaya erişilebilirliği ölçümünü de dahil ederek kavramsal bir çerçeve oluşturmaktadır. McMillan (2005) tarafından önerilen kuramsal çerçeve, kentsel form ile çocuğun okul ulaşımı arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Kentsel biçim çocuğun okula nasıl gideceğini doğrudan etkileyen bir faktör değildir. Bunu sağlayan farklı araçlar (mesafe, kullanılan taşıtlar) ve düzenleyici faktörler (ebeveyn tutumları, sosyal ve kültürel normlar, sosyo demografik özellikler) vardır.

Moudon ve Lee (2003), yürünebilirliğin ölçülmesinde kullanılmak üzere otuzdan fazla metodoloji geliştirmişlerdir. Metodoloji kapsamalarında genel olarak yerin özellikleri odak noktaları olmuştur. Bir kişinin yolculuğunun başladığı ve bittiği yerin özellikleri kentsel biçimin seyahat davranışını hangi açılardan etkilediğini kontrol eden unsurlara ulaşmaktadır.

Alfonzo'nun (2005) yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi, Maslow'un (1943) insan ihtiyaçlarının fizyolojik, güvenlik, sevgi/aidiyet, saygı ve kendini gerçekleştirmeyi içeren beş seviyeli bir hiyerarşi halinde düzenlendiğini öne süren ihtiyaçlar hiyerarşisine dayalı olarak geliştirilmiştir (Şekil 3.1). Bu önermede yürünebilirliği etkileyen faktörler çevresel faktörler ve ara süreçler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.



Şekil 3.1. a) Maslow'un (1954) ihtiyaçlar hiyerarşisi b) Alfonzo'nun (2005) yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi.

Alfonzo'nun (2005) teorisi yürüme kararlarını etkileyen faktörleri önceliğe göre yapılabirlik (feasibility), ulaşılabilirlik (accessibility), güvenlik (safety), konfor (comfort) ve memnuniyetten (pleasurability) oluşan beş kademeli bir hiyerarşi halinde düzenlemiştir. Yapılabilirlik, hiyerarşi içerisindeki en büyük paya sahip olan en temel ihtiyaçtır ve kişinin yürümeye sebep olan nedenini içermektedir. Ulaşılabilirlik, belirli bir zaman diliminde ulaşılacak nokta çeşitliliğini ve kentsel dokunun sürekliliğini ifade etmektedir. Güvenlik, kişinin suçtan korunması olarak ele alınmakta, taşıdığı anlam bakımından ise asayiş belirtmektedir. Konfor, yürüme esnasında yayaya kolaylık, uygunluk ve memnuniyet sunan çevresel faktörlerle sağlanmaktadır. Bütün aşamaların

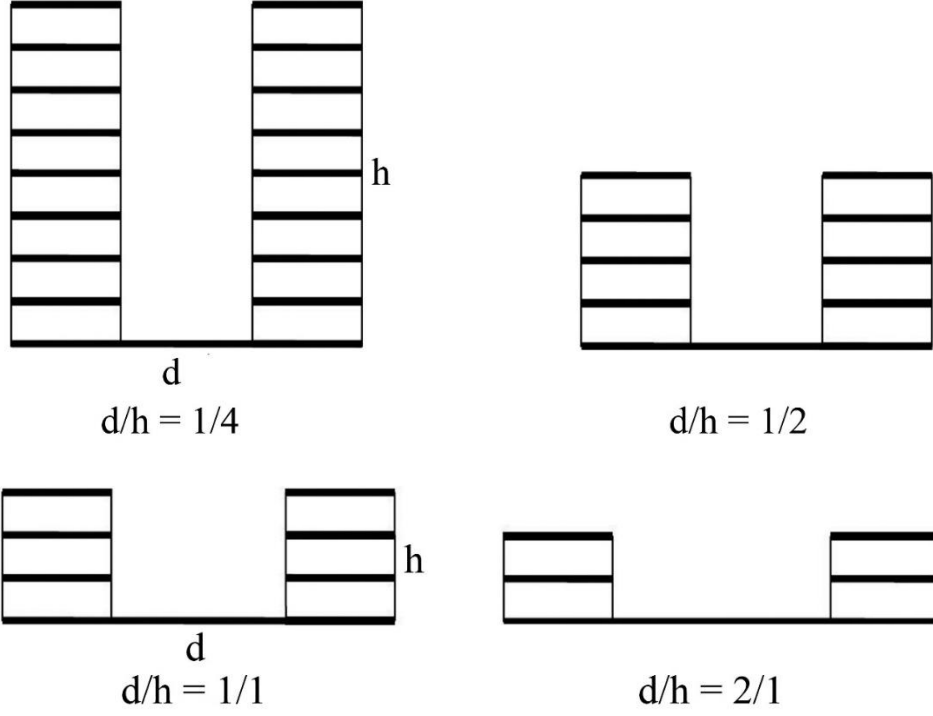
gerçekleşmesi ile memnuniyet aşamasına geçilmekte ve yaya yaptığı yürüme aktivitesinden keyif almaktadır.

3.3.1. Ölçek

Kentsel alanda yürünebilirliği etkileyen başlıca faktörlerden birisi ölçek kavramıdır. Yapı yükseklik ve genişlikleri, sokak genişlikleri, yapı adası büyüklükleri bu başlık altında irdelenmektedir. Kentsel planlamada coğrafi nesnelere mekânsal olarak nasıl anlaşılacağı üzerine yapılan çalışmalar ölçek kapsamında değerlendirildiğinde anlam kazanmaktadır (Lefebvre ve Nicholson Smith, 1991). Diğer bir bakış açısından ise, boşlukta faaliyet gösteren insanlar bir yer duygusuna sahip olduklarını hissettikleri süreçte mekânın-boşluğun belirli bir ölçek sınırı yoktur (Caltatinge, 2012). Mekân, mesafe, erişilebilirlik, başlangıç ve varış noktaları arasındaki koordinasyonda insan ihtiyaçlarının ölçeğini kendisi ayarlamaktadır (Campbell, 2016).

Yürünebilir çevrenin yaya için daha elverişli olması insan ölçeğine yaklaşması ile ilgilidir. Tersine bir durumda kullanıcıların hareketi olumsuz şekilde etkilenecektir. ‘İnsan ölçeği’, küçük ölçek anlamına gelmektedir ve ‘insan’ kelimesinin duyusal olarak küçük ölçekle kurduğu ilişkiden kaynaklanmaktadır (Licklider, 1965). İnsan ölçeği kavramı, kentsel alanlardaki şehre yürüyerek ulaşan kullanıcılar ile, bir taşıt penceresinden bakan kullanıcıları ayırt etmek için kullanılmaktadır. Her ikisinin içeriğinde de insan ögesi vardır fakat insan ölçeği yayaları ifade etmektedir ve kendisiyle birlikte ‘otomotiv ölçeği’ kavramını da ortaya çıkarmıştır (Burke, 2016). İnsan ölçeği yapı veya sokak biçimlenişi ile sınırlı kalmayıp kentsel mekân bağlamıyla da yakından ilgilidir. Sokakların ve meydanların insan boyutları ve algısıyla kıyaslanıp, karşılaştırılmasında kullanılmaktadır (Moughtin, 1992).

Sokak mesafelerinde insan ölçeğinden bahsedilebilmesi için iki katlı yapı aralarındaki sokakların 12 metre, üç katlı yapıların bulunduğu sokak aralarının yaklaşık 21-24 metre olması gerekmektedir. Sokak genişliklerinin 12 metre altında bulunduğu durumlarda yakın, 21-24 metrelik ölçülere kadar normal, 1.5 kilometre uzaklığa kadar da kamusal insan ölçeği olarak kabul edilmektedir (Moughtin, 1992). Cadde görünümü caddenin kesiti üzerinden yapılan ölçümler sonucunda tanımlanmaktadır. Cadde genişliğinin bina yüksekliğine oranı (d/h), cadde şeritlerinin uzunluğu, cadde yüzeyinin tasarımı etken faktörlerdir. Cadde genişliği arttıkça, caddenin görünümü ile orantılı olarak kapalılık hissi de azalmaktadır (Şekil 3.2) (Halu, 2010).



Şekil 3.2. Cadde genişliklerinin yapı yüksekliğine oranı (d/h) (Carmona, Heath, Oc ve Tiesdell, 2003).

Küçük ölçekli yapılaşma alanlarında sokakların daha dar ve daha çok bulunması taşıt trafiğini olumsuz, yaya geçişlerini ise olumlu yönde etkilemektedir. Küçük ölçekli yapı örüntülerinde kullanıcılar arası sosyal ilişkiler daha sıcak bir şekilde kurulmakta ve insan algısında daha fazla benimsenen mekanlar yaratmaktadır (Talbot, 1988).

3.3.2. Yoğunluk

Yoğunluk yerel etkilerinden kaynaklı kenti belirlemede önemli bir değişkendir. Yoğunluk insanların insanlara, farklı hizmetlere ve eğlenceye erişebilirliğini belirleyerek kentsel ilişkilerin gelişmesine olanak sağlar (Larice, 2013). Araştırmacılar tarafından yoğunluk genel olarak birim alana düşen insan ya da yapıyı çevreyi oluşturan binaların işgal ettiği arazi üzerindeki oran olarak ifade edilmektedir (Ewing, Meakins, Bjamson ve Hilton, 2011; Stevens, 1960).

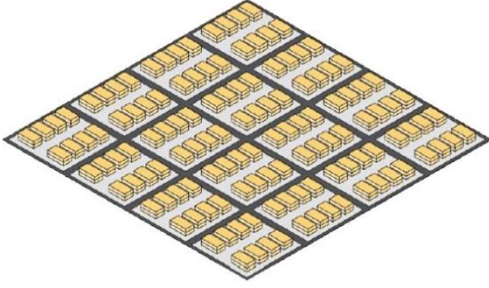
Kentsel yoğunluk Kriken'e (2010) göre evde ve işte kompakt, yüksek düzeyde erişilebilir insan yoğunluğu olarak tanımlanır ve her birinin farklı bir ölçüsü vardır. Farklı bir tanımla bir alandaki veya mekandaki insan sayısı olarak açıklanabilir. Kentsel yoğunluğun ölçülmesi 'birbiriyle ilişkili ve karşılıklı olarak bağımlı olan nüfus, doluluk ve konut yoğunluğu' olmak üzere üç farklı bileşenden oluşur.

Yoğunluk aynı zamanda konut doluluğunu ölçen bir kavram olarak da kabul edilir. Hektar başına kişi (pph), hektar başına konut (dph), hektar başına yatak alanı ve hektar başına yaşanabilir odalar gibi yoğunluğu hesaplamak için geniş ölçüm aralığını göstermektedir. Yaşanabilir veya iyi mekanlar; yoğunluk, konut ve nüfus arasında bir denge durumunu gerektirir. Konut ortamlarında, kalabalık olgusu çok sayıda insanın çok az sayıda konut birimine sığmaya çalışmasından kaynaklanabilmektedir (Campoli ve Maclean, 2007). Banliyöleşme sonucu kentlerin büyüyen formları yoğunluklarında azaltıcı etki göstermektedir. Kent çeperlerinin genişlemesi ile çevrelerindeki tarım alanları yok olmuş ve doğal çevre tahrip edilmiştir. Az yoğunluğa sahip alanlar ya da dönüm başı 4.5 konuttan daha az olan yerleşim bölgelerinde günlük yaşam izole olmuş çalışan iş gücü bulunması zorlaşmıştır. Bu yüzden yaşanabilir kentlerin idame ettirilebilmesi için kentlerin daha fazla saçaklanmaması yönünde önlemler alınmalı ve yapılı çevrede gerekli görülen alanlar üzerinde kentsel yenileme projeleri yürütülmelidir (Blumenfeld, 1967).

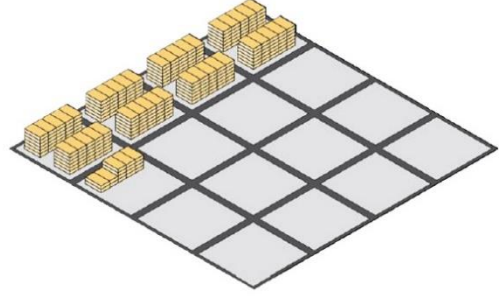
Sürdürülebilir şehirlerin yaşamak ve çalışmak için hem düşük hem de yüksek yoğunluklu alan seçenekleri sunması gerekmektedir. Yoğunluğu arttırmak için verimli geçişi desteklemek, yürümeyi teşvik etmek, kültür ve eğlence mekânlarına talebi arttırmak için çaba gösterilmelidir. Daha kullanışlı mekânların ve kentsel açık alanların üretilebilmesi yoğun ve kompakt tasarım sürecinden meydana gelmektedir. New York şehri kentsel canlılığın yüksek olduğu yoğun tasarım örneklerinden biridir. Yoğun ve kompakt tasarımlarda dikkat edilmesi gereken hususlardan bazıları: sokakların güneşten yeterince yararlanabileceği genişlikte olması, toplu taşıma araçlarının etkin bir şekilde kullanılabilmesi ve yürüme mesafesinde ihtiyaçların yanıt bulabilmesi gerekmektedir (Kriken, Enquist ve Rapoport; 2010).

Aynı yoğunluğa sahip iki farklı mahalle birbirinden farklı görünebilmektedir (Şekil 3.3). Ölçüm sonuçlarının aynı olması eşit derecede yoğun olarak algılanmalarını gerektirmez. Asıl önemli olan nokta tasarımın işlevidir: sokakların nasıl düzenlendiği, arazinin alt bölümlere nasıl ayrıldığı, binaların nasıl düzenlendiği ve detaylandırıldığı, sokaklardaki ağaç varlığı ve kaldırımların nasıl şekillendiğidir (Campoli ve Maclean, 2007).

SAÇAKLANMIŞ YERLEŞİM



KOMPAKT YERLEŞİM

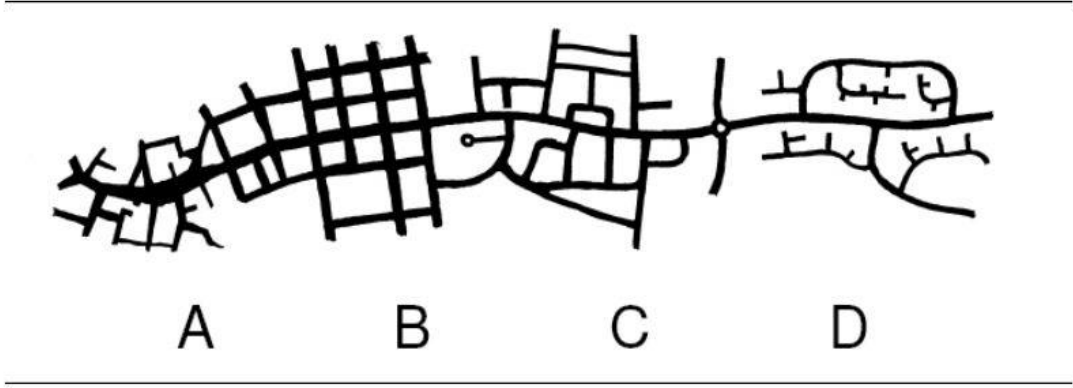


Şekil 3.3. Aynı alan üzerinde aynı birimler ile farklı alan kullanımı (Ertuğrul, 2019).

Kentsel büyüme üzerine yapılan yakın zamandaki araştırmalara bakıldığında kentlerin yoğunluklarındaki farklılıklar belirli ekonomik faktörlerden kaynaklanmaktadır ve bu doğrultuda kentsel tasarımlar oluşturulmaktadır. Daha yüksek yoğunluklu konut alanlarında kullanıcı refahını arttırabilmek için kent, çekici yaşam ortamları ile çeşitli tesislere kolayca erişilebilecek ve kentsel yaşamla ilişkili bazı dezavantajların üstesinden gelecek şekilde oluşturulmalıdır. Suç ve trafik sorunlarını en aza indirmek için mahallelerin durumu ve görünümünün iyileştirilmesi gerekmektedir (Burton, 2003). Yaşanabilir bir kent için insan yoğunluğunun yanında yeşil alan varlığı, alışveriş ve ticaret mekânlarının olması da gerekmektedir. Bu donatılar kent içerisinde bir bütün olarak ele alındığında yoğunluk anlam kazanmaktadır (Sim, 2009).

3.3.3. Sokak Örüntüleri

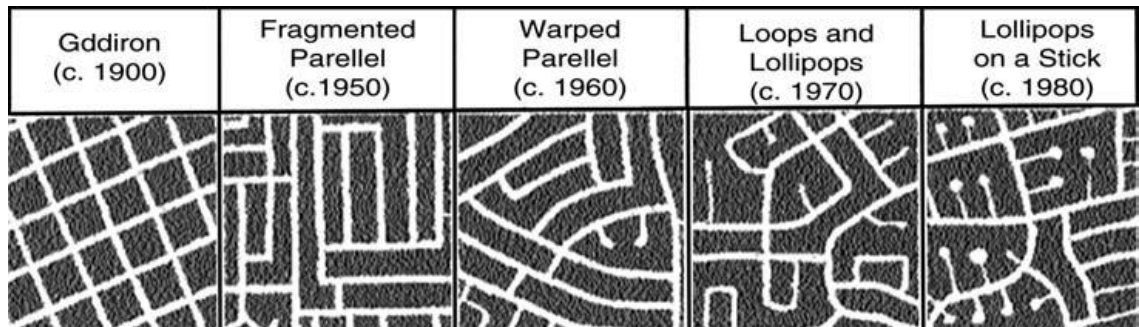
Sokak örüntülerinin literatürde çeşitli sınıflandırmaları bulunmaktadır. Bunlardan yaygın olarak bahseden kişilerden biri Marshall'dır. Marshall (2005) kentsel dokuyu oluşturan sokak örüntülerinin dört farklı biçimde oluştuğundan söz etmektedir. Dağıtıcı yollardaki eğrilikler ve bunların bir döngü şeklinde birbirine bağlanması teorisinin ana karakterini oluşturmaktadır (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. A B C D tipolojisi (Marshall, 2005).

Tarihi kent merkezlerinin tipik şeması A tipidir. A tipine sahip yerleşim alanlarında genel olarak yol hatlarında zayıflık, ışınsallığın gelişmemesi gibi durumlar gözlenmektedir. B tipi yeni kurulan ya da mevcutta var olan alanlara ek olarak yapılan yerleşimlerin tipik şemasıdır. Dört yol şeklinde kavşak noktaları ve çift cepheli yapılar bu gridal şemanın ana unsurlarıdır. C tipi yerleşim alanlarında en çok karşılaşılan şemadır. Ana arterden iki yana farklılaşmış olarak görülür. Fakat daha çok banliyö yerleşim alanlarında görülmektedir. D tipi ise daha çok yapılar arasında hiyerarşik bir ayrışımın olduğu kollara bölünen modern yerleşim bölgelerinde görülmektedir (Marshall, 2005).

Southworth ve Ben-Joseph (1993) sokak örüntüsü netliğinin, yöneliminin ve topografik duyarlılığının, bir topluluğun kendi imajını ve yer duygusunu önemli ölçüde şekillendirdiğini ifade etmişlerdir ve sokak örüntülerini beş kategoriye ayırmışlardır: ızgara, parçalı paralel, sarılı paralel, ilmekler ve lolipoplar, çubuk üzerindeki lolipoplar (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Sokak Örüntüleri (Southworth ve Ben-Joseph, 2003).

Izgara sistem, dik açılarla kesişen birbirine paralel caddelerin oluşturduğu dikdörtgen bloklulu basit bir sistemdir. Diğer sokak modellerine kıyasla daha fazla blok, kavşak ve

erişim noktasını içinde barındırır. Kullanıcılara en fazla rota seçeneğini sunarak en kısa yolculuk uzunluklarını oluşturur (Southworth ve Owens, 1993).

Parçalanmış paralel sistem, uzun-dar dikdörtgenler ve L-şekilli sokaklardan oluşan yeniden yapılandırılmış bloklara sahiptir. 1950'lerden sonra geleneksel ızgara sokak sisteminden parçalı ızgara sokak sistemine geçiş, yaya erişiminin ve otomobillere artan odaklanmanın azaldığını ortaya koymaktadır (Southworth ve Owens, 1993).

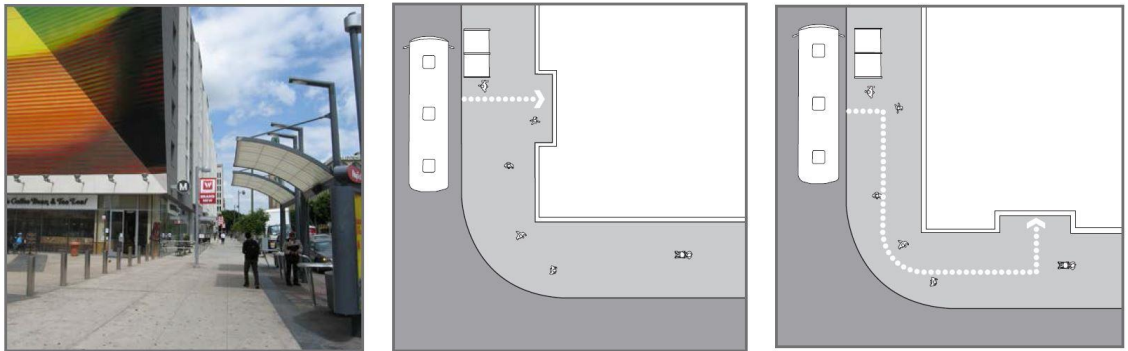
Çarpık paralel sokak sistemi, uzun-dar bloklardaki kıvrımlı sokakları, T kesişimleri ve L köşeleri içermektedir. Otomobillerin alt sokaklara erişimi kavşaklarda, cadde üzerinde, bloklarda ve erişim noktalarında önemli azalmalarla bu modelde daha belirgin hale gelmektedir (Southworth ve Owens, 1993).

Döngüler ve lolipop modelinde, döngüler ve lolipoplar kendi kendilerine dönme eğiliminde olan yönsüz bir sokak modeli oluşturmaktadır. Ama bağlantılar planda kolayca okunmayan birkaç cadde ile sınırlıdır. Bu sistem sınırlı rota ve az sayıda erişim noktasına sahip olduğundan çocuklar için nispeten güvenli olan sessiz sokaklar oluşturmaktadır (Southworth ve Owens, 1993).

Aks üzerindeki nokta sistemi, birkaç çıkmaz sokağın dallanarak oluşturduğu bir sistemdir. Gizlilik bu sistemde en üst düzeydedir ve kavşaklar rota seçeneklerini ve erişim noktalarını önemli ölçüde sınırlamaktadır (Southworth ve Owens, 1993).

3.3.4. Ulaşılabilirlik

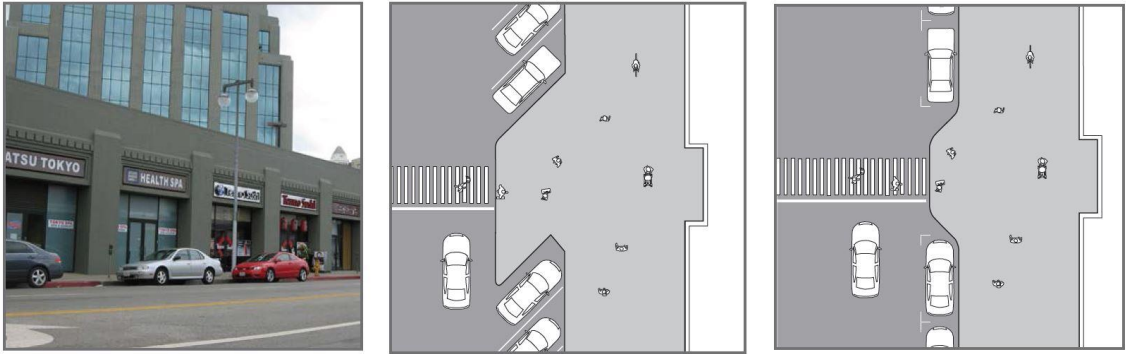
Ulaşılabilirlik, bir insanın gitmek istediği noktaya en kolay şekilde ulaşabilmesi anlamına gelen yürünebilirliğin önemli bir diğer kavramıdır. Ulaşılabilirlik, farklı araştırmacılar tarafından: toplu taşımaya erişim, park etme, yönlendirme ve engelsiz hareket gibi faktörlerle ele alınmıştır (Şekil 3.6) (CABE, 2002; Soutworth, 2005).



Şekil 3.6. Toplu taşımaya erişimin farklı uygulamaları (Walkability Checklist, 2008).

Kent içerisindeki ulaşılabilirlik sokak ağlarının biçimleniş şekliyle de yakından ilişkilidir. Izgara sistemine yakın yol şemaları daha hareket edilebilir alanlar iken, çıkmaz sokakların olduğu, organik bir formda oluşan sokak örüntülerine sahip, yapı adası büyük olan alanların da ulaşılabilirliği düşüktür. Taşıt odaklı oluşturulan geniş ölçekteki caddeler yaya dostu alanlar değildir (Kriken, Enquist ve Rapoport; 2010). Günümüz kentlerinde otomobil odaklı kentsel tasarımlar yaya hareketini azaltmış şehrin tamamını yürümek imkânsız hale gelmiştir. Ulaşılabilirlik için yerel ölçekte yürünebilirliğin, makro ölçekli kentlerde ise ulaşım sistemlerinin aktif olarak işleyebilir olması gerekir (Bosselman, 2008). Kent planlamalarının başında ulaşılabilirliği arttırmak amacıyla kent yüzey alanının yüzde yirmi ile otuz gibi bir oranda sirkülasyon alanlarına ayrılması gerekmektedir. Bu sayede artan yoğunluk ve alt yapı hizmetleri için daha kolay çözüm yolları üretilecektir (Kriken, Enquist ve Rapoport; 2010).

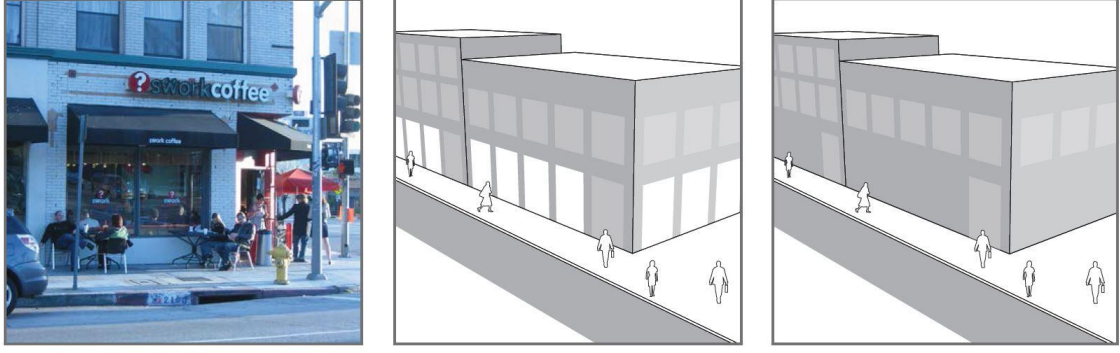
Soutworth'a (2005) göre istasyonların yerleşim ve ticaret bölgeleri için yaya erişimine izin verecek kadar sık aralıklarla ve genellikle 10-20 dakika yürüme mesafesinde olması gerekmektedir. Bazı durumlarda park alanları yaya hareketinde süreksizlik yaratan mekânlardır. Otoparkların, caddelerdeki çevreleme ve süreksizliği arttırmaları nedeniyle cadde tasarımlarında üzerinde durulması gereken bir konudur. İyi tasarlanmış bir otopark alanı süreksizlik oluşturmanın aksine; giriş yollarının devamı, garaj yolları ve otopark girişleri için kaldırım kesmelerinin yaya hareketi üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmektedir (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Cadde tasarımında farklı otopark şekilleri (Walkability Checklist, 2008).

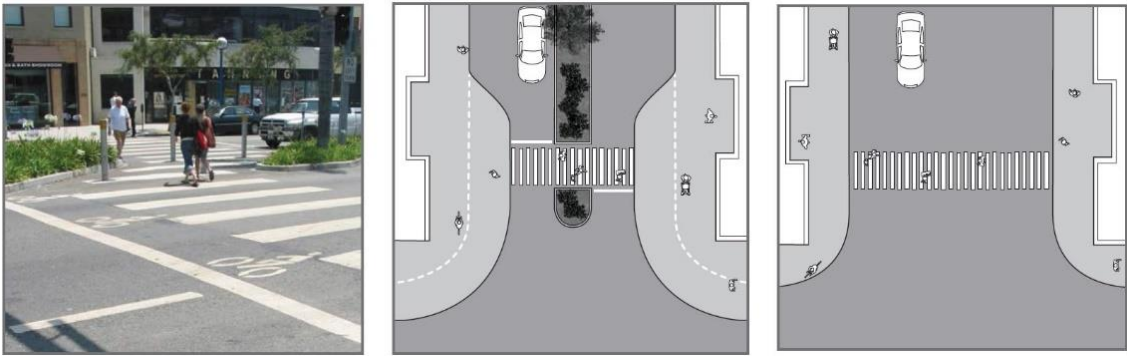
3.3.5. Güvenlik

Yaya güvenliği, Alfonzo'nun (2005) önerdiği hiyerarşik teoride üçüncü sırada yer almasına rağmen yürünebilirliğin en iyi anlaşılabilir ve en gelişmiş faktörüdür. Çünkü yayalar, kendilerini tehlikeden makul ölçüde uzak hissettikleri alanı kullanmak isterler.



Şekil 3.9. Yapı cephelerinde doğal gözetleme alanlarının oluşturulması (Walkability Checklist, 2008).

Sokakta başka insanların işlerini yapmaları veya kaza geçirme gibi bir yardım çağrısı anında seslerinin duyulacağına dair güvene sahip olmak yayalar için algılanan güvenlik bağlamında önem taşımaktadır. Aynı zamanda yayalar taşıtların oluşturduğu trafik tehlikelerinden de kendilerini korumak isterler. Yaya-araç çarpışmalarında kargaşaya karşı en iyi savunma şekli sürüş hızlarını düşük tutmaktır. Caddelerdeki şerit sayısı ve boyutları açısından otomobil kullanımına ayrılan alandaki herhangi bir aşırı genişlik, araç hızlarını daha yükseğe iterek yayaların yürüme isteğini azaltmaktadır (Şekil 3.10) (Massengale ve Dover, 2013).



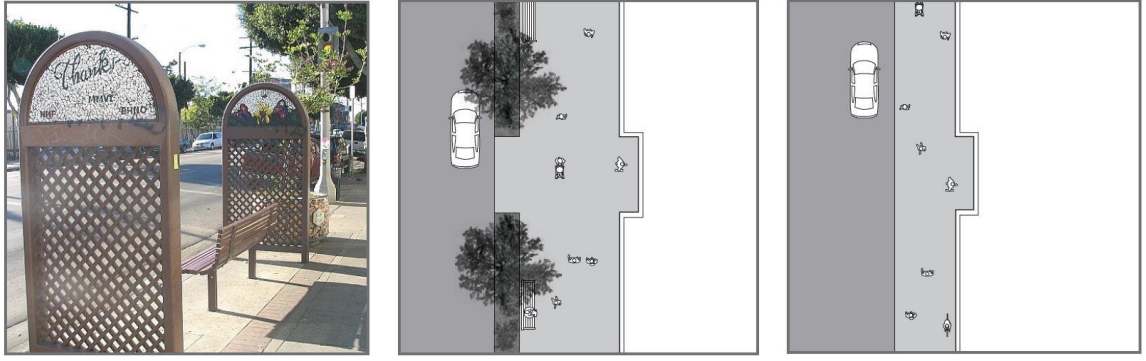
Şekil 3.10. Yaya yürüyüş yolu mesafelerinin farklı kullanımları (Walkability Checklist, 2008).

3.3.6. Sokak Kalitesi

Herhangi bir mekânın kalitesi, oradaki kullanıcıların ihtiyaçlarının tatmini olarak ifade edilebilmektedir. Yürüme ölçütlerinden biri olan sokak kalitesi kullanıcılar üzerinde o rotanın kullanılıp kullanılmayacağına zihindeki seçimdir. Kullanıcılar tarafından kalitesiz olarak nitelendirilen alanlar yürüyüş deneyimi için uygun değildir ve tercih

edilmezler. Bir alanın kaliteli olabilmesi için farklı araştırmacılar tarafından birçok değişken sınıflandırılmıştır. Kullanıcıların varış yerleri veya ilgi çekici olarak tabir edilen mekanlar genellikle insanların yararlı ve ilginç buldukları, istihdam, perakende ve eğlence amaçlı kullanımların yoğunlaştığı yerlerdir. Bu nedenle yerleşim alanları, okullar, alışveriş mekanları, otobüs durakları, istasyonlar, iş merkezleri gibi kilit noktalar arasında kaliteli alanlar oluşturulmalıdır.

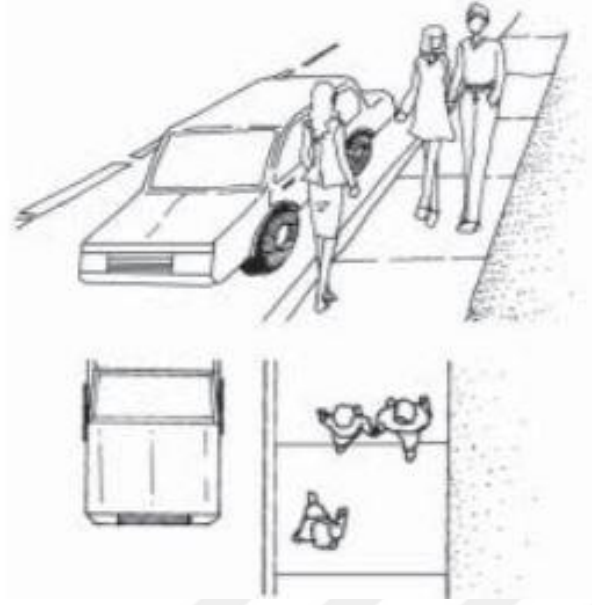
Yaya yollarının genişlik, asfaltlama, çevre düzenlemesi, tabela ve aydınlatma açısından iyi tasarlanması gerekmektedir. Kullanıcılar için en zorlu yaya yolu, birkaç şeritli gürültülü trafik, kirli hava, göz kamaştırıcı ışıklar ve gürültülü işaretlerin hâkim olduğu ağaçsız bir genişlik olan otomobil odaklı ticari şerittir (Şekil 3.11).



Şekil 3.11. Sokak mobilyaları ve yeşil alanın kullanımı (Walkability Checklist, 2008).

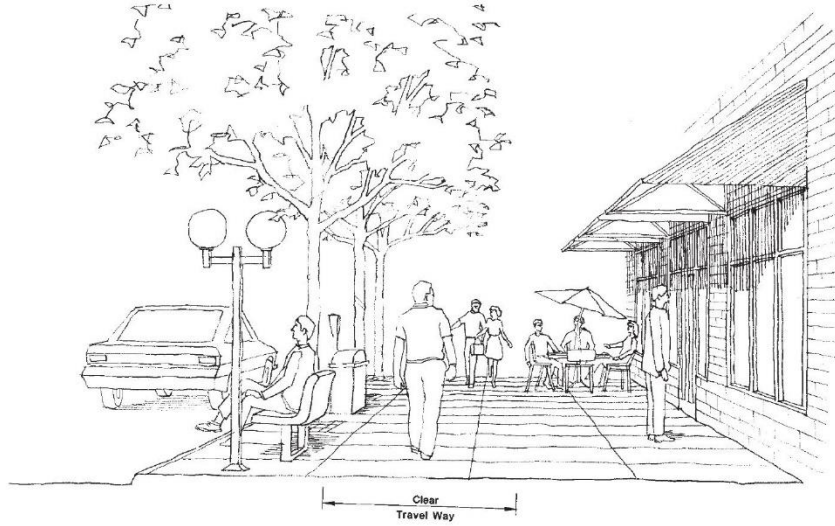
İşletmelere giden araba yollarıyla sürekli kesintiye uğrayan kaldırıma, gelişigüzel elektrik direkleri ve kutuları, sokak lambaları, trafik kontrol işaretleri, hidrantlar, posta kutuları ve park sayaçları hakimdir (Southworth ve Lynch, 1974).

İdeal yaya yolları kesintisiz, boşluksuz olmalı, yürümeyi ve tekerlekli sandalye erişimini zorlaştırabilecek çukurlar, tümsekler veya diğer düzensizlikler olmadan nispeten pürüzsüz bir yüzeye sahip olmalıdır. En azından 2-3 kişinin birbirinin yanından geçebileceği (Şekil 3.12) veya gruplar halinde yürüyebileceği kadar geniş ve çok kentsel mekanlarda çok daha geniş olmalıdır (Southworth, 2005).



Şekil 3.12. Kaldırım için geçiş standartları (Pedestrian ve Streetscape Guide, 2003).

Kent mobilyalarının seçimi ve yerleşimi, yürünebilir bir cadde yaratmak için önemli faktörlerdir. Doğru yerleşim ve seçim, kaldırım kalitesinin güçlendirilmesi ile kalmayacak, kente yaşamsal ve dekoratif bir alan oluşturacaktır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13. Engellerden arındırılmış yaya geçiş yolu (Pedestrian ve Streetscape Guide, 2003).

Sokak tabelaları, özel ve kamusal tabelalar olmak üzere iki gruba ayrılabilir. Sokakların çekiciliği yayalar üzerinde yürünebilirliği artırıcı niteliklerden biri olduğu için özel tabelalar, kamusal alanın estetiğine katkıda bulunmalı ve mekânın çekiciliğini arttırmalıdır. Ancak kamusal işaretler, kamusal alanların kullanımına ilişkin bilgi ve

kuralları sağlar. Kimi sürücüler, kimileri ise yayaları yönlendirir veya yol bulmaya yardımcı olur (Crankshaw, 2009).

Sokak aydınlatması, yol kalitesi açısından yürünebilir bir cadde oluşturmak için önemli unsurlardan biridir. Özellikle ticari bölgelerde sokak aydınlatmasının seyahat şeridini aydınlatmak, bina yüzeylerini, işaretleri ve diğer özellikleri aydınlatmak ve vurgulamak, yaya aydınlatması sağlayan kaldırımları aydınlatmak ve park alanlarını, sokakları ve kamusal alanları aydınlatmak gibi amaçları vardır (Crankshaw, 2009).

Sokak ağaçları, yürünebilir ortamlar oluşturmak, yaya alanlarının kalitesini yükseltmek ve sokak peyzajını tanımlamak için kullanılacak doğal tasarım öğeleridir. (Southworth, 2005), dikilmiş kenarlar gibi peyzaj öğelerinin, yayaları hareketli trafikten yalıtması, yayaları güneşten koruduğu ve sokak alanını tanımladığı iddia edilmektedir.

Appleyard ise trafik ve ulaşımın sokak kalitesi ile ilgisini ortaya koyarak insanlar üzerindeki etkisini araştırmak için yaptığı çalışmada, beş önemli etken ortaya koymuştur: suç olaylarına karşı emniyetli; temiz, çöpsüz bir görüntü; trafik sıkışıklığından uzak; uygun; çocuklar için iyi; ve yol boyunca satın alınabilir konutların varlığı (Appleyard, 1981).

3.3.7. Rekreatif İmkanlar

Yürünebilirlik genellikle bir alanın yaya dostu olma derecesinin ölçümü olarak bilinen bir kavramdır. Bu terim üzerine odaklanan kentsel tasarımcılar ve planlamacılar yaya tabanı ile iletişim, rekreasyon ve alışveriş için sürdürülebilir mekanlar oluşturma üzerine odaklanmışlardır. Rekreatif aktivitelerin optimum seviye de devam ettirilebilmeleri için yaklaşık 10 dakika yürüme mesafesinde ulaşılabilir olması beklenmektedir (Rafiemanzelat, Emadi ve Kamali; 2016).

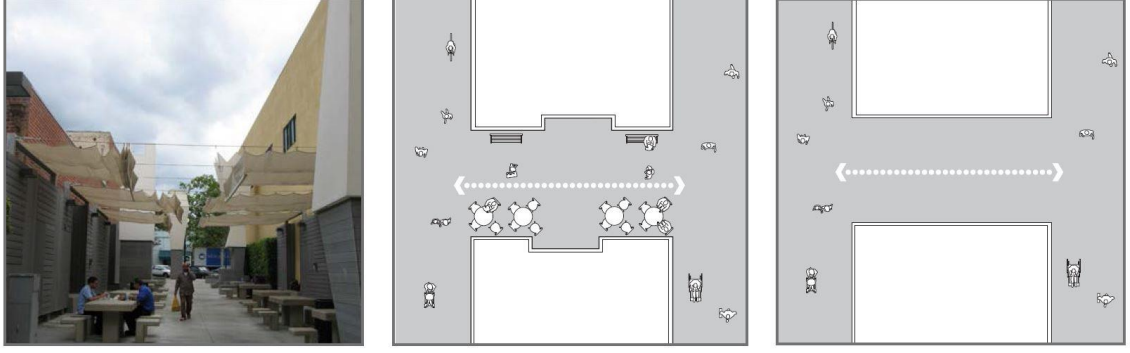
Sözlük anlamı olarak rekreasyon;

“İnsanların boş zamanlarında, eğlence ve spor amacı ile gönüllü olarak katıldıkları etkinlikler” (TDK, 2021)”

olarak tanımlanmaktadır.

Dünya genelinde artan nüfus ve kentleşme sonucunda insanların açık hava ve doğa ile etkileşimleri azalmış, ruhsal ve bedensel sağlıkları gerilemeye başlamıştır. Bireylerin sağlığı doğrudan buldukları ortam ile alakalı olduğu için kaybettikleri sağlıklarını geri kazanabilmek adına kısa ya da uzun süreli açık hava aktivitelerine, farklı bir söylemle

rekreasyonel aktivitelere ihtiyaç duymaktadırlar (Şekil 3.14) (Bell, 2008). Rekreasyonel aktiviteler; aktif ya da pasif, grup ya da bireysel olarak; doğayı deneyimlemek, gezi, eğlence, spor, kültürel etkinlikler, zevk veren olay veya resmi olmayan eğitimler olarak sıralanabilir (Hacıoğlu, Gökdeniz ve Dinç; 2003).



Şekil 3.14. İnsanların açık hava ile bağlantılarının artırılması (Walkability Checklist, 2008).

Rekreasyonel aktivitelere uygun olan kentsel mekânlar, kullanıcıların ihtiyaçlarına yanıt veren, demokratik ve anlamlı olmalıdır. İhtiyaca cevap veren mekânlar, tasarlanması itibariyle insanların ihtiyaçları için donatılmış alanlardır. Kamusal mekânlarda önem arz eden ihtiyaçlar rahatlık, dinlenme, aktif/ pasif katılım, keşfetme ve kişisel ihtiyaçlardır. Demokratik mekanlar, kullanıcılara bazı haklar tanımaktadır ve bu haklar tüm gruplar tarafından kullanılabilir. İçerik olarak kullanıcılara hareket etme özgürlüğü, geçici iddia ve sahiplik / iyelik için imkân sağlamaktadır (Carr, Francis, Rivlin ve Stone; 1992). Krier'e göre sokaklar insan ölçeğinde tasarlanmış, taşıtlar için uygun olmayan, binalar arasında kalan sirkülasyon mekanlarıdır. İyi bir sokak tasarımı şehrin yeşil dokusunu korumaya yardımcı olur, mikro iklimi etkiler ve şehrin doğal ekolojisinde etkin bir rol oynar (Bosselman, 2008).

Kent ölçeğindeki meydan ve parklar yüksek oranda kullanımı olan açık mekânların odağını oluşturmaktadır. Meydanlar: etrafı binalarla çevrili, gerektiğinde kontrol edilebilen, kamusal fonksiyonların işleyişini sağlayan, kültürel ve sosyal aktivitelerin yapıldığı alanlardır (Krier, 1979). Meydanlar, transit geçiş bölgelerine oranla daha fazla oturma ve yürüme eyleminin gerçekleştirildiği mekanlardır (Gehl, 2010). Bitiş veya başlangıç noktalarının park ve meydanlarla şekillendiği mekanların okunabilirliği daha da artmaktadır. Paris Louvre Sarayı ve Tuileries Bahçesi, İstiklal Caddesi bu duruma iki önemli örnek teşkil etmektedir.

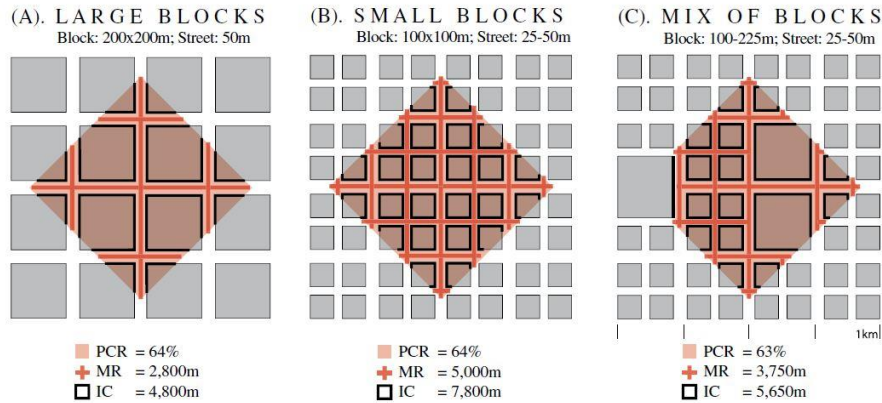
3.3.8. Geçirgenlik (Permeability)

Kentsel mekânda hareket etme kapasitesini ve etkileşim potansiyeli ile ilişkili olan bir diğer kavram da geçirgenlik (permeability)dir. Geçirgenlik genel olarak belirli bir kentsel morfoloji içerisindeki kamusal alanların nüfuz etme derecesi olarak tanımlanmaktadır (Marshall, 2005). Geçirgenliğin ölçülmesi için iki genel yaklaşım söz konusudur: birincisi şehrin kamuya açık olmayan kısımlarının kullanıcı akışlarını engelleme derecesini ölçmek, ikincisi ise kamusal yolların bu duruma ne ölçüde imkân sağladığını ölçmektir.

Batı şehirlerinde yapılan kent gözlemlerinde genel olarak 60 ile 90 m arasında değişen blok uzunlukları ve maksimum 120 m blok uzunluğuna sahip alanlar iyi geçirgenlik özelliğine sahiptir (Jacobs 1961; Whyte, 1988). Bu durumun aksine çok küçük blok uzunluğuna sahip alanlar ise yoğunluk, özel açık alan, cephelerin aktif kullanımı için olasılıkları kısıtlamaları nedeniyle dezavantajlara sahiptir.

Geçirgenlik kapsamındaki ikinci yaklaşım ise, bloklardan ziyade sokak ağları için geçerlidir. Berghouser Pont ve Haupt (2010) belirli bir bölgedeki toplam sokak uzunluğuna atıfta bulunmak için “ağ yoğunluğu” terimini kullanmışlardır. Fakat bu yoğunluk içerisine kavşak sayıları dahil edilmeyip yalnızca benzer sokak konfigürasyonlarının karşılaştırılması için kullanılabilmektedir.

Jacobs’un “kullanım havuzu” dediği şeyden türeyen ve herhangi bir hedef noktasına erişimi ifade eden kavrama “havza” denilmektedir (Jacobs, 1961). Havza ölçüleri alışveriş merkezleri, okullar ve toplu taşıma durakları gibi cazibe merkezlerine odaklanmaktadır ve havzanın kapsamı arazi alanı, sokak uzunluğu ve brüt taban alanına göre ölçülebilmektedir (Şekil 3.15) (Schlossberg, 2006).



Şekil 3.15. Yaya havzalarının ölçülmesi: üç morfolojik yöntem.

Havzanın önemi, genellikle genel/özel ara yüzlerde bulunan varış noktalarına erişimde yatmaktadır. Bu erişim genellikle ortalama bir yürüme mesafesi veya süresi için hesaplanmaktadır. Ortalama yürüme mesafesinin genellikle 400-500 m civarında olduğu varsayılır ancak çocuklar, engelliler ve yaşlılar için bu mesafe daha kısadır (Gehl 1987). Gruen (1965) ise, ortamın kalitesine ve hava koşullarına karşı koruma derecesine bağlı olarak 200 m (2 dk) ile 1.500 m (20 dk) arasında değiştiğini öne sürmüştür. İnsanların yürümeye hazır oldukları mesafe; yaş, cinsiyet, yaya alanının kalitesi, toplu taşıma istasyonları gibi temel çekicilere olan mesafe ve gezi amacı gibi çok çeşitli sosyal ve mekansal faktörlere bağlıdır (Gehl, 2010).



4. MARDİN

4.1. MARDİN İLİ'NİN KONUMU VE İKLİMİ

Mardin, 36° 55' ile 38° 51' kuzey enlemleri ve 39° 56' ile 42° 54' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan il 8891 km² genişliğinde bir yüzölçümüne sahiptir. Doğuda Hakkari, batıda Şanlıurfa, kuzeyde Diyarbakır ve Siirt illeri ile; güneyde ise Suriye ve Irak ülkeleri ile komşuluk yapmaktadır (Şekil 4.1) (URL-5).



Şekil 4.1. Türkiye Haritası.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde hâkim olan iki ayrı iklim türü bulunmaktadır; doğuya doğru gidildikçe karasal, batıya doğru gidildikçe Akdeniz iklimi özellikleri görülmektedir. Kentin kuzeyinde güneyine kıyasla yıllık yağış miktarı daha fazladır. Toros Dağları eteklerinde ve yükseltisi fazla olan kesimlerde yıllık ortalama yağış miktarı 1200–1300 mm. civarında yükseltisi az olan yerlerde ise 300 mm. olmaktadır. Meteorolojik verilere göre yağışlar en çok mart ayında görülmektedir; en yüksek sıcaklık ortalama 42,5 °C ile temmuz ayında, en düşük sıcaklık da -14,0 °C ile şubat ayında ölçülmüştür (Ticaret ve Sanayi Odası, 2019). Mardin'in Artuklu, Dargeçit, Derik, Kızıltepe, Mazıdağı, Midyat, Nusaybin, Ömerli, Savur ve Yeşilli olmak üzere on adet ilçesi bulunmaktadır (URL-5).

4.2. MARDİN İLİ'NİN NÜFUSU

Türkiye’de en farklılaşmış nüfusa sahip illerden biri olan Mardin’de; Türkler, Kürtler, Süryaniler, Araplar, Yezidiler ve Ermeniler geçmiş yıllardan itibaren beraber yaşamaktadır. Zaman içerisinde Yezidi ve Süryani nüfus miktarında göçler nedeniyle azalmalar meydana gelmiştir. 1960’lı yıllara gelindiğinde şehre göç hareketleri başlamış ve kır nüfusu oran olarak azalmaya başlamıştır (Çizelge 4.1). 1990 yılında dört ilçenin komşu illere bağlanması ile nüfus %14,4 oranında azalmıştır. 2000 yılı nüfus sayımında ilk defa kır nüfusu, kent nüfusunun gerisinde kalmıştır (URL-6).

Çizelge 4.1. Mardin Nüfusu (URL-6).

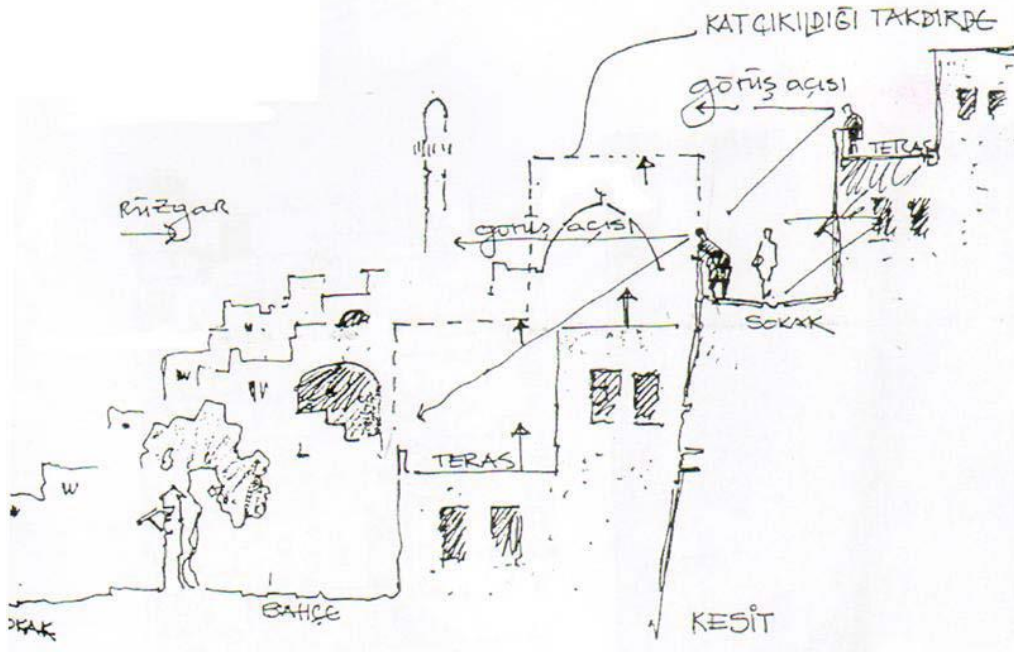
Yıl	Toplam	Şehir	Kır
1965	397.880	90.093	307.787
1970	453.092	119.852	333.240
1975	519.687	155.876	363.811
1980	564.967	192.004	372.963
1985	652.069	244.000	408.069
1990	557.727	249.032	308.695
2000	705.098	391.249	313.849
2007	745.778	428.611	317.167
2008	750.697	422.537	328.160
2009	737.852	422.284	315.568
2010	744.606	428.899	315.707
2011	764.033	446.226	317.807
2012	773.026	458.112	314.914
2013	779.738	779.738	-
2014	788.996	788.996	-
2015	796.591	796.591	-

4.3.MARDİN İLİ'NİN TARİHİ

Mardin tarihine ilişkin ilk bilgiler, efsanelere; ilk yazılı kaynaklar ise IV. yüzyıla aittir. Hammer tarihindeki efsanelerin birinde Pers Hükümdarı Ardeşir'in 'Marde' adlı kavimi bu bölgeye yerleştirmesinin sonucunda şehir bu isimle anılmaya başlamaktadır (Altun, 1971).

Dicle ve Fırat Nehirleri arasında kalan, içerisinde Mardin'in de yer aldığı bu bölgede M.Ö. III binli yıllarda sırasıyla Hurriler, Hurri-Mittonni, Asur, Med ve Babil gibi krallıklar hüküm sürmüştür. Şehrin genel olarak fiziki yapısını oluşturan erken tarihli yapılar ise Güneydoğu Anadolu'nun tamamında yüzyıllarca dini bir cemaat olarak yaşamış olan Süryanilere aittir (Alioğlu, 2000).

1108 yılından itibaren Artukoğulları Mardin'de yapım işlerine girişmişlerdir. Sarnıçlı evlerin yapılması ve evlerin girift bir şekilde birbiri üstüne bindirilmesi (Şekil 4.2) ile kentin merdiven şeklindeki silüetinin oluşması XIII. yüzyıldan itibaren coğrafyacıların notlarında bahsedilmektedir (Göyünç, 1969).



Şekil 4.2. Eski-Mardin'de görüş açısına göre girift yapılaşma (Okyay, 1990).

Artukoğullarından sonra Mardin'de yapısal faaliyette bulunan diğer devletler ise Akkoyunlu ve Osmanlılardır. Dini ve sosyal yapıların yapımı devam etmiş fakat dönemin

mimariye yeni yorum getirme anlayışı yerini geçmiş dönemlerin tekrarına bırakmıştır (Alioğlu, 2000).

Yerel yapım geleneğine özellikle Osmanlı Döneminde önem verilmiş, XIX. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. XIX. yüzyıldan itibaren Osmanlı mimarisi Batı'dan etkilenecek kente değişik işlevli yapılardan idare, kışla, okul binaları yapılmıştır. Cumhuriyet Dönemi ile birlikte Anadolu'nun genel olarak batı kısımlarındaki hızlı değişim Mardin'de etkisini daha yavaş bir şekilde göstermiştir. 1914-1915 yıllarında Almanların kente demir yolu yapmak için gelmeleri ile geleneksel dokuya ilk müdahaleler gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.2). Kenti ikiye bölen doğu-batı doğrultusundaki ilk otoyol o dönemde açılmıştır (Alioğlu, 2000).

Mardin'in önemli kamusal alanları;

- Tarihi Yerler:

Mardin Kalesi, Kız Kalesi (Kal'et Mara), Dara Kalesi, Revaklı Çarşı

- Camiler, Mescitler ve Kiliseler:

Ulu Camii, Şehidiye Camii, Şeyh Çabuk Camii, Reyhaniye Camii, Şeyh Şarran Mescidi, Mor Şimuni Kilisesi, Kırklar Kilisesi, Meryem Ana Kilisesi

- Medreseler:

Hatuniye Medresesi (Sitti Radviyye), Sultan İsa Medresesi (Zinciriye), Sultan Kasım Medresesi (Kasımiye), Marufiye Medresesi

- Zaviye ve Türbeler:

Hamza-i Kebir Zaviyesi, Cihangir Bey Zaviyesi, Hamza-i Sagir Zaviyesi, Şeyh Kasım Halveti Türbe-Mescidi, Şeyh Hamit Türbeleri

- Hamamlar:

Emir Necmeddin, Emineddin (Maristan) Hamamı, Radviyye (Savurkapı) Hamamı, Yeni Kapı Hamamı, Ulu Cami Hamamı

- Müzeler:

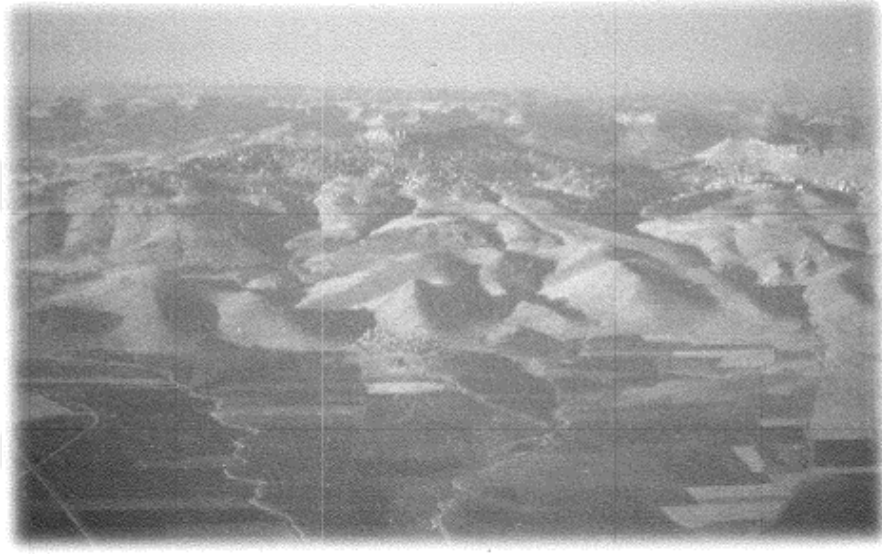
Mardin Müzesi, Sakıp Sabancı Kent Müzesi

- Manastırlar:

Deyrulzafaran Manastırı, Mor Yakup Manastırı, Meryemana Manastırı

4.4. MARDİN İLİ'NİN KENTSEL GELİŞİM VE İMAR DURUMU

Mardin yöresi ilkçağlardan günümüze kadar kuzey-güney ve doğu-batı kültür ilişkisinin birbirine kavuştuğu ve karıştığı yer olmuştur. Bu bölge tarımın burada doğmasından kaynaklı “Verimli Hilal” olarak adlandırılmaktadır. Verimli hilal içerisindeki neolitik ve kalkolitik kültürlerin geliştiği en önemli alanlardan birisi Mardin kentidir (Şekil 4.3) (Aydın, Emiroğlu, Özel ve Ünsal; 2001).



Şekil 4.3. Mardin Yöresi Silüeti (Dinç, 1938).

Mardin’de yerleşim 18. yüzyılda kale içinde başlamış 19. yüzyılın ortalarından sonra ise kale tamamen terk edilmiştir (Göyünç, 1991). Mardin’in kent silüetini bütünüyle değiştiren “cadde” ilk kez savaş sırasında Almanlar tarafından genişletilerek açılmıştır. Almanlar 1914-1915 yılında demiryolu yapmak için geldikleri kente arabaları giremeyince, bazı evlerle birlikte Patriye Kilisesi’nin bir kısmını da yıkarak caddeyi genişletmişlerdir (Şekil 4.4) (Aydın, Emiroğlu, Özel ve Ünsal; 2001).



Şekil 4.4. Alman Ordusuna Ait Araçların Geçebilmesi için Yıkılan Geleneksel Mardin Evleri (Noyan, 2005).

Kent Tanzimat Dönemine kadar kale içi ve dağın güney yamacındaki Yenyola kadar olan alan içerisindeki konutlar, çarşı ve ibadet mekanlarından oluşmaktadır (Küçük, 2013). Kent merkezi ve yerleşme yoğunluğu genel olarak çarşı civarındadır, çarşıdan uzaklaştıkça daha çok aşiretlerin ve Şemsilerin oturduğu düşük prestijli mahalleler görülmektedir (Aydın, Emiroğlu, Özel ve Ünsal; 2001).

Mardin 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin sınır şehri olmuştur. 1927 yılında şehre park ve bahçeler yapılmış, şehrin üç adet haritası çıkarılmıştır (Aydın vd., 2001). Sınırların surlardan oluştuğu Mardin'de 1950li yıllardan sonra doğu, batı ve güney doğrultularında bir genişleme söz konusu olmaktadır. Doğuda Savurkapı Mahallesi devamında bazı devlet yapıları ve sosyal konutlar, batıda ve güneyde ise düzensiz yerleşmeler, istasyon çevresinde okullar ve tesisler Mardin'de Cumhuriyet dönemi yapılanmalarını oluşturmuştur (Alioğlu, 2000).

Mardin'in ilk imar planı 1952'de ikincisi ise 1973 yılında yapılmıştır. 30 ve 40'lı yıllarda şehir nüfusu sürekli düşmekte, Mardin imar planı üzerinde çalışan Nezihe ve Pertev Taner tarafından bu durum göz önünde bulundurularak kentin inkişaf sahası daha küçük tutulmuştur (Taner, 1996).

Mardin 1960lı yıllardan itibaren köylerden gelen Kürt nüfusunun artmaya başladığı bir kent haline gelmiştir. Kırsaldan gelen nüfusun bir kısmı sanayi eksikliğinden dolayı işçileşmek yerine esnaflaşma yoluna gitmiştir. 27 Mayıs darbesinden sonra 1964 yılında

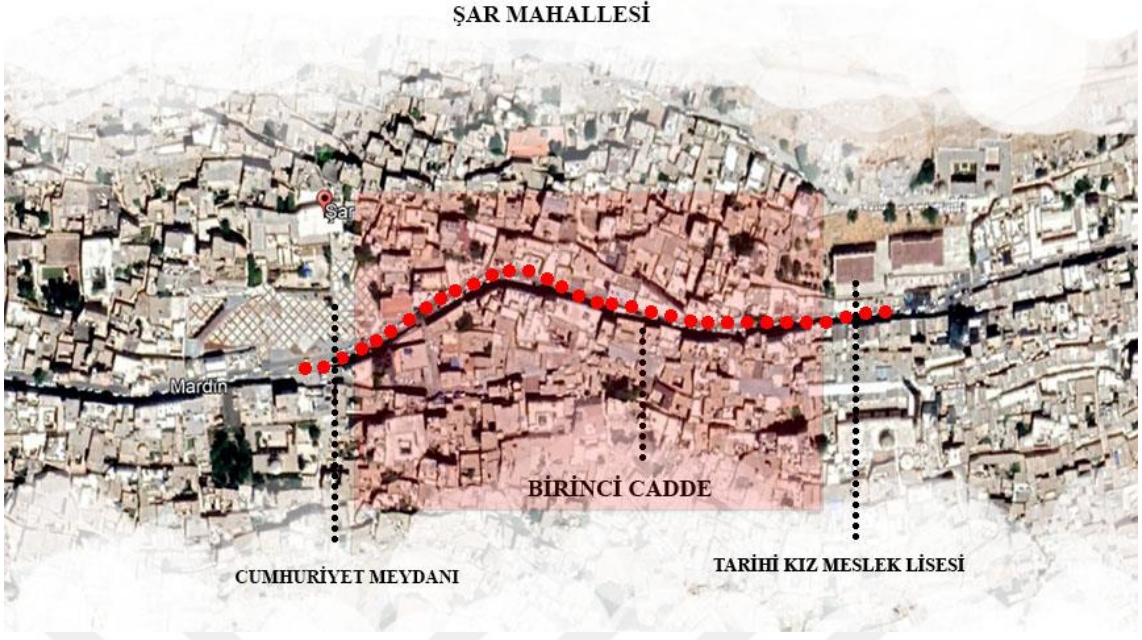
Cumhuriyet Meydanı açılmış ve 1965'te Atatürk heykeli konulmuştur. Böylece modern kentin önemli yapı bileşenlerinden biri olan “meydan” düzenlenmiştir (Aydın, Emiroğlu, Özel ve Ünsal: 2001; Küçük, 2013).

Eski-Mardin'deki alanın 1979 yılında “Sit Alanı” ilan edilmesiyle Mardin şehir merkezinde yapılaşmaya sınırlandırmalar getirilmiştir. Mardin'de yerleşim alanları temel olarak şu dört şekilde sınıflandırılmaktadır: Eski-Mardin'deki mevcut mahalleler; 80'li yıllar sonrası belirginleşen “kent çeperi”; İstasyon semti (çoğunlukla resmi kurum lojmanları); 90'lı yıllardan itibaren gelişen yeni-şehir (apartman blokları ve siteler) (Küçük, 2013).

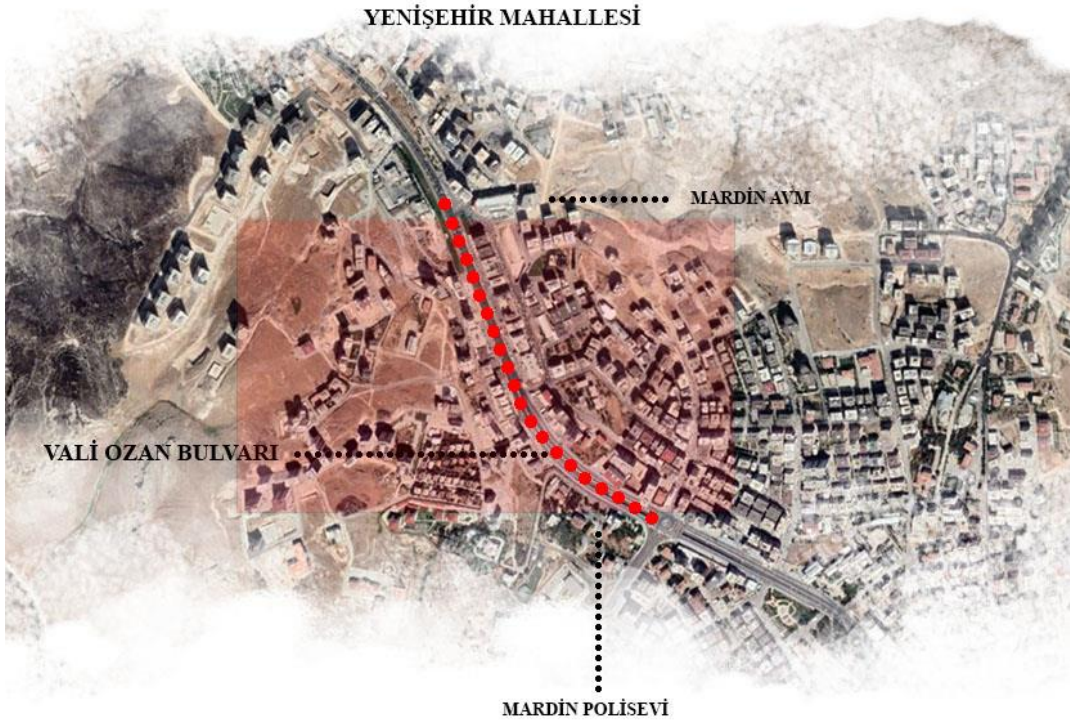
Günümüzde yeni-şehir olarak adlandırılan Diyarbakır yolu üzerindeki düzlükte 1990'lardan itibaren apartman blokları inşa edilmeye başlanmıştır. Halk arasında günlük dilde “yeni-şehir” ve “eski-Mardin” tabirleri kullanılmaya başlanmıştır. Yeni-şehirde eski-Mardin'den farklı olarak ibadet mekânı olarak sadece camiler bulunmakta, halk arasındaki etkileşim alanları eski-Mardin'e oranla azalmaktadır. 2009'dan itibaren eski-Mardin'de “1930lu yılların Mardin'ine dönme kararı” alınarak “kentsel dönüşüm” projesi hayata geçirilmeye başlanmıştır (Küçük, 2013).

4.5. MARDİN İLİ'NDE YÜRÜNEBİLİRLİK

Bu çalışmada tarihi çevre ile gelişen yeni kentsel alanlardaki yürüme potansiyelinin incelenerek değişen çevrenin morfolojik özelliklerinin yürünebilirliği ne şekilde etkilediğini tespit etmek hedeflenmiştir. Bu nedenle tarihi Mardin kenti bu tezin çalışma alanı olarak seçilmiştir. Mardin'in örneklem alan olarak seçilmesinin sebebi aynı kent içerisinde birbirinden bağımsız iki farklı yapılaşma şeklinin gözlemlenmesi, tarihi-modern çatışması, bu çatışmanın kentleşme ile birlikte yürünebilirliği nasıl etkilediğinin irdelenmek istenmesi etkili olmuştur. Eski-Mardin'de tarihi kent merkezinin omurgasını oluşturan Şar Mahallesi (Şekil 4.5), yeni-şehir bölgesinde ise Yenişehir Mahallesi (Şekil 4.6) çalışma alanı olarak seçilmiştir. Seçilen alanlardan Şar Mahallesi eski-Mardin'de organik bir süreçte oluşmuş tarihi kent dokusunun net bir şekilde okunabildiği, içerisinde geçmişe dair birçok donatının yer aldığı turistik bir alandır. Yenişehir Mahallesi ise, 1990lı yıllardan sonra Diyarbakır yolu üzerindeki düzlükte kurulan, halk arasında yeni-şehir olarak tabir edilen bölgede kurulmuş, mevcutta kalabalık bir nüfusa sahip mahallelerden biridir.

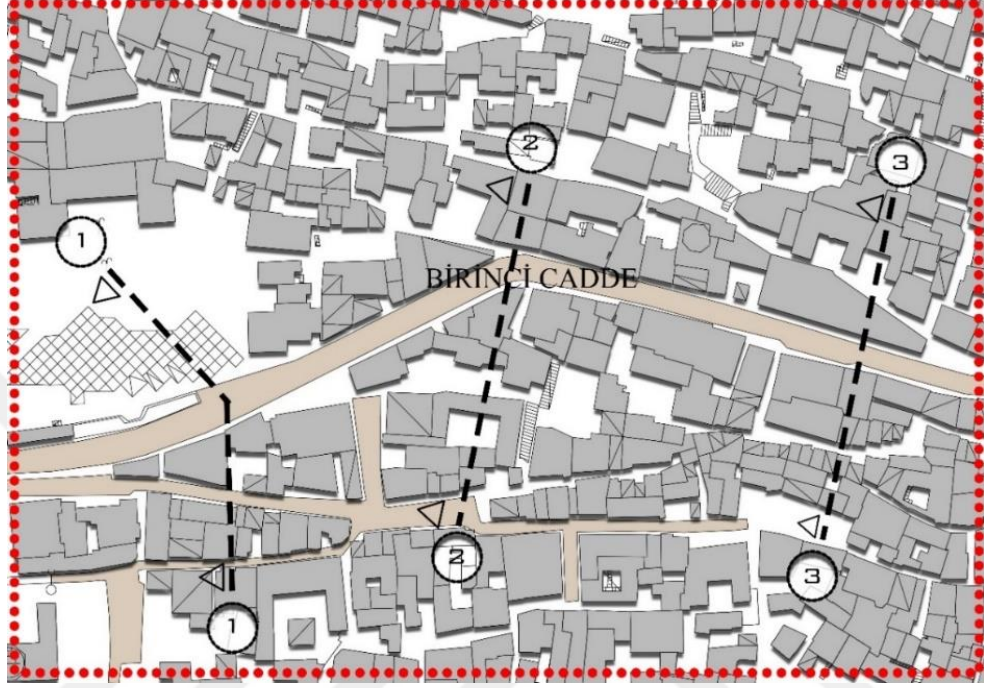


Şekil 4.5. Eski- Mardin, Şar Mahallesi hava görüntüsü (Yazar tarafından Google Earth görüntüsünden oluşturulmuştur).



Şekil 4.6. Yeni-şehir, Yenişehir Mahallesi hava görüntüsü (Yazar tarafından Google Earth görüntüsünden oluşturulmuştur).

Eski-Mardin’de seçilen Şar Mahallesi 500*700 m²lik bir alana sahiptir (Şekil 4.7). Cumhuriyet Meydanı’ndan başlayıp, Mar Hırmız Keldani Kilisesi’nde bitmektedir. Yenişehir Mahallesiindeki alan da yine 500*700 m² büyüklüğünde belirlenmiştir (Şekil 4.8.).



Şekil 4.7. Şar Mahallesi çalışma alanı ve incelenen kesitler (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



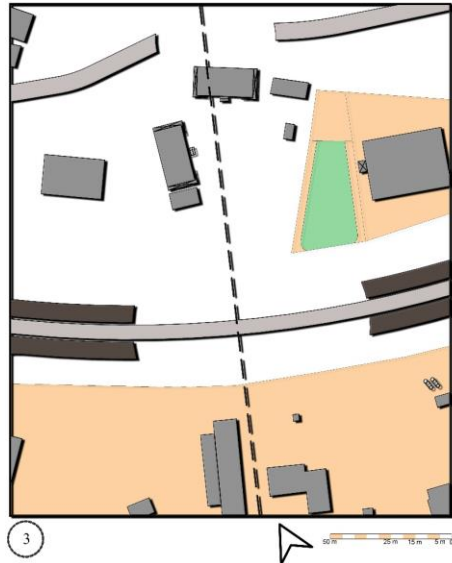
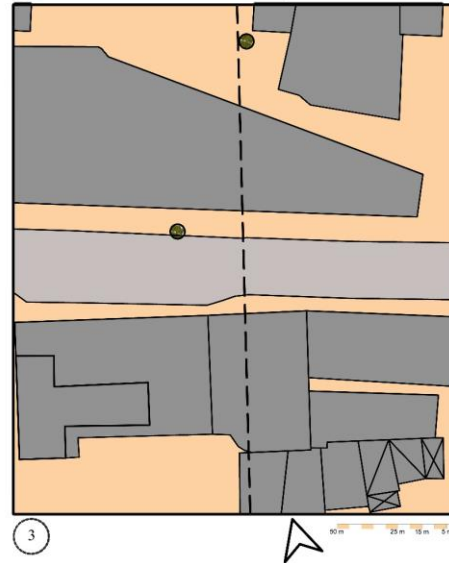
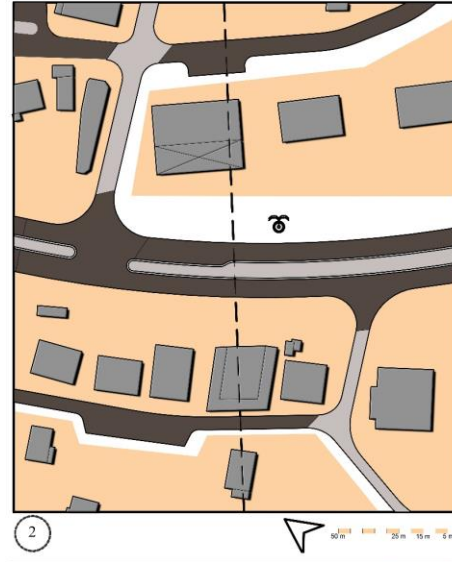
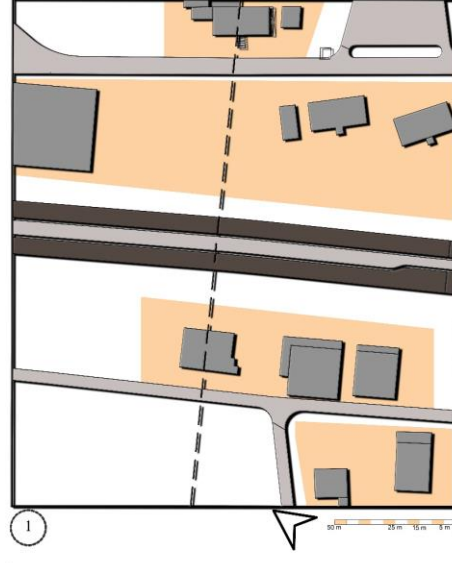
Şekil 4.8. Yenişehir Mahallesi çalışma alanı ve incelenen kesitler (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallelerinde yürünebilirlik ölçütlerinden belirlenen sekiz kriter üzerinden (ölçek, yoğunluk, sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, rekreasyonel imkanlar, güvenlik, sokak kalitesi ve geçirgenlik/yapı adası büyüklüğü) analiz edilerek yürünebilirliğe etkileri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çalışma alanlarında ortalama mesafelerle belirlenen üçer nokta üzerinden kesitler alınarak yakın çevreleri ile birlikte ölçek ve yoğunluk analizlerinde altlık olarak kullanılmıştır (Şekil 4.9).

ESKİ - MARDİN



YENİ-ŞEHİR



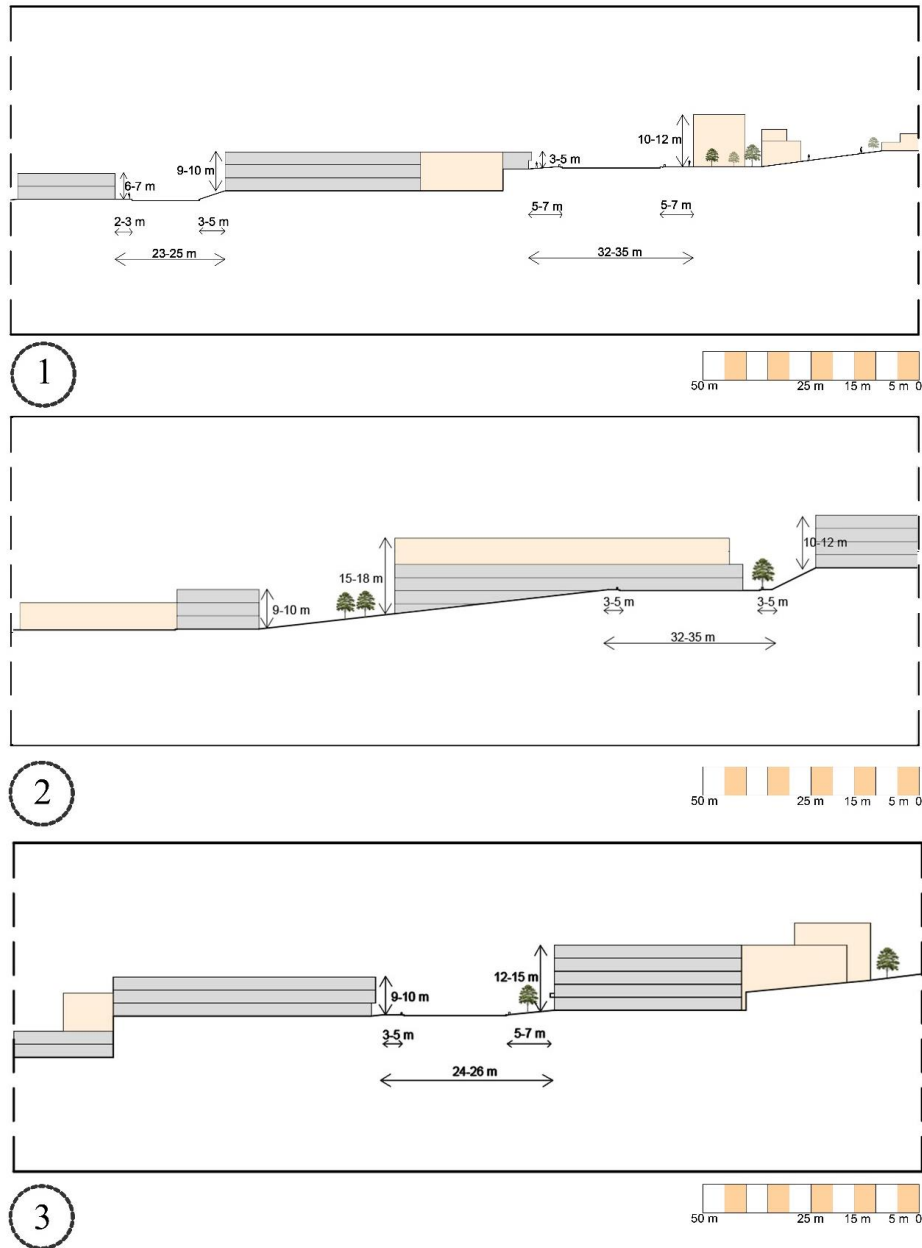
■ YAPILI ÇEVRE ■ AÇIK MEKANLAR ■ SİRKÜLASYON ALANLARI ■ YEŞİL ALANLAR

Şekil 4.9. Her iki bölgeden seçilen üç kesit alanı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

4.5.1. Ölçek

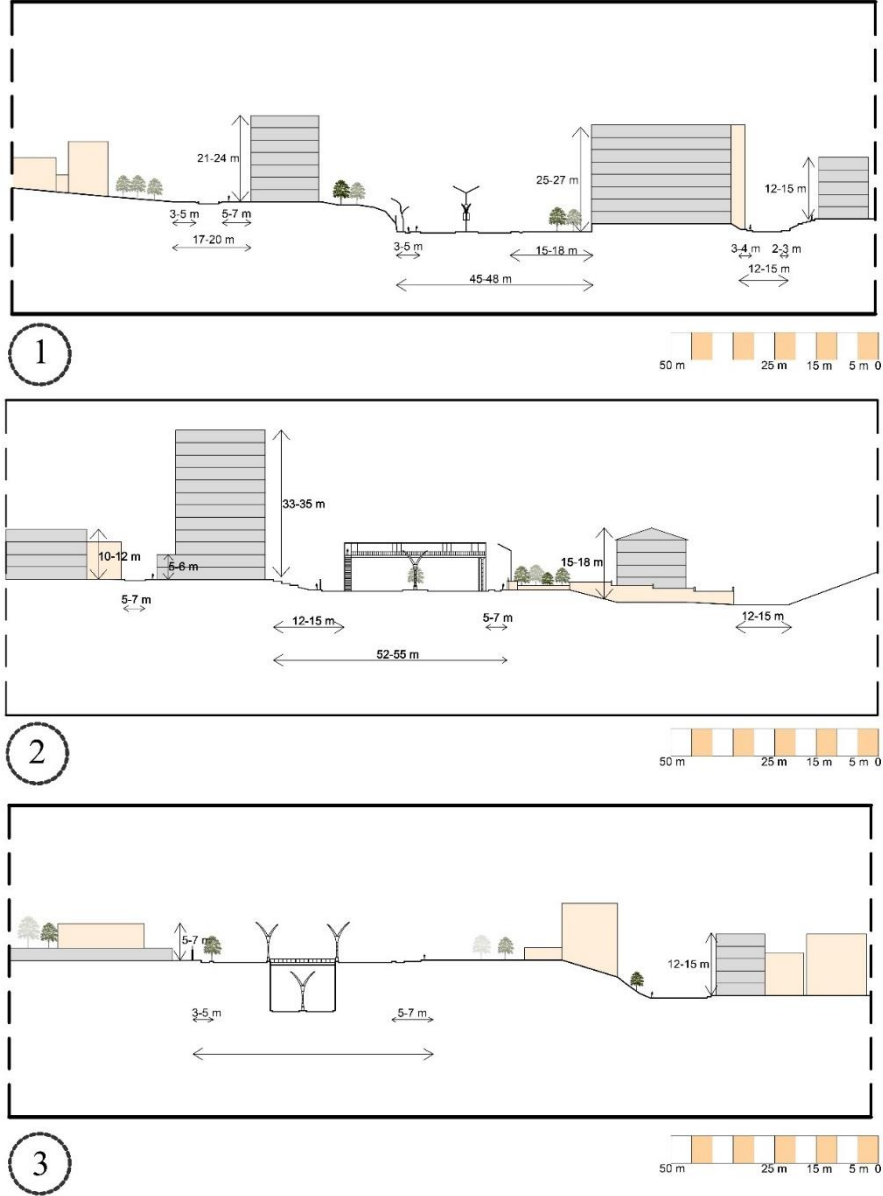
Mardin üzerinde Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi'ndeki seçilen kesit bölgeleri incelendiğinde ortalama kat sayısı Eski-Mardin'de 2, yeni-şehirde ise 5 olarak bulunmuştur. Bu ortalama Eski-Mardin'deki yapıların insan ölçeğine daha yakın olduğunu göstermektedir (Şekil 4.10), (Şekil 4.11). Ölçeği belirlerken tek etken kat yükseklikleri değil aynı zamanda yol genişliğinin kat yüksekliğine oranına da bakılması gerekmektedir (d/h).

ESKİ - MARDİN



Şekil 4.10. Şar Mahallesi kesit-ölçek çizimleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

YENİ-ŞEHİR



Şekil 4.11. Yenişehir Mahallesi kesit-ölçek çizimleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

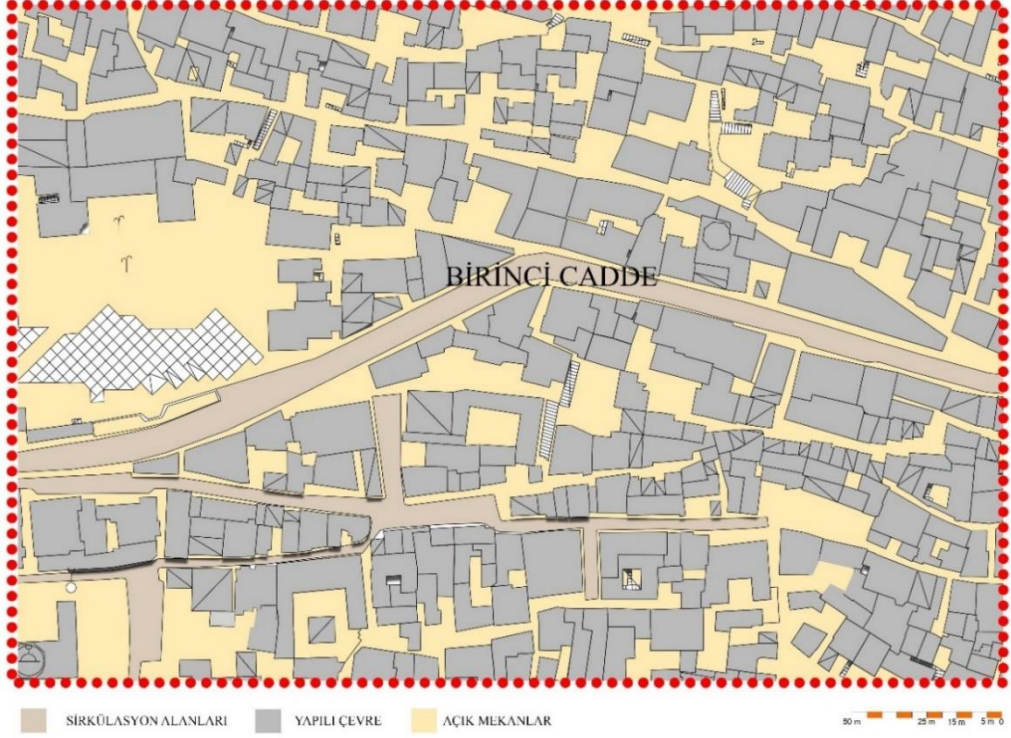
Eski-Mardin'deki Şar Mahallesi'nin üç kesit alanı incelendiğinde yol genişliklerinin kat yüksekliklerine oranı ortalama olarak 1,83 çıkmıştır. Yenişehir Mahallesindeki kesit alanları incelendiğinde ise ortalama değer 2,63 olarak bulunmuştur (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi'ndeki yol genişliklerinin kat yüksekliklerine oranları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Kesit	Şar Mahallesi	Yenişehir Mahallesi
1	2,3	1,8
2	1,6	1,6
3	1,6	4,5
Ortalama	1,83	2,63

4.5.2. Yoğunluk

Mardin genel olarak eğimli bir topoğrafyaya sahip bir kent olmasının yanı sıra bu eğim kendini Eski Mardin'de daha fazla hissettirmektedir ve geçmişten günümüze yapı çevrenin yoğun ve kompakt bir şekilde oluşmasında rol oynamaktadır. Eski-Mardin'deki kuzey-güney doğrultusundaki eğime paralel olarak düzenlenmiş kent modeli yeni-şehir de eğimden bağımsız olarak daha çok istinat duvarları ile çözümlenmiştir. Eski-Mardin'de bindirmeli yapılar arasında kalan alanlar sokak olarak kullanılırken Birinci Cadde gibi mevcut yollar ise araç kullanıcıları tarafından yalnızca tek şerit olarak tek yönlü kullanabilmektedir. Eski-Mardin'de sirkülasyon alanları genel olarak yayalar tarafından kullanılmakta ve sokaklar insan ölçeğinin yanı sıra at, eşek ve deve gibi binek hayvanlarının boyutlarına göre oldukça dar bir şekilde yapılmıştır. Bölgede yeni-şehir oranla daha yoğun bir yapılaşma mevcuttur (Şekil 4.12), (Şekil 4.13).

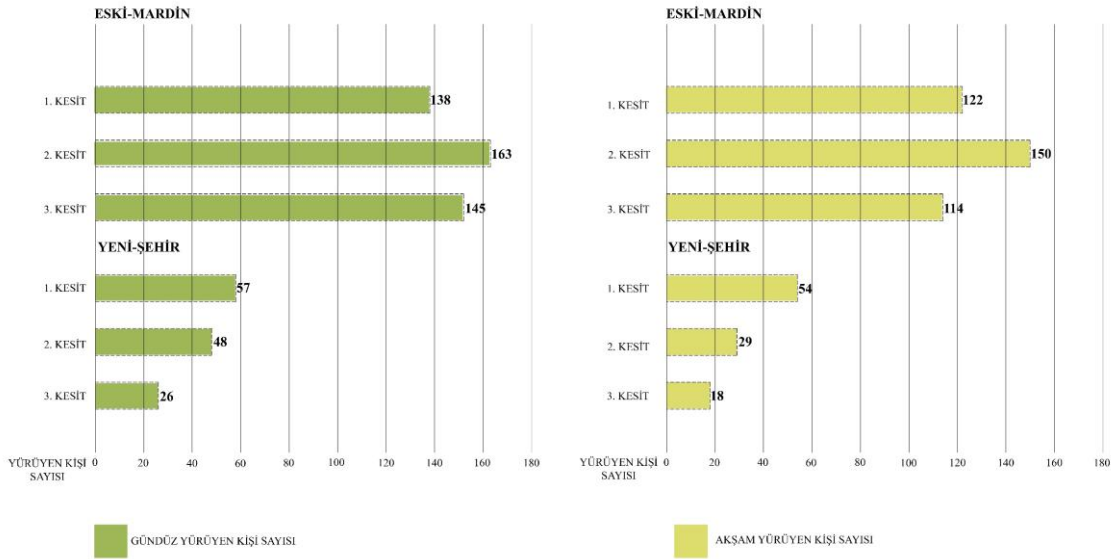


Şekil 4.12. Şar Mahallesi alan kullanımı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



Şekil 4.13. Yenişehir Mahallesi alan kullanımı (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Çalışma alanındaki yaya yoğunluğu, seçilen her iki mahallede de üçer kesit bölgesi üzerinden yaya sayımları yapılarak belirlenmiştir. Yaya sayımları sabah ve akşam olmak üzere günün farklı saatlerinde tekrarlanmıştır. Gündüz yaya sayımları 12.00-14.00 akşam ise 19.00-21.00 saatleri arası her kesit alanında beşer dakika tutulan süreler ile elde edilmiştir. Gündüz ve akşam yapılan yaya ölçümlerinde ana ulaşım noktaları Şar Mahallesi'nde 2. kesit alanı, Yenişehir Mahallesi'nde ise 1. kesit alanı olarak belirlenmiştir. Yaya akışının daha fazla gerçekleştiği saatler gündüz saatleridir. Eski-Mardin'de ticaret, yeme içme, konaklama alanları en çok 2. kesit alanında yoğunlaşmaktadır. 1. ve 3. kesit alanlarında ise bu işlevsel mekanların azalması sonucunda yaya sayımlarında da düşme yaşanmaktadır. Eski-Mardin'de Sokak genişliğinin oldukça dar ve karşılıklı kaldırımlardaki yürüyen kişi sayılarının yaklaşık aynı değerde olmasından kaynaklı Birinci Cadde üzerinde aynı akstaki kaldırım kesitlerinde yaya sayımı gerçekleştirilmiştir. Karşılaştırmanın daha sağlıklı ilerleyebilmesi adına yeni-şehirde de aynı yöntem izlenmiş ve aynı aks üzerindeki kesit kaldırımalarında yaya sayımları yapılmıştır (Şekil 4.14).



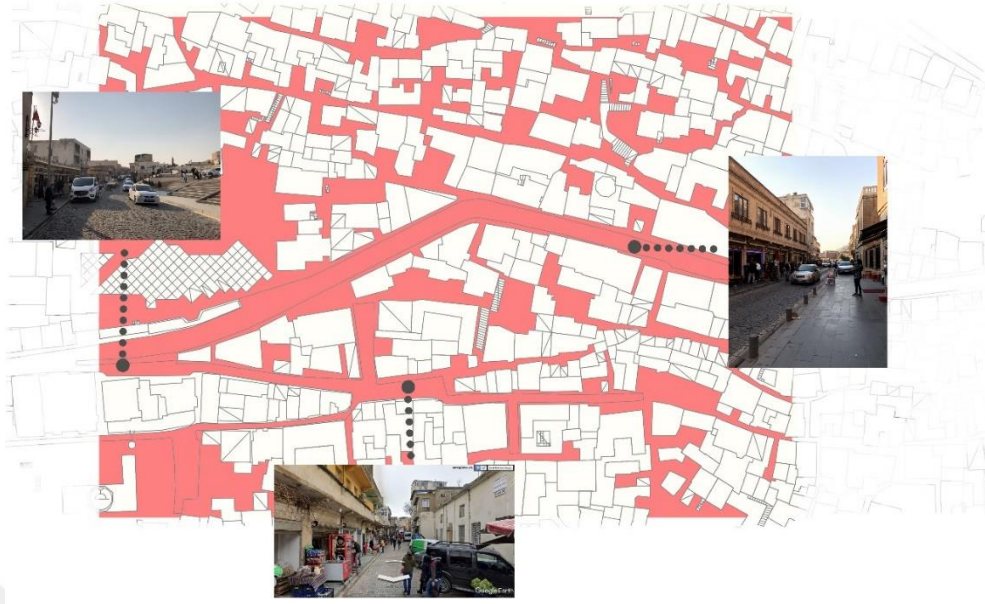
Şekil 4.14. Eski-Mardin ve yeni-şehir kesit alanlarındaki yürüyen kişi sayıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Yaya sayımlarından elde edilen sonuca göre Eski-Mardin'deki yaya yoğunlukları daha yüksektir. Bunun bazı sebepleri insanların gezi, eğlence amaçlı seyahatlerinde Eski-Mardin'i tercih etmeleri, şehre gelen yerli yabancı tur kabilelerinin rotalarının Eski-Mardin'den geçmesidir. Yeni-şehir de 1. kesit alanı şehrin en önemli kavşak noktasıdır. Kızıltepe- Diyarbakır yollarının kesişim alanıdır ve içinde birçok ticari donatıyı

barındırmaktadır. Değerlendirilen 3 kesit bölgesinden en çok yaya akışının gerçekleştiği alan burasıdır. 2. kesit alanında karşılıklı kaldırımlar arasındaki ilişki üst geçit ile sağlanmakta, caddenin bir bütün olarak çalışmasını kısmen engellemektedir. Bu da yayalarının bu alanı 1. kesit alanına nazaran daha az kullanmasına neden olmaktadır. 3. kesit alanında ise eski alışveriş merkezi yer almaktadır. 2020 yılında Mardian Mall Alışveriş Merkezi'nin açılması ile bu alan kullanımını azaltmış ve yayalar tarafından artık çok tercih edilen bir bölge olmaktan çıkmıştır.

4.5.3. Sokak Örüntüleri

Çalışma alanını oluşturan Eski-Mardin ve yeni-şehirdeki sokak örüntüleri genel olarak topografyanın etkileri ile şekillenmiştir. Eski-Mardin'de doğu-batı aksında eğime paralel bir şekilde yerleşmeler mevcuttur ve yerleşmelerin arasında kalan alanlar organik formlu sokak dokularını oluşturmuştur. Marshall'ın kent dokusu analizinde A tipi içerisinde yer almaktadır (Şekil 4.15). Birinci Cadde 1914'te Almanların kente demiryolu açmak için gelmelerinden itibaren günümüze kadar korunarak gelmiştir. Birinci Cadde devamındaki Cumhuriyet Caddesi ile Eski-Mardin'i U şeklinde dolaşmaktadır ve kenti güneyde yine eğime paralel olacak şekilde sınırlandırmaktadır. Birinci Cadde ve Yeni Yol'dan başka eski-Mardin içerisinde motorlu taşıtlar için herhangi yol mevcut değildir. Bu otoyollara bağlanan diğer sokaklar ise genelde merdivenli, çıkmaz veya çoğu yerde abbaralara dönüşen dar sokaklardan meydana gelmektedir. Bu sokaklardaki ulaşım ve taşımacılık, yaya olarak insan ya da hayvan gücüyle sağlanmaktadır.



Şekil 4.15. Eski- Mardin Şar Mahallesi organik sokak dokusu (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

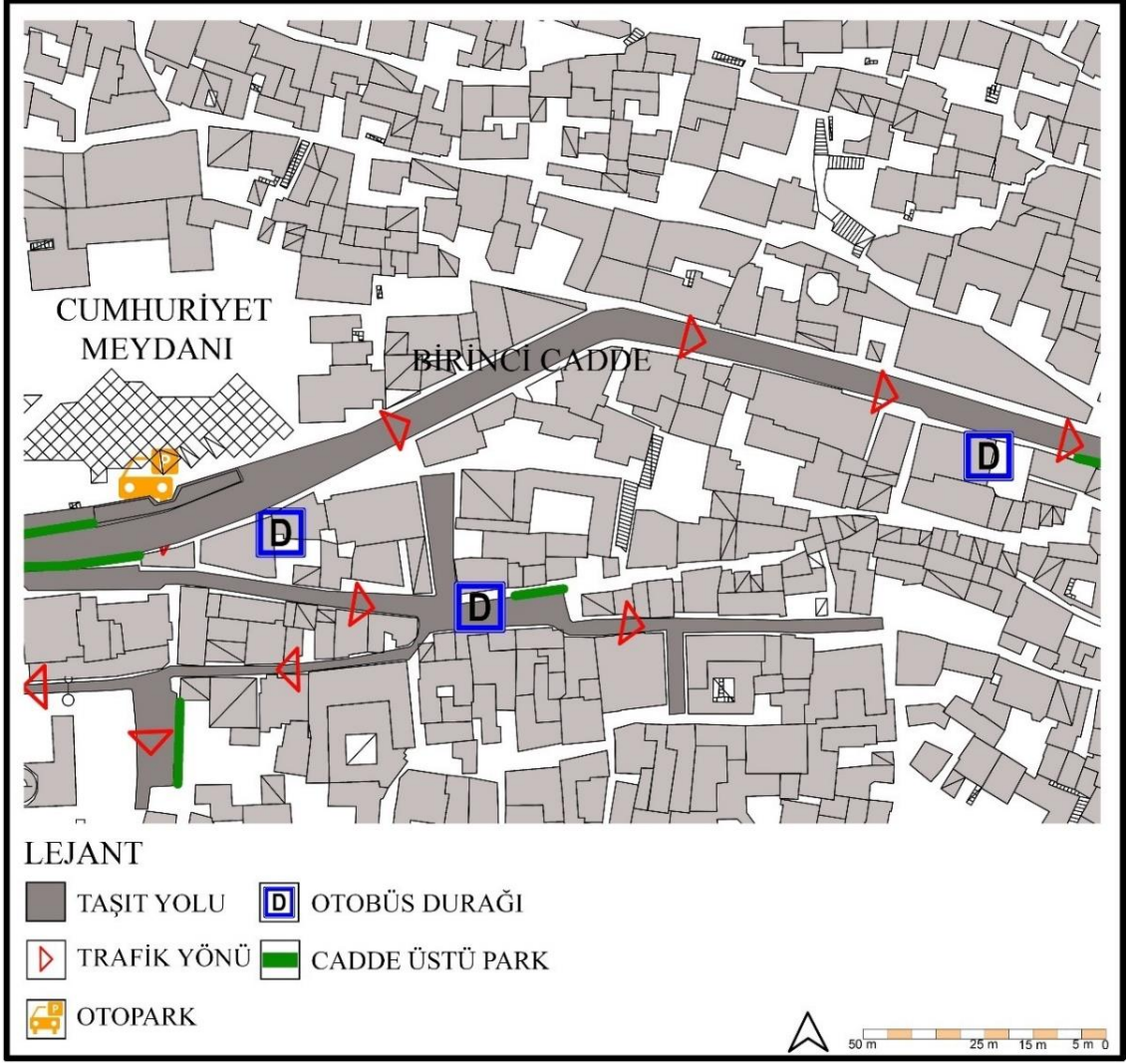
Vali Ozan Bulvarı Kızıltepe, Midyat ve Diyarbakır yollarının kavşak noktası olması nedeniyle ve diğer sokaklar ile kurduğu ilişkiler sayesinde yeni-şehrin ana arteri konumundadır. Yeni-şehirde de mevcut olan topografyadaki eğim tek yönlü bir uzanım gerçekleştirilmemesinden kaynaklı yolların oluşturulmasında ana faktör değildir. Yenişehir Mahallesindeki sokakların genel olarak ızgara sistemli olmasına rağmen bölgede hala çok sayıda eğimden kaynaklı çıkmaz sokak bulunmaktadır (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Yeni-şehir, Yenişehir Mahallesi ızgara sistemi sokak dokusu (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

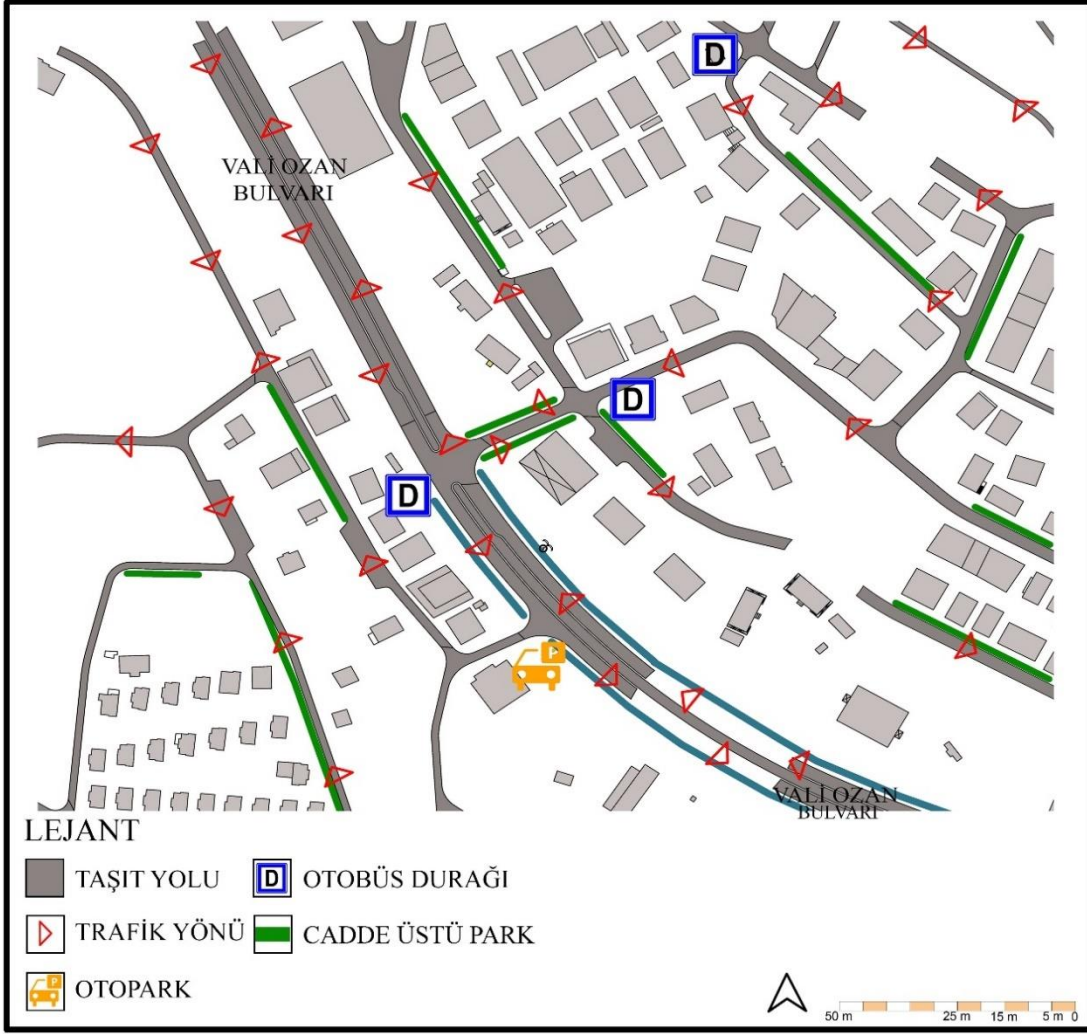
4.5.4. Ulaşılabilirlik

Şar Mahallesindeki dükkanların kullanıcılar tarafından ulaşılabilirliği daha sorunsuz bir şekilde gerçekleşmektedir. Dükkân, kaldırım ve tek şeritli yol kısa mesafe içerisinde bir bütün olarak çalışmaktadır. Yolların oldukça dar olması nedeniyle yol üzeri park eden araçlar azınlıktadır. Karşılıklı dükkanlar arası mesafenin az olması ve araç yoğunluğundan dolayı taşıtların azami hızlarla gitmesi yayaların her istediği an da yaya yoluna gereksinim duymadan karşı ticaret aksına geçmelerine imkân sağlamaktadır. Her ne kadar araç hızları azami olsa da trafik yoğunluğunun az olduğu alanlarda bu hız sınırı artmakta ve yayalar için güvenlik sorunu oluşturmaktadır (Şekil 4.17).



Şekil 4.17. Şar Mahallesi ulaşılabilirlik analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Yenişehir Mahallesinde yaya yolları, yayalar için yapılan ışıklandırmalar yayalara güvenli geçiş imkânı sunmaktadır. Ancak, Vali Ozan Bulvarı'ndaki kaldırımlara veya yol üzerine park eden araçlar, kaldırım kenarındaki otopark alanları yayaların varış noktalarına ulaşılabilirliklerine engel teşkil etmektedir. Karşılıklı iki ticaret aksı arasındaki mesafe oldukça geniştir ve kaldırımlar arası geçiş bazı bölgelerde üst geçitsiz sağlanamamaktadır (Şekil 4.18).



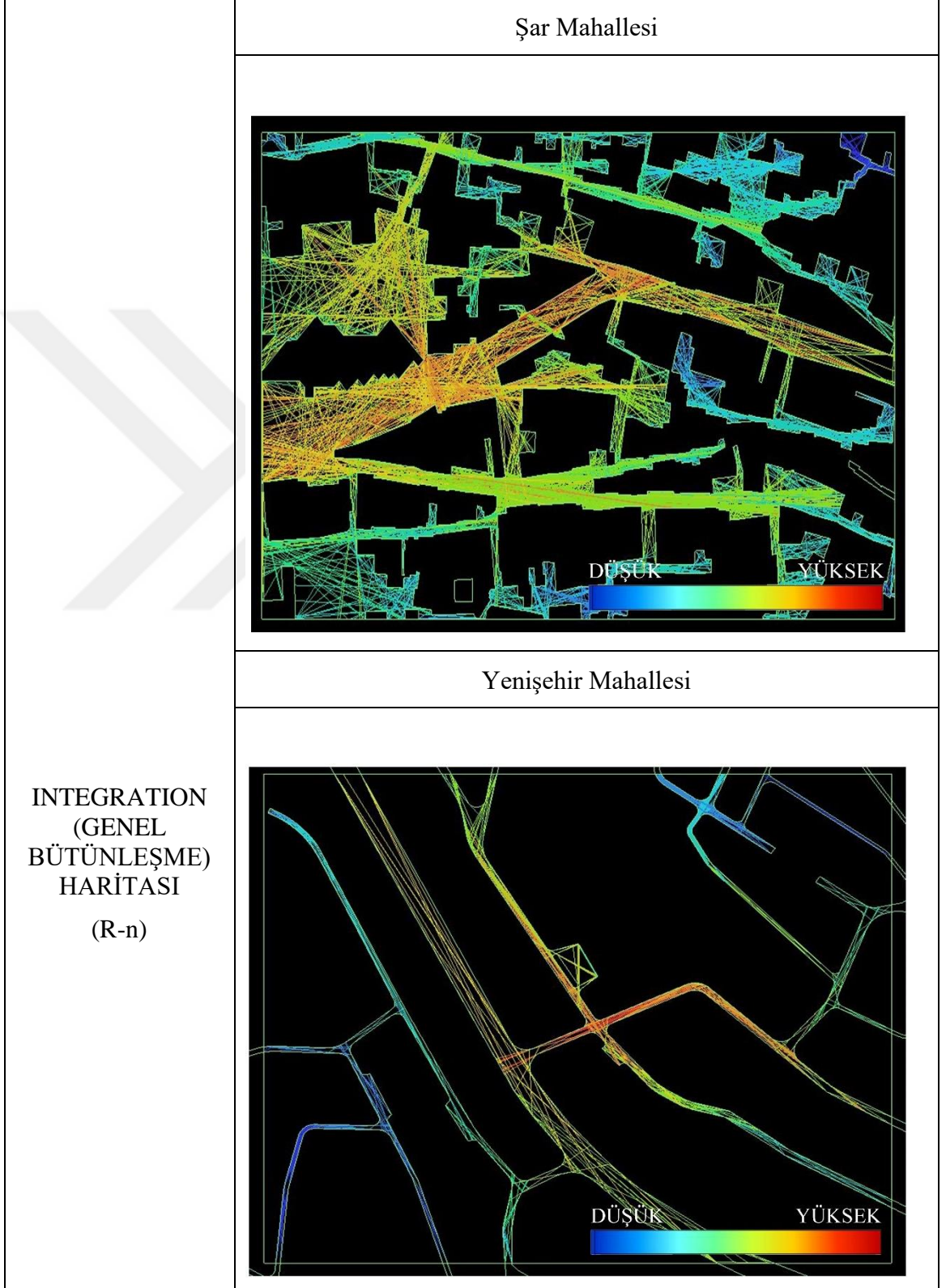
Şekil 4.18. Yenişehir Mahallesi ulaşılabilirlik analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Çalışma kapsamında ulaşılabilirliğin sokakların bütünleşme (integration), bağlantılılık (connectivity), seçim (choice) değeri ile ilişkilerinin irdelenebilmesi adına Depthmap yazılımında analizleri yapılmıştır.

Global entegrasyon değeri R-n formülü ile bulunmaktadır ve bu değerle kentin tüm parçalarının bulunduğu sistem içerisindeki bağlantı değeri hesaplanmaktadır. Genel (global) bütünleşme analizlerine bakıldığında eski-Mardin'in ana arterini oluşturan Birinci Cade'nin en yüksek değere sahip olduğu gözlenmektedir. Yeni-şehirde ise yine ana cadde özelliği gösteren Vali Ozan Bulvarı ve devamındaki Mehtap Caddesi bölge içerisinde en yüksek değere sahiptir. Çalışma alanlarına bakıldığında genel olarak ana sokaklar en bütünleşmiş alanlar olarak görülürken parçalı ara sokaklar ise bütünleşme

değerinin en düşük olduğu sokaklar olarak tespit edilmiştir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



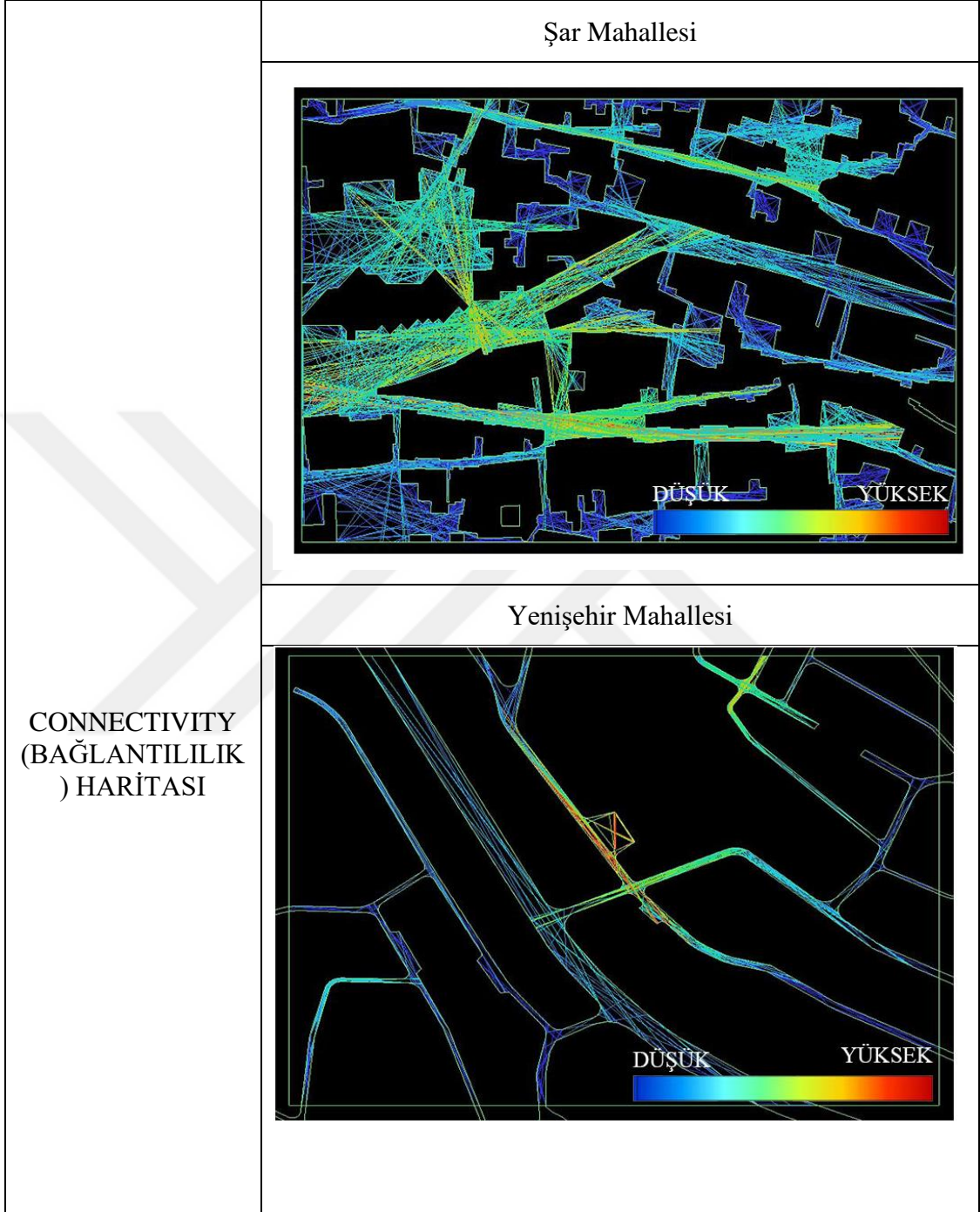
Genel entegrasyon değeri ile ilgili sayısal verileri gösteren Çizelge 4.4'te Şar Mahallesi max. entegrasyon değerinin 2.8 Yenişehir Mahallesinin ise 3.2 olduğu görülmektedir. Şar Mahallesi min. entegrasyon değeri 1.9, Yenişehir Mahallesinin min. entegrasyon değeri 1.6'dır. Bu değerlere sahip olan sokaklara aşağıdaki tabloda isimleri ile birlikte yer verilmiştir (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Bütünleşme Değerleri
(Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Şar Mahallesi / Bütünleşme Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. : 2.8	Birinci Cadde
Min. : 1.9	Haydar 151. Sokak
Yenişehir Mahallesi / Bütünleşme Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. :3.2	Vali Ozan Bulvarı-Mehtap Caddesi
Min. : 1.6	45. Sokak

Bağlantılılık (connectivity) düğümlerin her bir düğüme doğrudan bağlantısını gösteren değer olarak ifade edilmektedir. İncelenen bölgelerde analiz edilen bağlantılılık (connectivity) haritası incelendiğinde Şar Mahallesi değeri en yüksek sokak çalışma alanının merkezinden geçen kırmızı renkteki Birinci Cadde, Yenişehir Mahallesinde ise Vali Ozan Bulvarına bağlı olan Mehtap Caddesi'dir. Her iki çalışma alanında da en düşük değere sahip olan sokakların çalışma alanının içindeki koyu mavi renk ile görülen ara sokaklar olduğu tespit edilmiştir. Seçilen mahallelerin analizler kapsamında 700*500 m² alanı kullanıldığından dolayı mahalle genelinde daha büyük bağlantılılık değerlerinin olduğu düşünülmektedir (Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



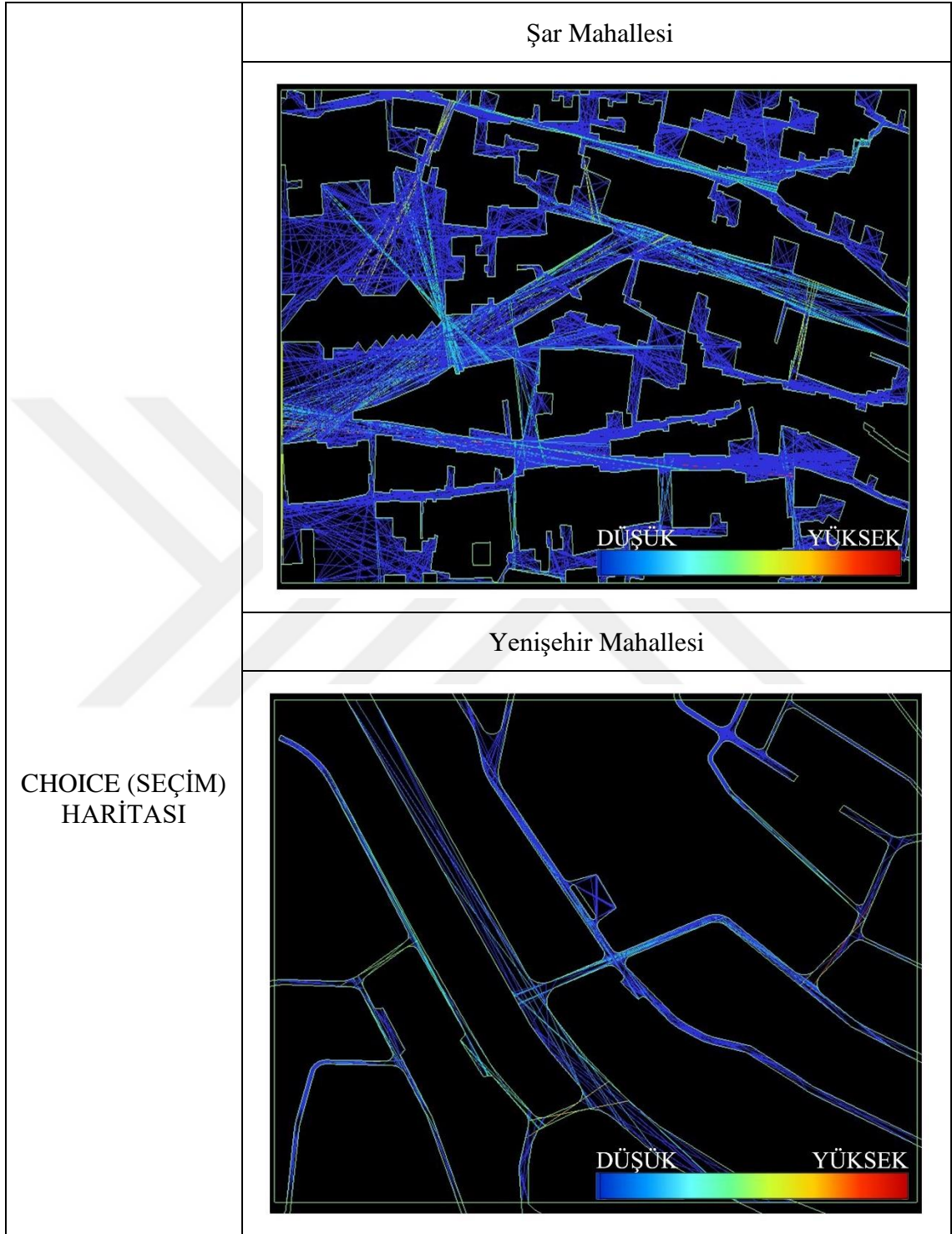
Renkler ile ifade edilen verilerin sayısal olarak sunulabilmesi için çalışma alanlarının aksiyel haritası incelendiğinde Şar Mahallesi'nin bağlanabilirlik (connectivity) değeri en yüksek 9 en az 2, Yenişehir Mahallesi'nin ise en yüksek 7 en düşük 2 olarak tespit edilmiştir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Bağlantılılık Değerleri
(Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Şar Mahallesi / Bağlantılılık Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. : 9	Birinci Cadde
Min. : 2	241. Sokak
Yenişehir Mahallesi / Bağlantılılık Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. : 7	Mehtap Caddesi
Min. : 2	Dolunay Sokak

Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallelerinin seçim değeri haritasına bakıldığında çalışma alanlarının içinden geçen ana ulaşım akslarının en yüksek seçim değerine sahip olduğu görülmektedir (Çizelge 4.7). Çalışma alanları içerisine dahil olup fakat herhangi belirli bir forma sahip olmayan sokak ağları ise en düşük seçim değerlerine sahiptir.

Çizelge 4.7. Eski-Mardin ve yeni-şehir aksiyel harita analizi (Yazar tarafından oluşturulmuştur).



Şar Mahallesinin seçim analizinin sayısal değerlerine bakıldığında mahallede bulunan sokakların max. seçim değeri 0.75 min. değerinin ise 0 olduğu elde edilmiştir. Aynı şekilde Yenişehir Mahallesinin seçim analizinin sayısal verilerine bakıldığında ise, max. değerinin 1.37, min. değerinin de 0 olduğu analiz edilmiştir. Şar Mahallesi değerlerine

bakıldığında en çok seçim yapılan yolun Birinci Cadde olduğu, Yenişehir Mahallesinde ise 1.37 değer ile Vali Ozan Bulvarı'nın kullanıcılar üzerinde en çok tercih hissi oluşturan yol olduğu gözlemlenmiştir (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi Max. ve Min. Seçim Değerleri
(Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Şar Mahallesi / Seçim Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. : 0.75	Birinci Cadde
Min. : 0	Haydar 151. Sokak
Yenişehir Mahallesi / Seçim Değeri	Sokak/cadde/bulvar adı
Max. :1.37	Vali Ozan Bulvarı
Min. : 0	45. Sokak



4.5.5. Rekreatif İmkanlar

Rekreatif alanlar, mekânın kullanımını arttıran en önemli çağırıcı etkenlerdir. Eski-Mardin içerisinde birçok işlevsel mekânı (konaklama, ticaret, alış-veriş, sosyal aktiviteler) barındıran bir alandır. Şar Mahallesi içerisinde kullanıcıların farklı fonksiyonlardaki ihtiyaçları karşılanmaktadır fakat açık alan aktivitelerinin yapılmasına elverişli alanlar bölgede bir rekreatif alan ihtiyacı doğurmaktadır. Açık alan etkinliği olarak sokak müzisyenlerinin dinletisi, tarihi lise civarında bekleyen at sahiplerinin gelen ilgilileri gezdirmesi sayılabilir. Özellikle eski-Mardin'deki tarihi yapıların varlığı bölgeye gezip görme aktivitesi kazandırmaktadır. Yapılar genel olarak az katlı olarak inşa edilmiş, yapıların zemin kotları yoğun olarak ticaret amaçlı kullanılmaktadır. Yüksek katlı yapılar veya tarihi eski konaklar ise konaklama hizmetine sunulmaktadır.

Yeni-şehir rekreatif alanlar açısından daha yoksun bir alandır. İnsanlar eğer ticaret amaçlı veya bir fonksiyona odaklı olarak dışarı çıkmamışsa eski-Mardin'de zaman geçirmeyi tercih etmektedir. Yeni-şehirde yeşil alanlar bazı bölgelerde sadece ağaç peyzaj öğeleri ile sınırlı kalırken bazı alanlarda açık oturma alanları ile desteklenmiştir. Bloklaşmanın neden olduğu kapalılık hissi ancak bu açık mekanların varlığı ile insanlara rahatlama,

eğlenceli zaman geçirme olanağı sunmaktadır. Açık alan aktiviteleri içerisinde yürüyüş-koşu yollarının varlığı veya park alanlarında zaman geçirme etkinliği sayılabilir. Ticaret için insanlar genel olarak birçok mağaza, yeme-içme alanı, kuaför gibi alanları içine alan alışveriş merkezlerini tercih etmektedirler. Genel olarak binalar yüksek katlı olup alt katları ticaret, üst katları konut amaçlı kullanılmaktadır (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9. Eski-Mardin ve yeni-şehirdeki rekreasyonel alanlar (Yazarın kendi arşivinden).

	Şar Mahallesi	Yenişehir Mahallesi
Yeşil alan varlığı		
Açık hava aktiviteleri		
Alışveriş mekanları		

4.5.6. Güvenlik

Çalışma alanındaki seçilen kesit alanlarında güvenliğin ölçülmesi için fotoğraflama tekniği kullanılmıştır (Şekil 4.19). Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallelerine trafik

güvenliği açısından bakıldığında Şar Mahallesi'nde trafik ile daha sıkışık ve dar kaldırım alanları bulunmaktadır. Trafiğin tek yönlü hareketinden ve sıkışıklığından kaynaklı sürücüler minimum hızlarla gitmektedir ve minibüslerin yolcu alıp vermelerinde ciddi tıkanmalar yaşanmaktadır. Yenişehir Mahallesi'nde de yayaların daha güvende hissedecekleri genişlikte kaldırım alanları bulunmaktadır ve cadde ile kaldırımlar arasında genel olarak bisiklet yolları mevcuttur. Kesit incelemelerindeki yapılan gözlemler sonucunda yayaların bisiklet yolunu da yürüme amaçlı kullandıkları ve bisikletli sayılarının oldukça az olduğu tespit edilmiştir. Bisiklet sayılarındaki azlığın ise topoğrafya ile alakalı olabileceği düşünülmektedir. Analiz edilen cadde alanı ayrıldıkları kılcal akslar ile aynı yüksekliğe sahip değildir ve şehre genel olarak hâkim olan bir eğim mevcuttur. Bu da bisiklet ve motosiklet gibi iki tekerlekli araçların kullanımını zorlaştırmaktadır. Yenişehir Mahallesi'nde de cadde genişlikleri ve kaldırımlar oldukça geniştir fakat kaldırım üst ve kenarlarına park etmiş araçlar yolun büyük bir kısmını kaplamaktadır. Park etmiş araçlar yayalar için trafik güvenliğinde tehdit oluşturmamasına karşın yayaların görünürlüğünde nispeten bir azalma oluşturmakta ve gece yürüyen bir kişi için algısal bir güvenlik sorunu meydana getirmektedir. Şar Mahallesi'ndeki dükkânların geç saatlere kadar açık olması bölgede aydınlık alanlar sağlayarak yayalar için güvenli bir ortam oluşturmaktadır. Şar Mahallesi'nde Birinci Cadde'deki aydınlıkla orantılı olan yoğunluk aydınlığın azaldığı ara sokaklarda etkisini kaybetmektedir. Yenişehir Mahallesi'nde yeterli aydınlatılmış alanlar sağlansa da insan yoğunluğu Şar Mahallesi'ne oranla çok az ve özellikle ticaret mekânlarının azaldığı 3. kesit alanı bölgesinde neredeyse yoktur.

ŞAR MAHALLESİ



1

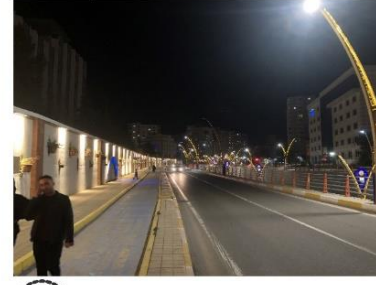


2



3

YENİŞEHİR MAHALLESİ



1



2




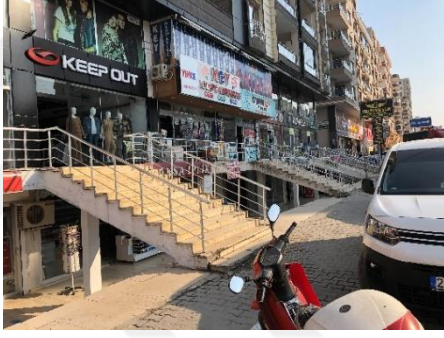


3

Şekil 4.19. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi gece algısal güvenliğin ölçülmesi
(Yazarın kendi arşivinden).

Şar Mahallesiindeki konutlar genel olarak tek katlı veya en fazla iki üç katlı olacak şekilde yapılmıştır. Eski-Mardin'deki mimarinin şekillenmesindeki etkenlerden önemli bir faktör iklimdir. Yaz boyunca sıcaklığın hâkim olduğu kentte, sokakların kenarlarında yükselen evlerin dış cepheleri sayesinde sokaklarda güneşe karşı bir perde oluşturulmuştur. Yaklaşık bütün yapıların yüksek duvarları ile çevrili avlularında ya da teraslarda bazı alanlar gölgelik alan olarak kullanılmaktadır. Konutlara girişler çoğu evde avludan yapılmaktadır ve sokakla ev arasında avlu bir geçiş mekânı olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle sokaklar açık konut cephelerinden uzak ve kapalı mekanlar haline gelmiştir (Çizelge 4.10).

Çizelge 4.10. Eski-Mardin ve yeni-şehir (Yazarın kendi arşivinden).

	Şar Mahallesi	Yenişehir Mahallesi
Cephe şeffaflığı		
Giriş kapısı konumu		

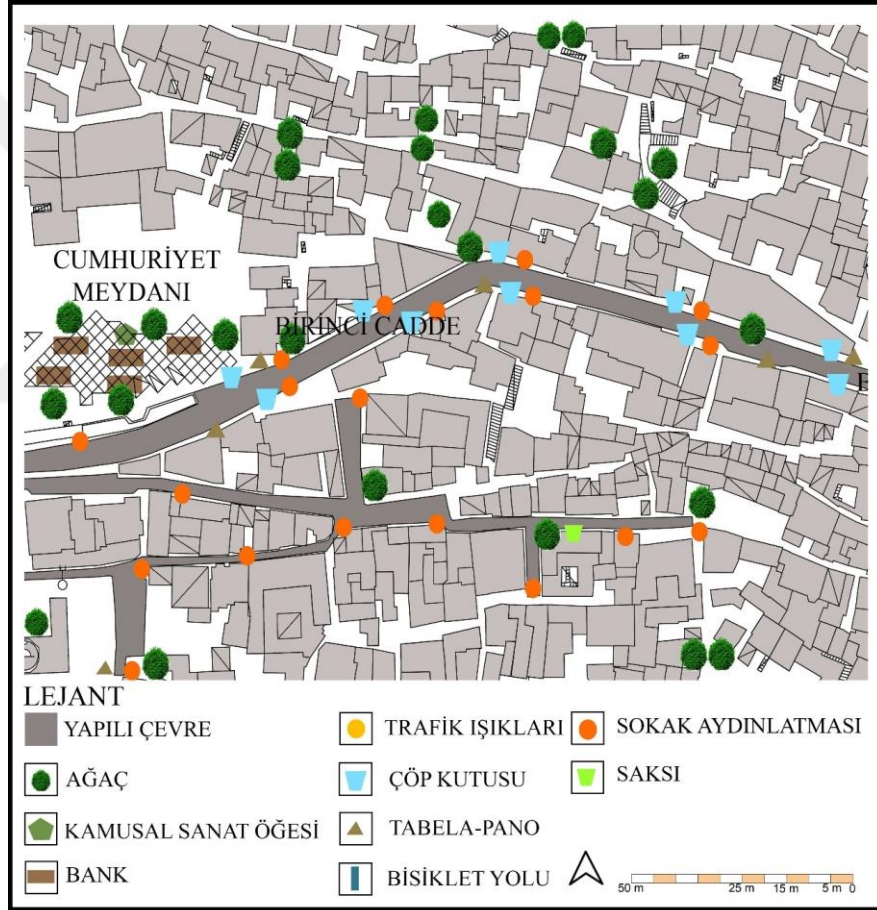
Yenişehir deki yapılaşmalar topoğrafya açısından daha serbest, bloklar birbirinden uzak ve bölgede modern yapılaşma söz konusudur. Ana cadde de bulunan konutların zemin katları genel olarak dükkân şeklinde kullanılmaktadır. Dükkanların vitrinleri sayesinde cepheler şeffaflık kazanmakta ve o yolu kullanan kullanıcılar için daha güvenilir yürüyüş imkânı sunmaktadır. Konutların genel olarak ön cephelere bakan balkonları vardır ve bina girişleri yola en yakın cepheden sağlanmıştır. Doğal gözetleme alanının varlığı Yenişehir Mahallesinde daha çok hissedilmektedir (Çizelge 4.10).

4.5.7. Sokak Kalitesi

Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi'nde kalite koşullarının irdelenebilmesi için bölgelere ait imar planlarından ve kişisel gözlem verilerinden elde edilen bilgiler haritalama tekniğine aktarılmıştır.

Şar Mahallesi'ndeki kaldırımlar özellikle yayaların yoğun olduğu saatlerde genişlik olarak kullanıcılara yeterli konforu sağlayamamaktadır. Yeşil alan varlığı oldukça azdır

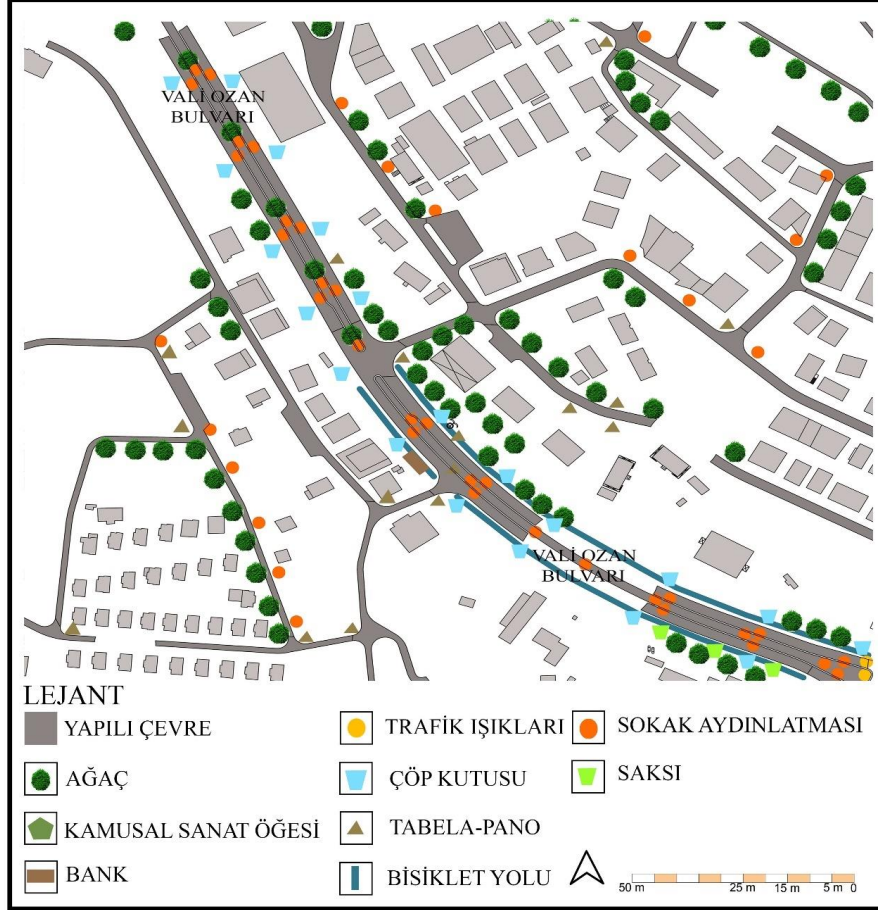
ve ağaçlı peyzaj öğeleri sadece kısmi alanlarda mevcuttur. Sokak aydınlatmaları ve çöp konteynırları yeterli seviyede bulunmaktadır. Çöp kovaları ve aydınlatma öğeleri 30-40 m aralıklar ile dizilmişlerdir. Sokak aydınlatma elemanlarının yetersiz olduğu bölgelerde dahi ticaret mekanlarının sağladığı ışık sayesinde yeterince aydınlık alanlar oluşturulmaktadır. Oturma alanları Birinci Cadde boyunca mevcut olmasa da Cumhuriyet Meydanı alanında ağaçlı peyzaj öğeleri ile bir bütün içerisinde yeterli miktarda bulunmaktadır. Bölgeye yapılmakta olan otoparkların henüz bitmemiş olmasından kaynaklı yeterli araç parkları yoktur ve mevcut araçlar meydan üzerine park edilmiştir. Park edilen araçlar yüzünden meydanın görünebilirliği azalmış ve daha karanlık alanların oluşmasına neden olmuştur (Şekil 4.20).



Şekil 4.20. Şar Mahallesi kalite donatıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Yenişehir Mahallesi kalite donatıları açısından Şar Mahallesi'nden daha iyi bir seviyededir. Yeşil alan varlığı bazı bölgelerde ağaç ve çim alanlarla desteklenmiş ve Mardin alışveriş merkezi yakınında yeşil alan içerisinde belediye bankları ile bir oturma alanı oluşturulmuştur fakat burada da Şar Mahallesi'ndeki gibi cadde boyunca oturma

alanlarının eksikliği yaşanmaktadır. Mardin polis evine ait olan duvarda, duvar saksıları ve aydınlatma öğeleri ile estetik açıdan hoş bir kent görüntüsü sunulmaktadır. Yenişehirdeki bisiklet kullanıcıları ve yürüyüş yapan kişiler de dikkate alınarak cadde, bisiklet ve yürüyüş yolları ile donatılmıştır. Kaldırım üzerine park eden araçlardan dolayı kaldırım taşlarında eksilmeler ve bozulmalar mevcuttur (Şekil 4.21).

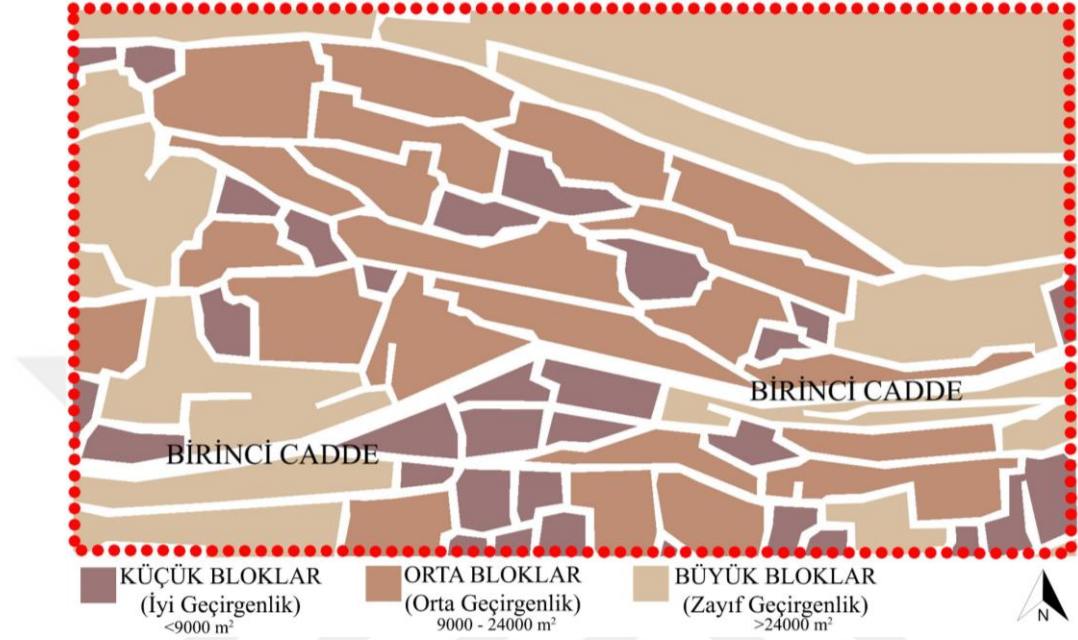


Şekil 4.21. Yenişehir Mahallesi kalite donatıları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

4.5.8. Geçirgenlik (Permeability)

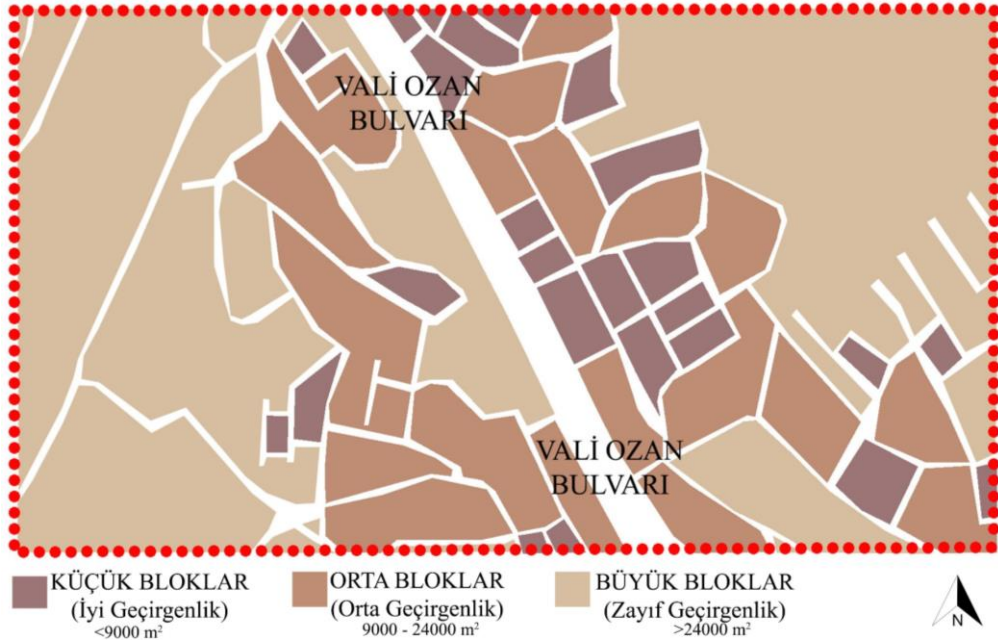
Eski-Mardin içerisinde doğu-batı aksı boyunca çizgisel bir büyüme gösteren kent dokusu iki veya üç tarafı kapalı “ara”, bir veya iki tarafı kapalı “köşe” parsellere sahiptir. Kuzey-güney aksında gelişme daha sınırlı olup topoğrafyanın izin verdiği yerlerde yaklaşık aynı parselasyon ilişkisi görülmektedir. Mardin’de topoğrafyadan kaynaklı farklı bir parselasyon içeriği mevcuttur. Ada parsellerinin eğimli bir arazide yer alması ve derinliğinin fazla olması nedeniyle, düz arazideki yapılaşmanın aksine birden fazla katın aynı anda farklı parseller üzerine yapılması mümkün olmaktadır. Şar Mahallesiindeki

yapı adaları Birinci Cadde civarında diğer bir deyişle kent merkezinde çoğunlukla küçük bloklardan oluşmaktadır (Şekil 4.22.). Kuzey ve güney doğrultusuna gittikçe yapı adalarının büyüdüğü gözlenmektedir. Yapı adalarının büyümesi ile orantılı olarak geçirgenlik de zayıflamaktadır.



Şekil 4.22. Şar Mahallesi yapı adası büyüklükleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Yenişehir Mahallesi'ndeki Vali Ozan Bulvarı ve çevresindeki sokak dokuları büyük yapı adalarından meydana gelmektedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23. Yenişehir Mahallesi yapı adası büyüklükleri (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Özellikle 1990lardan sonra yeni-şehir bölgesindeki bloklaşma hareketleri ile adalar bölünmeye, yeni yol ve kavşaklar oluşmaya başlamıştır. Büyük yapı adaları, büyük alanlı parselleri içerdiklerinden dolayı düzgün-inorganik bir ızgara sistem dokusu oluşmuştur. Büyük yapı adalarının bulunduğu kısımlarda eğimin etkisinden söz etmek mümkündür. Eski-Mardin'e benzer şekilde yeni-şehirde de topoğrafyanın kısıtlamaları bazı alanlarda yerleşmeleri yönlendirmiş ve kullanıcıları eğimi kullanma konusunda çözümler üretmeye sevk etmiştir.



5. BULGULAR VE TARTIŞMA

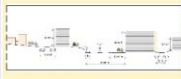
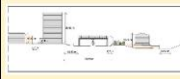



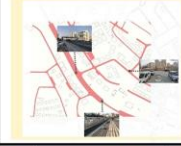



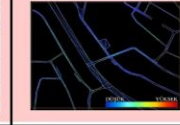



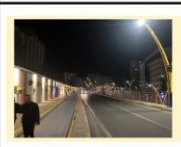






Mardin’de iki mahalle yürünebilirlik: ölçek, yoğunluk, sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, güvenlik, sokak kalitesi, rekreasyonel imkân ve geçirgenlik kriterleri üzerinden analiz edilmiştir (Şekil 4.24), (Şekil 4.25).

ŞAR MAHALLESİ

ÖLÇEK					
YOĞUNLUK					
SOKAK ÖRÜNTÜLERİ					
ULAŞILABİLİRLİK					
REKREASYONEL İMKANLAR					
GÜVENLİK					
SOKAK KALİTESİ					
GEÇİRGENLİK					

Şekil 5.1. Şar Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

YENİŞEHİR MAHALLESİ

ÖLÇEK					
YOĞUNLUK					
SOKAK ÖRÜNTÜLERİ					
ULAŞILABİLİRLİK					
REKREASYONEL İMKANLAR					
GÜVENLİK					
SOKAK KALİTESİ					
GEÇİRGENLİK					

Şekil 5.2. Yenişehir Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

Yapısal ölçek kriterine bakıldığında Şar Mahallesindeki yapı ölçeğinin ve sokak genişliklerinin insan ölçeğine daha yakın olduğu gözlemlenmiştir. Sokakların ve meydanların insan boyutları ve algılarıyla kıyaslanıp karşılaştırılması Şar Mahallesinde daha mümkündür. Yenişehir Mahallesinin sokak genişliklerinin Şar Mahallesine göre daha geniş olması ise daha ferah mekanların oluşturulmasına imkân sağlamaktadır ve sokak ölçülerinin 21-24 metreyi aştığı alanlardan sonra ise ‘kamusal insan ölçeği’ başlamaktadır.

Literatür araştırmalarında elde edilen yoğunluk teorisine göre belirli bir mekandaki veya alandaki insan sayısına bakmak için yürüyen kişi sayısı ölçülmüştür. Sokakların genişliği

ile ters orantılı olarak Şar mahallesinde yürüyen kişi sayısı daha fazladır ve yaya yoğunluğunun daha yüksek çıkmasına neden olmaktadır. Buradan yoğunluğun ölçekle ilişkili olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir fakat tek etken ölçek değildir. Şar Mahallesinin tarihi donatıları yerli ve yabancı kullanıcıların alana çekilmesinde ve bu alanlarda yoğunluk oluşturulmasına neden olmaktadır.

Bunun yanı sıra akşam geç saatlere kadar yaya ve trafik akışının olması Şar Mahallesindeki Birinci Cadde gibi fonksiyon çeşitliliğinin olduğu aksları ‘gerçek güvenlik’ kapsamında daha güvenilir kılarken, konut alanlarının başladığı arka sokaklardaki tenha ve karanlık alanlar kullanıcılar için tekinsiz görünmektedir. Gündüz saatlerinde ise hızlı ve yoğun trafiğe olanak sağlamayan dar genişlikteki sokaklar yayaları ‘algılanan güvenlik’ endişeleri konusunda rahatlatmaktadır.

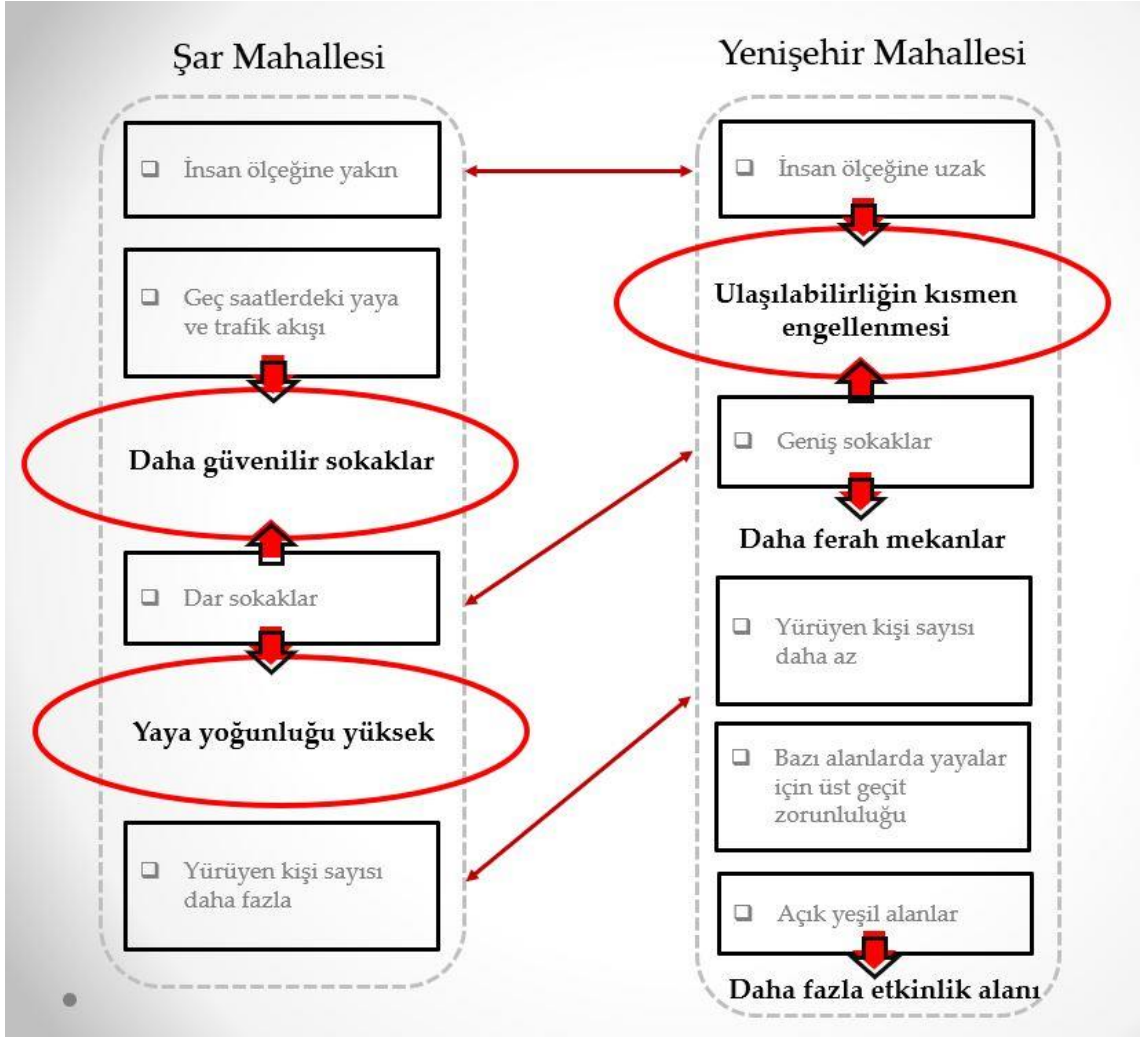
Yenişehir mahallesinin sahip olduğu açık yeşil alanlar genel olarak rekreatif faaliyetler için kullanılmakta, güzel havalarda kullanıcılara çıkıp oturabilecekleri mekanlar sunmaktadır. Şar Mahallesinde rekreatif alan olarak yeni düzenlemelerinden sonra Cumhuriyet Meydanı yoğun olarak kullanılmaktadır. Mahallenin sahip olduğu yakın komşuluk ilişkilerinden kaynaklı sokak araları, damlar ve teraslar da rekreatif oturma alanları olarak işlev görmektedir. Bu bağlamda rekreatif alanlar konusunda bu mahalle daha fonksiyonludur şeklinde bir ayırım yapılamamaktadır.

Ulaşılabilirlik kullanıcıların hedef noktalarına rahatça gidebilmelerini ve yeni alanların keşfedilmesine olanak sağlamaktadır. Fakat Yenişehir Mahallesinde sokakların insan ölçeğinden uzak ve karşılıklı iki kaldırım arasındaki mesafenin üç dört şeritli yollarla bölünmesi ve bazı alanlarda yayalar için üst geçit zorunluluğu ulaşılabilirliği kısmen azaltmaktadır bu da yayaları toplu taşıma araç kullanımına sevk edebilmektedir. Mekan dizimi (space syntax) yöntemlerinden genel (global) bütünleşme analizlerine bakıldığında Yenişehir Mahallesindeki Vali Ozan Bulvarı 3.2 değeriyle sistem içerisinde daha bütünleşik bir ilişkiye sahiptir. Şar Mahallesinde de mahallenin omurga aksını oluşturan Birinci Cadde 2.8 değeriyle en bütünleşik sokaktır ve buradan en bütünleşik sokakların ana sokaklar olduğu teorisi tez kapsamında tekrar irdelenmiştir. Çalışma alanlarının ekserel haritası incelendiğinde Şar Mahallesinin bağlanabilirlik (connectivity) değeri en yüksek 9, Yenişehir Mahallesinin ise en yüksek 7 olarak tespit edilmiştir. Şar Mahallesinin seçim analizinin sayısal değerlerine bakıldığında mahallede bulunan sokakların max. seçim değeri 0.75 olduğu elde edilmiştir. Aynı şekilde Yenişehir

Mahallesinin seçim analizinin sayısal verilerine bakıldığında ise, max. değeri 1.37 analiz edilmiştir. Şar Mahallesi değerlerine bakıldığında en çok seçim yapılan yolun Birinci Cadde olduğu, Yenişehir Mahallesinde ise 1.37 değer ile Vali Ozan Bulvarı'nın kullanıcılar üzerinde en çok tercih hissi oluşturan yol olduğu gözlemlenmiştir. Bunun da sebebi genel olarak Yenişehir Mahallesinin genel olarak daha keskin sokak formlarına, Şar Mahallesinin ise daha organik formlu sokak dokusuna sahip olması ile açıklanmaktadır.

Yenişehir Mahallesi sokak donatılarının varlığı (peyzaj öğeleri, sokak mobilyası, bisiklet yolu vb.) ile yaya konforunu arttırma konusunda iyi bir durumdadır. Yayalar bu sokaklardaki vakitlerini gezip görme etkinliğinden daha çok ticaret, geçiş veya oturma alanlarında dinlenme amaçlı olarak kullanmaktadır ve Şar Mahallesine göre daha yavaş bir yaya akışı sağlanmaktadır. Şar Mahallesindeki yapı adaları ve yapılar insan ölçeğine daha yakındır. İnsan ölçeğindeki bu yapılaşma ve yapı arası alanlar yayalar için ulaşılabilirliği arttırırken taşıtlar için tersi bir durum oluşturmaktadır. Sokakların darlığı ve sokaklardaki çok sayıda merdiven varlığından dolayı taşıtlar bu ara yollara girememektedir.

Mahalleler üzerinden yapılan analizlere göre; alandaki mevcut iki farklı durum aynı pozitif sonucun doğmasına neden olabilmektedir veya diğer bir bakış açısından negatif sonuçlar doğurabilmektedir. Örneğin Şar Mahallesindeki geç saatlerde yaya ve trafik akışının sürmesi ve dar sokakların varlığı; sokakların trafik akışı yönünden daha güvenilir olmasına neden olmaktadır. Diğer bir kriter üzerinden ise yaya yoğunluğunu yükselterek yayalar için rahat geçiş imkanını kesintiye uğratmaktadır. Yenişehir Mahallesindeki sokakların geniş ve insan ölçeğinden uzaklaşması ise ulaşılabilirliğin kısmen engellenmesine neden olmaktadır. Diğer bir analiz yöntemi üzerinden de sokakların geniş olması, daha ferah-kaliteli mekanların oluşturulmasını sağlamaktadır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. Şar Mahallesi ve Yenişehir Mahallesi veri kıyaslamaları (Yazar tarafından oluşturulmuştur).

6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Tarihi kent merkezlerinin daha yaşanabilir ve algılanabilir kılınması yürünebilir yaya ortamlarının oluşturulmasından geçmektedir. Lynch'in (1960) kentin okunabilirliğini sağlayan ve yürünebilirlik kapsamında ele alınması gereken "kentsel mekânın imaj unsurlarından" birisi de yollar-sokaklar (paths)dır.

Çalışma kapsamında problemin ortaya koyulmasının ardından yürünebilirlik ve kentleşme konuları hakkında geniş bir literatür taraması yapılmıştır. Yürünebilirlik kavramının insan yaşamındaki yeri ve önemi tartışılmış, Maslow'un İhtiyaçlar Teorisi ve Alfonso 'nun Yürüme İhtiyaçları Hiyerarşisi doğrultusunda kaliteli yaşam mekanlarının yürünebilirlik kriterleri ortaya konmuştur. Literatür araştırmalarını takiben araştırma sorularının sorulması (Mardin geleneksel kent dokusunun kentleşme faktörü bağlamında değerlendirilmesi, yürünebilirlik – mekân ilişkisinin analizi), alan çalışmasına karar verilmesi, analiz yöntemlerinin belirlenmesi gelmektedir. Bu bağlamda tarihi çevrelerdeki ve onun çeperinde kentleşme ürünü olarak oluşan alanlardaki kent dokusunun karşılaştırmalı olarak irdelenebilmesi için tarihi Mardin kenti çalışma alanı olarak seçilmiştir. Mardin kenti içerisinde Şar mahallesi (eski-Mardin) ve Yenişehir Mahallelerinin (yeni-şehir) sahip oldukları farklı nitelikler sayesinde mekân kullanımının nasıl değiştiği gözlemlenmiştir. Tez kapsamında kullanılan analiz yöntemleri haritalama, kesit okuma, kişisel gözlem ve mekân dizimi (space syntax) yöntemlerinden oluşmaktadır. Haritalama yöntemi ile alan üzerinde sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, sokak kalitesi, yoğunluk ve geçirgenlik analizleri yapılmıştır. Kesit okuma yöntemi ile ölçek analizi gerçekleştirilmiştir. Yerinde yapılan kişisel gözlem ile yoğunluk, güvenlik ve rekreasyonel imkân analizleri değerlendirilmiştir. Son olarak kullanılan mekân dizimi (space syntax) yöntemi de ulaşılabilirlik analizlerinde kullanılmıştır.

Tez kapsamında belirlenmiş bu kriterlerin her biri mekânın kullanımına farklı şekillerde yansımaktadır ve bu kriterlerin belirli bir derecede mevcut olduğu alanlar kullanıcılar tarafından daha çok benimsenmektedir. Ulaşılabilirlik kullanıcıların sokakları daha etkin kullanmalarındaki başlıca faktördür dolayısıyla özellikle tarihi mekanlarda yürünebilirlik faktörünü ve mekânın biçimlenişini en çok etkileyen kriter ulaşılabilirlik ve ardından

ölçek olmuştur. Yaya yoğunluğunun da ulaşılabilirlik ve ölçekle doğrudan bir ilişkisi vardır ve fonksiyon çeşitliliği de destekleyici bir etkidir. Sokakların yoğun kullanımı yayalar için güvenlik açısından rahatlatıcı bir unsur olup onlar üzerinde daha güvenilir bir mekân algısı yaratmaktadır. Sokak donatıları kullanıcıların daha yavaş hareket etmesine, açık rekreatif alanlarda daha çok zaman geçirilmesine olanak sağlamaktadır. Sokak donatılarının azlığı ise kullanıcıların sürekli bir akış halinde olmasına ve mekânın deneyimlenmesinin bu hareket sayesinde gerçekleşmesine neden olmaktadır.

Çalışma kapsamında elde edilen veriler ışığında kentsel mekanların daha çok eski-Mardin’de kullanıldığı görülmektedir ve sekiz kriter üzerinden yapılan değerlendirmeler sonucunda ölçek, sokak örüntüleri, ulaşılabilirlik, rekreasyonel imkân ve geçirgenlik unsurlarının Şar Mahallesi’nde yürünebilirliği destekleyici özelliklere sahip olduğu gözlemlenmiştir. Yoğunluk, güvenlik ve sokak kalitesi unsurları ise Yenişehir Mahallesi’nde daha iyi bir seviyededir ve Şar Mahallesi’nde bu kriterlerin yürünebilirliğin kesintisiz bir şekilde devam ettirilebilmesi adına geliştirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Şar ve Yeni-şehir Mahallesi’nde insanlar ortak olarak zorunlu aktiviteleri (iş, eğitim vb.) gerçekleştirmek için dışarı çıkarken sosyal ve tercihli aktiviteler için eski-Mardin’in daha yoğun olarak kullanıldığı analiz edilmiştir. Şar Mahallesi’nde sosyal aktiviteler kapsamında: sokakta sohbet etmek, sokak aralarında çocukların oynaması, ev hanımlarının kapı önünde zaman geçirmesi gibi kent sakinlerinin çoğunlukla yaptığı günlük aktiviteler sayılabilir. Tercihli aktiviteler kapsamında ise yerli ve yabancı ziyaretçilerin eski-Mardin’e gezi amaçlı gelip bölgeyi ziyaret etmesi örnek verilebilir. Yenişehir mahallesi’nde sosyal aktiviteler kapsamında parkta oturmak, gençlerin kafeye-sinemaya gitmesi gibi örnekler yer alırken, tercihli aktiviteler kapsamında ise yürüyüş yapmak, bisiklete binmek gibi etkinlikler yer almaktadır.

Bu çalışmada farklı kentsel örüntülerdeki yürünebilirlik analizleri ile yaşanabilir çevre oluşturmanın önemli adımlarından biri ortaya konmuştur. Yürünebilir mekanların yürüme mesafesinde ve kendi içlerinde kullanıcıların çoğu isteklerine cevap verebilen alanlar olduğu saptanmıştır. Yürünebilirliği etkileyen kriterlerin değişmesi ile mekânın kullanıcılığında da farklılıklar meydana gelmektedir. Dolayısıyla bu tez çalışmasında kullanılan kriterler farklı kriterler ile yer değiştirilerek tekrar analiz edilebilir veya önerilen model başka değişkenlerle de sınanabilir. Tez çalışması bu yönüyle daha sonraki yapılacak olan çalışmalar için deneysel bir çalışma niteliğindedir.

KAYNAKLAR

- Akyüz, E. (2016). Urban Aesthetics: The Case of Istanbul and Edinburgh . *Eurasian Academy of Sciences Social Sciences Journal*, 7, 176 - 186.
- Al_Sayed, K., Turner , A., Hillier, B., Lida, S., ve Penn, A. (2014). *Space Syntax Methodology (4th Edition)*. London: Bartlett School of Architecture.
- Alfonzo, M. (2005). To Walk or not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behaviour*, 37, 808 - 836.
- Alioğlu, F. (2000). *Mardin Şehir Dokusu ve Evler*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Alkan, A. (1994). *Konya Tarihi Kentin Planlama Sorunları*. Konya: Özel Baskı.
- Altaban, Ö. (1998). *Cumhuriyetin Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Altun, A. (1971). *Mardin'de Türk Devri Mimarisi*. İstanbul: Gün Matbaası.
- Alyılmaz, C. (2002). Eski Türk Şehirleri ve Semerkant . *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 303-311 .
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. London: University of California Press.
- Aslanoğlu, R. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Asa Kitabevi.
- Aydın, S., Emiroğlu, K., Özel, O., ve Ünsal , S. (2001). *Mardin Aşiret- Cemaat- Devlet*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını .
- Begel, E. (1996). Ernest, “Kentlerin Doğuşu”. *Cogito-Kent ve Kültür*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Bell, S. (2008). *Design for Outdoor Recreation*. New York: Taylor ve Francis Inc., ISBN13: 978-0-415-44172-8.
- Benevolo, L. (2006). *Avrupa Tarihinde Kentler*. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Berghauer Pont, M., ve Haupt, P. (2010). *Spacematrix: Space, Density and Urban Form*. Rotterdam: NAI .
- Berry, C. J. (1997). *Social Theory of the Scottish Enlightenment*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Bilgi, E. (2010). 'The Physical Evolution of Historic City of Ankara Between 1839 and 1944: A Morphological Analysis', Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Blake, R. (2012). *Urban Patterns for a Green Economy: Leveraging density*. Nairobi.
- Blumenfeld, H. (1967). *The Modern Metropolis; Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning*. (P. D. Spreiregen, Dü.) Cambridge: Massachusetts: M.I.T. Press.
- Bosselman, P. (2008). *Urban Transformation Understanding City Design and Form*. Washington DC: Island Press.

- Burke, S. 2016, *Placemaking and the Human Scale City*, Project for Public Spaces, Erişim 15 Kasım 2021, <<https://www.pps.org/article/placemaking-and-the-human-scale-city>>.
- Burton, E. (2003). Housing for an Urban Renaissance: Implications for Social Equity. *Housing Studies*, 18, 537-562.
- CABE. (2002). *Paving the Way – How to Achieve Clean, Safe and Attractive Streets*, Thomas Telford Ltd for the Office of Deputy Prime Minister.
- Calcatinge, A. (2012). *The Need for a Cultural Landscape Theory: An Architect's Approach*. Berlin: LIT Verlag Münster.
- Campbell, C. J. (2016). *Space, Place and Scale: Human Geography and Spatial History in Past and Present*. Oxford: Past and Present.
- Campoli, j., & Maclean, A. (2007). *Visualizing Density*. Cambridge Mass: Lincoln Institute of Land Policy.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., ve Tiesdell, S. (2003). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford, UK: Architectural Press and Elsevier.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L., ve Stone, A. (1992). *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Castex, J., ve Panerai, P. (2005). Kentsel Mekanın Yapısı Üzerine Notlar. İçinde *Selçuk Batur İçin Mimarlık Yazıları* (ss. 110-122). Ankara: TMMOB Mimarlar Odası.
- Ching, F. (2004). *Architecture: Form, Space & Order (3)*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Conzen, M. (2004). *Thinking About Urban Form: Papers on Urban Morphology 1932-1998*. Bern: Peter Lang.
- Crankshaw, N. (2009). *Creating Vibrant Public Spaces: Streetscape Design in Commercial and Historic Districts*. Washington: Island Press.
- Ç Zengin, E. (2018). Kent ve Kentleşme Sarmalında Türkiye. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi C.XX, 1*, 84-103.
- Desyllas, J., ve Duxbury, E. (2001). Axial Maps and Visibility Grap Analysis. İçinde *Proceedings of the 3rd International Symposium on Space Syntax*. Atlanta, Georgia: Georgia Institute of Technology.
- Dover, V., ve Massengale, J. (2013). *Street Design The Secret to Great cities and Towns*. John Wiley ve Sons, Incorporated.
- Ertuğrul, G. (2019). 'Kentsel Mekanda Yürünebilirlik Olgusu: Moda ve Bahariye Akılları', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Ertürk, H. (1997). *Kent Ekonomisi*. Bursa: Ekin Kitapevi.
- Eskidmir, K. (2016). 'Kent Morfolojisi ve Kültür: Anadolu ve İtalya Kentleri Karşılaştırmalı Analizleri', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Ewing, R., Meakins, G., Bjarnson, G., ve Hilton, H. (2011). Making Healthy Places; Designing and Building for Health, Well-being, and Sustainability. İçinde *Transportation and Land Use* (ss. 149-169). Washington DC: Island Press.

- Gallion, A. (1950). *The Urban Pattern: City Planning and Design*. New York: Van Nostrand Company Inc.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: DC: Island Press .
- Geray, C. (1998). Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler . *Türk İdare Dergisi*, 323-347.
- Gill, T., ve Feinstein, A. (1994). A Critical Appraisal of the Quality of Quality of Life Measurements. *272*, 619-26.
- Görmez, K. (2015). *Türkiye’de Kent-Siyaset İlişkisine Dair Gözlemler* , 13.
- Göyünç, N. (1969). *XVI. Yüzyıl Mardin Sancağı*. İstanbul: İstanbul üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Göyünç, N. (1991). *XVI. Yüzyılda Mardin Sancağı*. Ankara: Türk Tarh Kurumu Yayınları.
- Gruen, V. (1965). *The Heart of Our Cities*. London: Thames ve Hudson.
- Gürel, N. (2008). 'Çağdaş İkon Yapıların Kentsel Yenilenme Süreçlerindeki Yeri: İspanya Örneği Bilbao ve Valencia Kentleri', Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Habibi, M. (2005). *Urban Conservation*. Tahran: Tahran University, Faculty of Fine Arts Publishing House .
- Hacıoğlu, N., Gökdeniz, A., ve Dinç , Y. (2003). *Boş Zaman ve Rekreasyon- Örnek Animasyon Uygulamaları*. Ankara: Detay Yayıncılık .
- Halu, Z. Y. (2010). 'Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği', Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Handy, S. L. (1996). Urban Form and Pedestrian Choices: Study of Austin Neighborhoods. *Transportation Research Record*, 1552 (ss. 135–144). Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- Hatami, M. (2013). 'Tarihi Kent Merkezlerinin Koruma Sorunları, Urmiye Tarihi Kent Merkezi Üzerine Bir Araştırma', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Hillier , B., ve Handson, J. (1984). *Social Logic of Space*. Londra: Cambridge University Press.
- Hillier , B., Hanson, J., ve Peponis, J. (1987). Syntactic Analysis of Settlements. *Architecture et Comportement/Architecture and Behavior*, 217-231.
- Hillier, B. (1996). *Space is the Machine; A Configurational Theory of Architecture* . Londra: Cambridge University Press .
- Hillier, B., Burdett, R., Peponis, J., ve Penn, A. (1987, Aralık 20). *Creating life: Or, does architecture determine anything?* *Architecture and Behaviour*, Erişim 5 Kasım 2021, <<http://discovery.ucl.ac.uk/101/1/hillier-et-al-1987-creating-life.pdf>>.

- Holmes, S., ve Dickerson, J. (2003). The Quality of Life: Design and Evaluation of a Self - Assessment Instrument for use with Cancer Patients. *International Journal of Nursing Studies* 40(5), 515-520.
- İrdem , İ., ve Lenger, A. (2021). 1923-1950 Arası Dönemde Ankara Kentleşmesi ve Sorunları. *Akademik Bakış*, 14(28), 331-357.
- Irmak, M. (1982). *Haber ve İnşa: Klasik Dilbiliminde Bildirim ve Talep İfadeleri*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi.
- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi* 14, 57-71 .
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Kaya, A. Y. (2019). 'Çorum Morfolojisi', Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, Türkiye.
- Kaya, E. (2003). *Kentleşme ve Kentlileşme* . İstanbul: İlke Yayıncılık .
- Kaya, E. (2017). *Kentleşme ve Kentlileşme* . İstanbul: İşaret Yayınları .
- Keleş, R. (1978). *100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut ve Gecekondu*. Ankara: Gerçek Yayınevi.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Yayınevi .
- Keleş, R. (2004). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Yayınları .
- Keleş, R. (2006). *Yerinden Yönetim ve Siyaset 5.bs*. İstanbul: Cem Yayınevi .
- Kılıçbay, M. A. (1993). *Şehirler ve Kentler*. Ankara: Gece Yayınları .
- Kıray, M. B. (1972). *Gecekondu: Az Gelişmiş Ülkelerde Hızla Topraktan Kopma ve Kentle Bütünleşmeme*. İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Kockelman, K. M. (1997). Travel Behavior as Function of Accessibility, Land Use Mixing, and Land Use Balance: Evidence from San Francisco Bay Area. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* , 116-125.
- Koyuncu, A. (2015). *Kentleşme ve Göç*. İstanbul: Hikmetevi Yayınları .
- Krier, R. (1979). *Urban Space*. London: Academy Edition.
- Kriken , J., ve Enquist, P. (2010). *City Building Nine Planning Principles for the Twenty-first Century*. New York: Princeton Architectural Press.
- Kriken , J., Enquist, P., ve Rapoport, R. (2010). *City Building: Nine Planning Principles for the Twenty First Century*. New York: Princeton Architectural Press .
- Küçük, M. (2013). Aidiyetin Mekanı: Mardin'de Kimlik ve Mekanın Değişimi. *İdealkent*, 114-137.
- Larice , M., ve Macdonald, E. (2013). *The Urban Design Reader (2nd Ed.)*. London: Routledge.
- Lee, C., ve Moudon, A. (2006). The 3Ds + R: Quantifying Land Use and Urban Form Correlates of Walking. *Science Direct*, 204-215.

- Lefebvre, H., ve Nicholson Smith, D. (1991). *The Production of Space*. Oxford Blackwell: 142.
- Licklider, H. (1965). *Architectural Scale*. London: The Architectural Press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Lynch, K. (1984). *Good City Form*. Cambridge: Mass. MIT Press.
- (2019). *Mardin Artuklu Belediyesi Stratejik Planı 2020-2024*. Mardin: Mali Hizmetler Müdürlüğü .
- Mardin Ticaret ve Sanayi Odası. (2019). Erişim 22 Aralık 2021, <<https://www.mardintso.org.tr/mardin/cografyasi/>>.
- Marshall, S. (2005). *Streets and Patterns*. London: Spon Press.
- Marshall, S., ve Garrick, N. (2010). Street Network Types and Road Safety: a Study of 24 Californian Cities. *Urban Design International*, 15, 133-147.
- Marzot, N. (2002). The Study of Urban Form in Italy. *Urban Morphology*, 6(2), 59-73.
- Maslow, A. (1943). A Theory of Human Motivation. İçinde *Psychological Review*, 50, (ss. 370–396).
- Massengale, J., ve Dover , V. (2013). *Street Design The Secret to Great Cities and Towns*.
- McMillan, T. E. (2005). Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research . *Journal of Planning Literature*, 19(4), 440-456.
- Mıhçı Yıldırım , Z. (2022). 'Suç ve Mekan İlişkisinin Araştırılması: Düzce Örneği', Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Düzce, Türkiye.
- Moudon , A., ve Lee , C. (2003). Walking and Bicycling: an Evaluation of Environmental Audit Instruments . *American Journal of Health Promotion*, 18(1), 21-37.
- Moudon, A. V. (1997). Urban Morphology as an Emerging Interdisciplinary Field. *Urban Morphology* 1, 3-10.
- Moughtin, C. (1992). *Urban Design: Street and Square* . Oxford: Architectural Press.
- Mumford, L. (2019). *Tarih Boyunca Kent - Kökenleri Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*. (G. Koca ve T. Tosun, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 2007).
- Nayır, Z. (1979). Bologna Tarihi Merkezi Koruma Çalışmaları. *Çevre Mimarlık ve Görsel Sanatlar Dergisi*, 3, 59-70.
- Newman, P., & Kentworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*. Washington, DC: Island Press.
- Niray, N. (2002). Tarihsel Süreç İçinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1-27.
- Noyan, S. (2005). *Yıldızlara Yakın Şehir: Mardin*. Ankara: Bizim Biro Yayınları.
- Oktay, D. (2007). Sürdürülebilirlik, Yaşanabilirlik ve Kentsel Yaşam Kalitesi . *Mimarlık Dergisi*, 335 (19), İstanbul.
- Oktay, Ş. (2005). *Ekolojik Kentleşme ve Çevre Koruma*. Ankara: Lazer Ofset .

- Özdemir, G. (1977). *Destinasyon Pazarlaması*. Ankara: Detay Yayınları.
- Pedestrian and Streetscape Guide. (2003). İçinde *Georgia State Department of Transportation*. Erişim 8 Nisan 2021, http://www.bikewalk.org/pdfs/sopgeorgia_ped_streetscape_guide.pdf.
- Peponis , J., Sonit, B., ve Zhang, Z. (2008). The Connectivity of Streets: Reach and Directional Distance. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(5), 881-901.
- Pirenne, H. (1994). *Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*. İstanbul: İletişim Yayınları .
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M., ve Kamali, A. (26 – 27 May 2016). City Sustainability: the Influence of Walkability on Built Environments. *3rd Conference on Sustainable Urban Mobility, 3rd CSUM 2016* (ss. 97-104). Volos, Greece: ScienceDirect.
- Sallis , J., Millstein, R., ve Carlson, J. (2011). Making Healthy Places; Desinging and Building for Health, Well-being, and Sustainability. İçinde *Community Design for Physical Activity*. A. L. Dannenberg, H. Frumkin, ve R. J. Jackson (ss. 3-49). Washington: DC: Island Press.
- Schlossberg, M. (2006). From TIGER to Audit Instruments: Measuring Neighborhood Walkability with Street Data Based on Geographic Information Systems. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1982, 48-56 .
- Sencer, Y. (1979). *Türkiye'de Kentleşme*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayını.
- Sim, D. (2009). Eco-Urbanity; Towards Well-Mannered Built Environment. İçinde *The Sustainable City as a Fine-Grained City*. (ss. 47-62). New York: Routledge.
- Singh, R. (2015). Factors Affecting Walkability of Neighborhoods . *Urban Planning and Architecture Design for Sustainable Development*, 644-654.
- Sjoberg, G. (1965). *The Preindustrial City: Past and Present* . New York: The Free Press.
- Southworth, M., ve Ben-Joseph, E. (2003). *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. Washington: Island Press.
- Southworth, M., ve Owens , P. (1993). The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighborhood, and Street Form at the Urban Edge. *Journal of the American Planning Association*, 59(3), 271-287.
- Soutworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *American Society of Civil Engineers Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246 –257.
- Soutworth, M., ve Lynch, K. (1974). “*Designing and managing the strip.*” *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*. Cambridge, Mass: MIT Press .
- Soygeniş, S. E. (1995). *Konut Yerleşmelerinde Konut Tipoloji ve Yerleşim Örüntülerinin Değerlendirilmesine Yönelik Analitik Bir Çalışma*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi .
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown can Save America, One Step at a Time*. New York: North Point Press .

- Speck, J. (2018). *Walkable City Rules - 101 Steps to Making Better Places*. Island Press .
- Stevens, P. (1960). *Densities in Housing Areas* . London: Her Majesty's Stationary Office.
- Susmaz , H., ve Ekinci, C. (2009). Sağlıklı Kentleşme Süreci Esasları . *e-Journal of New World Sciences Academy*, 21- 34.
- Sutcliffe, A. (1980). *The Rise of Modern Urban Planning 1800-1914*. London: Mansell.
- Şıkoğlu, E., ve Arslan, H. (2015). Mekân Dizim Analizi Yöntemi ve Bunun Coğrafi Çalışmalarda Kullanılabilirliği. *Türk Coğrafya Dergisi*, 11-21.
- Tağmat, T. S. (2007). Mimarlık ve Yaşam Kalitesi: Avrupa'da Kentsel Yaşam Kalitesi. *Mimarlık Dergisi*, 335, İstanbul.
- Talbot, J. F. (1988). *Environmental Aesthetics; Theory, Research, and Applications*. İçinde *Planning concerns relating to urban nature settings: the role of size and other physical features*. Cambridge: Cambridge University Press .
- Tek, M. (1999). 'Türkiye'de Kentleşme Politikalarında Bölge Planlaması ve Çukurova Bölgesi Örneği', Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık Dergisi*, 1-24.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi İlhan Tekeli Toplu Eserler 8*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011). *Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri*. Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Turgut Yıldız , H. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesi: Kuram, Politika ve Uygulamalar. *Mimarlık Dergisi* .
- Turner, A. (May 7-11 2001). *Angular Analysis. Space Syntax 3rd International Symposium*. Atlanta: Georgia Institute of Technology.
- Unwin, R. (1920). *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities*. Bern, London.
- Urbano, J. (2016). The Cerdà Plan for the Expansion of Barcelona: A Model for Modern City Planning, 48-51.
- URL-1. (2022, Nisan 12). <https://www.safranbolu.bel.tr/>.
- URL-2. (2022, Mart 3). <https://www.gpsmycity.com/tours/old-town-walking-tour-2968.html>.
- URL-3. (2022, Mart 3). <https://www.trip.com/hotels/edinburgh-hotel-detail-45600094/rose-street-3-bedroom-apartment-heart-of-edinburgh/>.
- URL-4. (2022, Mart 3). <https://whc.unesco.org/en/canopy/bologna>.
- URL-5. (2021, Aralık 27). www.gap.gov.tr.
- URL-6. (2021, Aralık 27). <https://tr.wikipedia.org/wiki/Mardin>.
- Villaraigosa, M. A. (2008). *Walkability Checklist Guidance for Entitlement Review*. Los Angeles: Ford Graphics.
- Weber, M. (2010). *Şehir Modern Kentin Oluşumu*. İstanbul: Bakış Yayınları.

- Welle , B., Liu, Q., Li, W., Adriazola-Steil, C., King, R., Sarmiento, C., ve Obelheiro, M. (tarih yok). *Cities Safer By Design 'Guidance and Examples to Promote Traffic Safety'*, World Resources Institute.
- Wheeler, S. (2001, Ocak 4). *Livable Communities: Creating Safe and Livable Neighborhoods, Towns, and Regions in California*. IURD Working Paper Series, Erişim 8 Nisan 2021, <https://escholarship.org/uc/item/8xf2d6jg#page-1>.
- Whitehand, J. (1992). *The Making of the Urban Landscape*. Massachusetts: Blackwell.
- WHO . (2021). Health and Development Through Physical Activity and Sport.
- Whyte, W. H. (1988). *City; Rediscovering the Centre*. New York: Doubleday.
- Whyte, W. H. (2001 (1980)). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington DC: PPS-Project for Public Spaces Publication.
- Wirth, L. (2002). Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme. İçinde, *20. Yüzyıl Kenti* (ss. 77 - 106). Ankara: İmge Yayınevi.
- Yazıcıoğlu Halu , Z. (2010). 'Kentsel Mekan Olarak Caddelerin Mekansal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Yetiş, R., Turcan , Y., ve Dinçer, A. (2018). Safranbolu Kent Formunun Tarihsel Serüveni ve Morfolojik İnceleme. *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu* .
- Yıldız, H. T. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesi: Kuram Politika ve Uygulamalar. *Mimarlık Dergisi*, 335, İstanbul.
- Zorlu, F. (2008). Kentsel Doku-Ulaşım Sistemi İlişkileri. *METU Journal of Faculty of Architecture*. 25(1), 81-104.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Işıl GENÇ
Yabancı Dili : İngilizce (Yökdil: 73,75)

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Mimarlık	Düzce Üniversitesi	2022
Lisans	Mimarlık	Düzce Üniversitesi	2019
Lise	Fen	Adana/Kozan Fen Lisesi	2015